

310
2001

TRIBUNAL MARÍTIMO

PROCESSO N. 19489/2001

JUIZ(A) RELATOR(A): SERGIO CEZAR ECKEL
JUIZ(A) REVISOR(A): MARIA CRISTINA DE O. PADILHA
EMBARCADA(DES): PETROBRAS XXXVI
DATA DO ACCIDENTE: 15/03/2001 HORA: 00:20
LOCAL DO ACCIDENTE: BACIA DE CAMPOS
CAMPOS - RJ

representado(s):

AUTUAÇÃO

Aos 02 de agosto de dois mil e um

na Secretaria do Tribunal Marítimo autuo os presentes autos.

Do que fiz este termo

EMBARGOS

Embargos Infringentes

Embargante: Petróleo Brasileiro S.A. - PETROBRAS

Advogado: Dr. Ezequiel Balfour Levy

Embargantes: Paulo Roberto Viana;

Helio Galvão de Menezes;

Carlos José Maciel Azeredo;

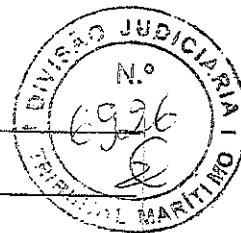
Evânildo Souza Santos; e

Claudio Marinho Machado

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

[Assinatura]
Diretor - Geral da Secretaria



CERTIDÃO

CERTIFICO que, nesta data foi unida de o 31º
Volume do Processo nº 19.489/2007

O referido é verdade e dou fé.

Aos 28 de agosto de 2007.

Sghvio

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS FIMMENTEL
Diretor da Divisão de Serviços Jurídicos



JUNTADA

Aos 08 de agosto de 2007 em Secretaria, junto aos
presentes autos em processo nº 257/07 de Interdição
da Sra. Adriana - PS que adiante segue.
Do que para constar lavrei este termo.

Sylwio

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS MIMENTEL GUSMÃO
Diretor do Núcleo de Serviços Cartoriais

17550-DE-218-1070



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
Procuradoria da Dívida Ativa - PG-5
Av. Erasmo Braga, n.º 118/200 – Centro/RJ
Tels.: 2533-4138 – 2533-4258



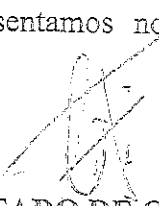
Ofício n.º 251/GAB/PG-5/07

Rio de Janeiro, 27 de julho de 2007.

Exmo. Sr. Dr. Juiz-Presidente

Vimos solicitar à Vossa Excelência cópia dos Acórdãos proferidos por esse Egrégio Tribunal Marítimo no Processo nº 19.489/01.

Apresentamos nossos protestos de elevada estima e consideração.


NILSON FURTADO DE OLIVEIRA FILHO
Procurador-Chefe da Procuradoria
da Dívida Ativa – PG-5

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

Ao Exmo. Sr.
Vice-Almirante **LUIZ AUGUSTO CORREIA**
DD. Presidente do Tribunal Marítimo.
Av. Alfred Agache s/nº - Praça XV de Novembro - Rio de Janeiro - RJ.



CERTIDÃO/JUNTADA

CERTIFICO que, nesta data, foi expedido ofício nº 1079/2007 ao Procurador chefe da Procuradoria
da Fazenda Pública com remessa
de cópia de atestado

e faço juntada do mesmo aos autos.

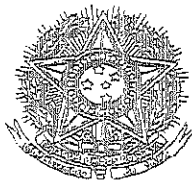
O referido é verdade e dou fé.

Aos 18 de agosto de 200 7.

Sylvio

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL.

JOSE CARLOS PIMENTEL CHAVES
Diretor da Divisão de Serviços Jurídicos



TRIBUNAL MARÍTIMO

Av. Alfred Agache, s/n – Praça XV de Novembro

CEP: 20021-000 – Rio de Janeiro – RJ

(21)2104-6825 - secom@tm.mar.mil.br

Ofício nº 116/9 /TM
MS/DS/11/CRio de Janeiro, 06 de agosto de 2007.

A Sua Senhoria o Senhor

NILSON FURTADO DE OLIVEIRA FILHO

Procurador-Chefe da Procuradoria da Dívida Ativa – PG-5

Avenida Erasmo Braga, 118/200, Centro

CEP: 20.020-000 – Rio de Janeiro - RJ

Assunto: Remessa de cópia de Acórdão – Processo nº 19.489/2001

Senhor Procurador-Chefe,

1. Em atendimento ao Ofício nº 251/GAB/PG-5/07, datado de 27 de julho de 2007, atinente ao acidente e fato da navegação com a Plataforma “P-36”, Processo nº 19.489/2001, encaminho a Vossa Senhoria cópias do Acórdão do processo principal e dos Recursos Embargos de Declaração e Embargos Infringentes.
2. Outrossim, informo a Vossa Senhoria que o processo supracitado transitou em julgado em 14 de junho de 2007.
3. Colocamo-nos a disposição de Vossa Senhoria para quaisquer outros esclarecimentos considerados pertinentes.

Atenciosamente,

[Assinatura]
LUIZ AUGUSTO CORREIA
 Vice-Almirante-(RMI)
 Juiz-Presidente

Cópias:

TM-11

2, s/anexos

Arquivo

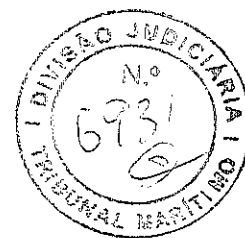
s/anexos

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL OLIVEIRA
 Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

Autenticado por

[Assinatura]
LEONARDO ANDRADE DA SILVA REIS
 Capitão-de-Corveta
 Assessor



CERTIDÃO JUNTADA

CERTIFICO que, nesta data foi expedido o Mandado
de Intimação contra a Rénova Brasileira
S/A - Petróleo

e faço juntada do mesmo aos autos.

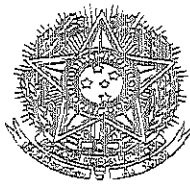
O referido é verdade e dou fé.

Aos 02 de agosto de 200 7.

Sylve

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTE
Diretor da Divisão de Serviços



TRIBUNAL MARÍTIMO
Av. Alfred Agache, s/n – Praça XV de Novembro
CEP: 20021-000 – Rio de Janeiro – RJ
(21)21046825 -secom@tm.mar.mil.br



MANDADO DE INTIMAÇÃO

PROCESSO 19.489/2001

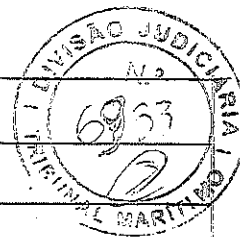
O PRESIDENTE DO TRIBUNAL MARÍTIMO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, Vice-Almirante (RM1) LUIZ AUGUSTO CORREIA, nos autos do Processo nº 19.489/2001, referente ao acidente e fato da navegação com a Plataforma Móvel “P-36”, de bandeira italiana, na bacia de Campos, RJ, em 15 de março de 2001, na forma do contido no art. 115, da Lei número 2.180, de 05 de fevereiro de 1954, **MANDA** a qualquer Agente de Diligência deste Tribunal ou de quem suas vezes o fizer, que de posse do presente mandado devidamente assinado, e em seu cumprimento, se dirija à avenida República do Chile, 65, Centro, Rio de Janeiro, RJ, CEP: 20031-170, ou onde possa ser encontrado o representante legal da **PETRÓLEO BRASILEIRO S/A - PETROBRAS**, CNPJ nº 33.000.167/0001-01, e aí o intime, a efetuar o pagamento da pena de multa e custas que lhe foram impostas como responsável, pelo acidente acima citado, no valor de R\$ 11.556,00 (onze mil quinhentos e cinquenta e seis reais) correspondentes à pena de multa e, no valor de R\$ 1.922,63 (mil novecentos e vinte e dois reais e sessenta e três centavos), relativas às custas processuais, no prazo de 10 (dez) dias, remetendo a este Tribunal, Documento de Arrecadação de Receitas Federais – DARF, original, código 3391, referente à pena de multa e código 1505, referente às custas processuais. Que se cumpra na forma da lei. Dado e passado na sede deste Tribunal, à avenida Alfred Agache, s/nº, nesta cidade do Rio de Janeiro, aos 05 de julho de 2007. Eu, ⁵MARCELO DE SOUZA, Chefe da Seção de Execução de Julgados, o mandei digitar e conferi, indo subscrito pelo Diretor-Geral da Secretaria, MANOEL MACHADO DOS ANJOS

[Assinatura]

[Assinatura]
LUIZ AUGUSTO CORREIA
Vice-Almirante (RM1)
Juiz-Presidente

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



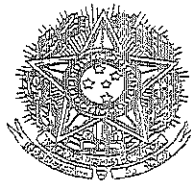
JUNTADA

Em 08 de agosto de 2007 em Secretaria junto aos
presentes antes Mandado de Fortunação
contra a detida Brachia S/A Ltda que adiante segue.
Do que para constar lavrei este termo.

Sglr

E COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS FERREIRA
Secretário de Registro



TRIBUNAL MARÍTIMO
Av. Alfred Agache, s/n – Praça XV de Novembro
CEP: 20021-000 – Rio de Janeiro – RJ
(21)21046825 - secom@tm.mar.mil.br

EDUARDO JORGE L. DE C. E ALBUQUERQUE
Advogado - OAB/RJ 57.404
Matr. 019132-2
Assistente JURÍDICO



MANDADO DE INTIMAÇÃO

PROCESSO 19.489/2001

O PRESIDENTE DO TRIBUNAL MARÍTIMO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, Vice-Almirante (RM1) LUIZ AUGUSTO CORREIA, nos autos do Processo nº 19.489/2001, referente ao acidente e fato da navegação com a Plataforma Móvel “P-36”, de bandeira italiana, na bacia de Campos, RJ, em 15 de março de 2001, na forma do contido no art. 115, da Lei número 2.180, de 05 de fevereiro de 1954, MANDA a qualquer Agente de Diligência deste Tribunal ou de quem suas vezes o fizer, que de posse do presente mandado devidamente assinado, e em seu cumprimento, se dirija à avenida República do Chile, 65, Centro, Rio de Janeiro, RJ, CEP: 20031-170, ou onde possa ser encontrado o representante legal da PETRÓLEO BRASILEIRO S/A - PETROBRAS, CNPJ nº 33.000.167/0001-01, e aí o intime, a efetuar o pagamento da pena de multa e custas que lhe foram impostas como responsável, pelo acidente acima citado, no valor de R\$ 11.556,00 (onze mil quinhentos e cinquenta e seis reais) correspondentes à pena de multa e, no valor de R\$ 1.922,63 (mil novecentos e vinte e dois reais e sessenta e três centavos), relativas às custas processuais, no prazo de 10 (dez) dias, remetendo a este Tribunal, Documento de Arrecadação de Receitas Federais – DARF, original, código 3391, referente à pena de multa e código 1505, referente às custas processuais. Que se cumpra na forma da lei. Dado e passado na sede deste Tribunal, à avenida Alfred Agache, s/nº, nesta cidade do Rio de Janeiro, aos 25 de julho de 2007. Eu, SMARCELO DE SOUZA, Chefe da Seção de Execução de Julgados, o mandei digitar e conferi, indo subscrito pelo Diretor-Geral da Secretária, MANOEL MACHADO DOS ANJOS

Manoel Machado dos Anjos

L. Augusto Correia
LUIZ AUGUSTO CORREIA
Vice-Almirante (RM1)
Juiz-Presidente

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS PIMENTEL GONCALVES
Diretor da Divisão de Serviços Gerais



CERTIDÃO/JUNTADA

CERTIFICO que, nesta data foi expedido o Mandado
de Intimação contra o Sr. Paulo
Roberto Lima

e faço juntada do mesmo aos autos.

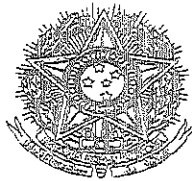
O referido é verdade e dou fé.

Aos 10 de agosto de 200 7.

Silvio

E COPIA DEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Gerais



TRIBUNAL MARÍTIMO
Av. Alfred Agache, s/n – Praça XV de Novembro
CEP: 20021-000 – Rio de Janeiro – RJ
(21)21046825 -secom@tm.mar.mil.br



MANDADO DE INTIMAÇÃO

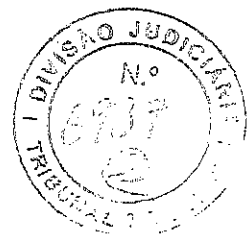
PROCESSO 19.489/2001

O PRESIDENTE DO TRIBUNAL MARÍTIMO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, Vice-Almirante (RM1) LUIZ AUGUSTO CORREIA, nos autos do Processo nº 19.489/2001, referente ao acidente e fato da navegação com a Plataforma Móvel “P-36”, de bandeira italiana, na baía de Campos, RJ, em 15 de março de 2001, na forma do contido no art. 115, da Lei número 2.180, de 05 de fevereiro de 1954, MANDA a qualquer Agente de Diligência deste Tribunal ou de quem suas vezes o fizer, que de posse do presente mandado devidamente assinado, e em seu cumprimento, se dirija à avenida Ary Parreiras, 625, aptº 601, Niterói, RJ, CEP: 24230-322, ou onde possa ser encontrado o Sr. PAULO ROBERTO VIANA, CPF nº 830.370.127-49, e aí o intime, a efetuar o pagamento da pena de multa e custas que lhe foram impostas como responsável, pelo acidente acima citado, no valor de R\$ 577,80 (quinhentos e setenta e sete reais e oitenta centavos) correspondentes à pena de multa e, no valor de R\$ 96,13 (noventa e seis reais e treze centavos), relativas às custas processuais, no prazo de 10 (dez) dias, remetendo a este Tribunal, Documento de Arrecadação de Receitas Federais – DARF, original, código 3391, referente à pena de multa e código 1505, referente às custas processuais. Que se cumpra na forma da lei. Dado e passado na sede deste Tribunal, à avenida Alfred Agache, s/nº, nesta cidade do Rio de Janeiro, aos 26 de julho de 2007. Eu, ^{1ª} MARCELO DE SOUZA, Chefe da Seção de Execução de Julgados, o mandei digitar e conferi, indo subscrito pelo Diretor-Geral da Secretaria, MANOEL MACHADO DOS ANJOS.

LUIZ AUGUSTO CORREIA
Vice-Almirante (RM1)
Juiz-Presidente

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUIMARÃES
Diretor da Divisão de Execução de Julgados



CERTIDÃO/JUNTADA

CERTIFICO que, nesta data foi expedido o Mandado
de Intimação contra Sr. Helio
Galvão dos Menezes

e faço juntada do mesmo aos autos.

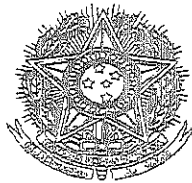
O referido é verdade e dou fé.

Aos 10 de agosto de 2007.

Sylvo

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Gerais



TRIBUNAL MARÍTIMO
Av. Alfred Agache, s/n – Praça XV de Novembro
CEP: 20021-000 – Rio de Janeiro – RJ
(21)21046825 - secom@tm.mar.mil.br



MANDADO DE INTIMAÇÃO

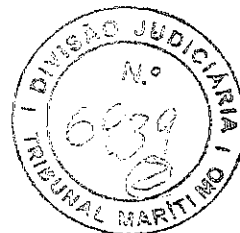
PROCESSO 19.489/2001

O PRESIDENTE DO TRIBUNAL MARÍTIMO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, Vice-Almirante (RM1) LUIZ AUGUSTO CORREIA, nos autos do Processo nº 19.489/2001, referente ao acidente e fato da navegação com a Plataforma Móvel “P-36”, de bandeira italiana, na bacia de Campos, RJ, em 15 de março de 2001, na forma do contido no art. 115, da Lei número 2.180, de 05 de fevereiro de 1954, MANDA a qualquer Agente de Diligência deste Tribunal ou de quem suas vezes o fizer, que de posse do presente mandado devidamente assinado, e em seu cumprimento, se dirija à rua Lopes Trovão, 171, aptº 201, Icaraí, Niterói, RJ, CEP: 24220-070, ou onde possa ser encontrado o Sr. HÉLIO GALVÃO DE MENEZES, CPF nº 259.078.917-34, e aí o intime, a efetuar o pagamento da pena de multa e custas que lhe foram impostas como responsável, pelo acidente acima citado, no valor de R\$ 1.155,60 (mil cento e cinquenta e cinco reais e sessenta centavos) correspondentes à pena de multa e, no valor de R\$ 192,26 (cento e noventa e dois reais e vinte e seis centavos), relativas às custas processuais, no prazo de 10 (dez) dias, remetendo a este Tribunal, Documento de Arrecadação de Receitas Federais – DARF, original, código 3391, referente à pena de multa e código 1505, referente às custas processuais. Que se cumpra na forma da lei. Dado e passado na sede deste Tribunal, à avenida Alfred Agache, s/nº, nesta cidade do Rio de Janeiro, aos 17 de julho de 2007. Eu, MARCELO DE SOUZA, Chefe da Seção de Execução de Julgados, o mandei digitar e conferi, indo subscrito pelo Diretor-Geral da Secretaria, MANOEL MACHADO DOS ANJOS.

LUIZ AUGUSTO CORREIA
Vice-Almirante (RM1)
Juiz-Presidente

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS DE ALMEIDA
Diretor-Geral da Secretaria



CERTIDÃO/JUNTADA

CERTIFICO que, nesta data foi expedido o Mandado
de Intimação contra a Empresa
Marítima Petróleo Engenharia LTDA

e fazo juntada do mesmo aos autos.

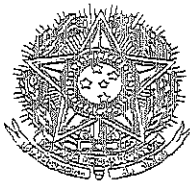
O referido é verdade e dou fé.

Aos 10 de agosto de 200 7.

Silveira

É CÓPIA DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUARINI
Diretor da Divisão de Segurança



TRIBUNAL MARÍTIMO
Av. Alfred Agache, s/n – Praça XV de Novembro
CEP: 20021-000 – Rio de Janeiro – RJ
(21)21046825 - secom@tm.mar.mil.br



MANDADO DE INTIMAÇÃO

PROCESSO 19.489/2001

O PRESIDENTE DO TRIBUNAL MARÍTIMO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, Vice-Almirante (RM1) LUIZ AUGUSTO CORREIA, nos autos do Processo nº 19.489/2001, referente ao acidente e fato da navegação com a Plataforma Móvel “P-36”, de bandeira italiana, na bacia de Campos, RJ, em 15 de março de 2001, na forma do contido no art. 115, da Lei número 2.180, de 05 de fevereiro de 1954, MANDA a qualquer Agente de Diligência deste Tribunal ou de quem suas vezes o fizer, que de posse do presente mandado devidamente assinado, e em seu cumprimento, se dirija à avenida Almirante Barroso, 52, 34º andar, Centro, Rio de Janeiro, RJ, CEP: 20031-000, ou onde possa ser encontrado o representante legal da EMPRESA MARÍTIMA PETRÓLEO ENGENHARIA LTDA, CNPJ nº 46.828.596/0001-13, e aí o intime, a efetuar o pagamento da pena de multa e custas que lhe foram impostas como responsável, pelo acidente acima citado, no valor de R\$ 9.244,80 (nove mil duzentos e quarenta e quatro reais e oitenta centavos) correspondentes à pena de multa e, no valor de R\$ 1.538,10 (mil quinhentos e trinta e oito reais e dez centavos), relativas às custas processuais, no prazo de 10 (dez) dias, remetendo a este Tribunal, Documento de Arrecadação de Receitas Federais – DARF, original, código 3391, referente à pena de multa e código 1505, referente às custas processuais. Que se cumpra na forma da lei. Dado e passado na sede deste Tribunal, à avenida Alfred Agache, s/nº, nesta cidade do Rio de Janeiro, aos 25 de julho de 2007. Eu, MARCELO DE SOUZA, Chefe da Seção de Execução de Julgados, o mandei digitar e conferi, indo subscrito pelo Diretor-Geral da Secretaria, MANOEL MACHADO DOS ANJOS.

LUIZ AUGUSTO CORREIA
Vice-Almirante (RM1)
Juiz-Presidente

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSE CARLOS PIMENTEL GUIMARÃES
Diretor da Divisão de Serviços Canceis

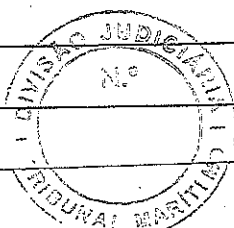
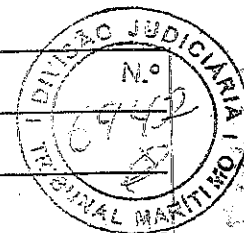


JUNTADA

Aos 14 de agosto de 2007 em Secretaria junto aos
presentes autos da causa nº 11.124.000-0/2007-1
de Mariana Figueira que adiante segue.
Do que para constar lavrei este termo.

S. J. P.

JOSE CARLOS PIMENTE GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



PREENCHER COM LETRA DE FORMA

DESTINATÁRIO DO OBJETO / DESTINATAIRE

NOME OU RAZÃO

ENDEREÇO

CEP / CODE POSTAL

DECLARAÇÃO

A Sua Senhoria o Sr. Nilson Furtado de Oliveira Filho
Procurador-Chefe da Procuradoria da Dívida Ativa - PG-5
Avenida Erasmo Braga, 118/200 - Centro Rio de Janeiro - RJ
CEP: 20.020-000
Remessa de Cópia de Acórdão (Processo nº 19.489/2001)

- ☐ PRIORITÁRIA / PRIORITAIRE
☐ EMS
☐ SEGURADO / VALEUR DÉCLARÉ

ASSINATURA DO RECEBEDOR / SIGNATURE DU RÉCEPTEUR

DATA DE RECEBIMENTO
DATE DE LIVRAISON
08/09/07

CARIMBO DE ENTREGA
UNIDADE DE DESTINO
BUREAU DE DESTINATION
08/09/2007

NOME LEGÍVEL DO RECEBEDOR / NOM LISIBLE DU RÉCEPTEUR

Nº DOCUMENTO DE IDENTIFICAÇÃO DO
RECEBEDOR / ORGÃO EXPEDIDOR

RUBRICA E MAT. DO EMPREGADO /
SIGNATURE DE L'AGENT

ENDEREÇO PARA DEVOLUÇÃO NO VERSO / ADRESSE DE RETOUR DANS LE VERSO

75240203-0

FC0483 / 16

114 x 166 mm

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSE CARLOS PIMENTEL GUBMAG
Diretor da Divisão de Serviços Cartorários



JUNTADA

Aos 14 de agosto de 2007 em Secretaria Juntada aos
presentes autos MSB R - 0345 13-1 AGO/2007
da CPMH L que adiante segue.
Do que para constar lavrei este termo.

S. H. L.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS
Diretor de Divisão

Sigilo
Ostensivo

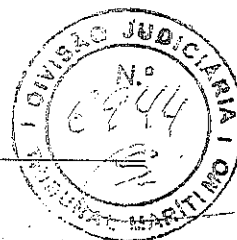
Canal
DD

Precedência
Ação: Rotina
Info: Rotina

Data-Hora
R091553Z/AGO/2007

De : CPSALV
Para : TRIBAR
Info :

Assunto : PROCESSO 19.489/2001



Texto

ROTINA
R-091553Z/AGO/2007
DE CPSALV
PARA TRIBAR
GRNC
BT

PROCESSO NR 19.489/2001

VOSSO OFI NR 1577/2007, PTC GUIA DE JULGADO CERTIFICADA PELO INFRATOR, DIA
09AGO2007 BT

Ao IM-11.2

K10, 10/08/07

1-Solicito juntar

Dinéia da Silva
Diretora da Divisão Judiciária

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTA GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartográficos



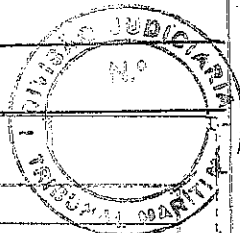
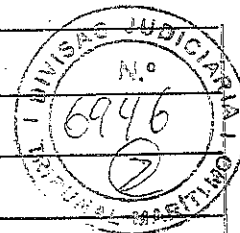
JUNTADA

Aos 16 de agosto de 2007 em Secretaria junto aos
presentes autos AR 10051 Claudio Machado
Machado que adiante segue.
Do que para constar lavrei este termo.

sglvio

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PINHEIRO GUIMARÃES
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



PREENCHER COM LETRA DE FORMA

AIR

DESTINATÁRIO DO OBJETO / DESTINATAIRE

NOME OU RAZÃO SOCIAL

Ao Sr. Cláudio Marinho Machado

ENDEREÇO / ENDRE

Rua Geraldino Fraga, 620 - Miguel Pereira - RJ

CEP: 26.900-000

CEP / CODE POSTAL

Mandado de Intimação (Processo nº 19.489/2001)

YS

DECLARAÇÃO DE COTIZADO (SUJEITO À VERIFICAÇÃO) / DISCRIMINATION

NATUREZA DO ENVIO / NATURE DE L'ENVOI

☐ PRIORITÁRIA / PRIORITAIRE

☐ EMS

☐ SEGURADO / VALEUR DÉCLARÉ

ASSINATURA DO RECEBEDOR / SIGNATURE DU RÉCEPTEUR

DATA DE RECEBIMENTO
DATE DE LIVRATION

UNIDADE DE ENTREGA
UNIDADE DE DESTINO
BUREAU DE DESTINATION

NOME LEGÍVEL DO RECEBEDOR / NOM LISIBLE DU RÉCEPTEUR

GRACIERA COUTY MACHADO

Nº DOCUMENTO DE IDENTIFICAÇÃO DO
RECEBEDOR / ORGÃO EXPEDIDOR

PUBRICA E MAT. DO EMPREGADO /
SIGNATURE DE L'AGENT

0348502-3 IFP

ENDEREÇO PARA DEVOLUÇÃO NO VERSO / ADRESSE DE RETOUR DANS LE VERSO

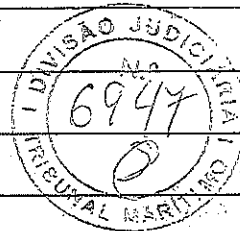
75240203-0

FC0453 / 16

114 x 188 mm

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Gerais



JUNTADA

Em 21 de agosto de 2007 com Secretaria junto ao
presenter após AR da Empresa Mantima
Petrobras Engenharia Ltda que adiante segue.
Do que para constar lavrei este termo.

Silveira

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS PAULINO JUNIOR
Diretor da Divisão de Serviços Gerais



PREENCHER COM LETRA DE FORMA

DESTINATÁRIO DO CÉLESTO / DESTINATAIRE

A Empresa Marítima Petróleo Engenharia Ltda
Avenida Almirante Barroso, 52, 34º andar – Centro – Rio de Janeiro – RJ
CEP: 20.031-000
Mandado de Intimação (Processo nº 19.489/2001)

DECLARAÇÃO DE CONTEÚDO (SUJEITO À VERIFICAÇÃO) / DISCRIMINATION

NATUREZA DO ENVIO / NATURE DE L'ENVOI

☐ PRIORITÁRIA / PRIORITAIRE

☐ EMS

☐ SEGURADO / VALEUR DÉCLARÉ

ASSINATURA DO RECEBEDOR / SIGNATURE DU RÉCEPTEUR

ANTONIO DE SAUZA

32296617-1 RP

DATA DE RECEBIMENTO
DATE DE LIVRATION

14/08/07

CARIMBO DE ENTREGA
MARCA DE DESTINO
QUA É A SUBSTÂNCIA

COD. 1255 MARCO

14 AGO 2007

DR-RJ

NOME LEGÍVEL DO RECEBEDOR / NOM LISIBLE DU RÉCEPTEUR

Nº DO DOCUMENTO DE IDENTIFICAÇÃO DO
RECEBEDOR / ORGÃO EXPEDIDOR

RUBRICA E MAT. DO EMPREGADO /
SIGNATURE DE L'AGENT

Gomes
via 8.315.717-4

ENDEREÇO PARA DEVOLUÇÃO NO VERSO / ADRESSE DE RETOUR DANS LE VERSO

7524/203-0

FO0483 / 16

114 x 186 mm

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS NIMENTEL GUIMARÃES
Diretor da Divisão de Serviços Jurídicos

7530-EP-218-1030



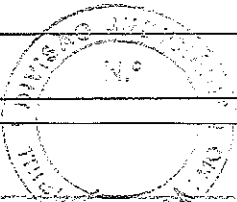
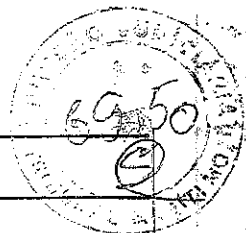
JUNTADA

Aos 21 de agosto de 200 7 em Secretaria junta aos
presentes autos AR Negativa do Sr. Helio
Galvão de Menezes que adiante segue.
Do que para constar lavrei este termo.

Sghoro

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS MENTEL
Diretor da Divisão de Serviços



PREENCHER COM LETRA DE FORMAT

AR

DESTINATÁRIO DO ENVIO / DESTINAIRE		
NOME COG NOME COG	Ao Sr. Hélio Galvão de Menezes	
ENDEREÇO	Rua Lopes Trovão, 171, aptº 201 – Icaraí – Niterói – RJ	
CEP CODE P	CEP: 24.220-070	
Mandado de Intimação (Processo nº 19.489/2001)		
DECLARAÇÃO DE CONTEÚDO (SUJEITO À VERIFICAÇÃO) / DISCRIMINATION		NATUREZA DO ENVIO / NATURE DE L'ENVOI
		☐ PRIORITÁRIA / PRIORITAIRE
		☐ EMS
		☐ SEGURADO / VALEUR DÉCLARÉ
ASSINATURA DO RECEBEDOR / SIGNATURE DU RÉCEPTEUR		DATA DE RECEBIMENTO / DATE DE LIVRATION
NOME LEGÍVEL DO RECEBEDOR / NOM LISIBLE DU RÉCEPTEUR		CARIMBO DE ENTREGA / UNIDADE DE DESTINO / BUREAU DE DESTINATION
Nº DOCUMENTO DE IDENTIFICAÇÃO DO RECEBEDOR / ORGÃO EXPEDIDOR	RUBRICA E MAT. DO EMPREGADO / SIGNATURE DE L'AGENT	
ENDEREÇO PARA DEVOLUÇÃO NO VERSO / ADRESSE DE RETOUR DANS LE VERSO		

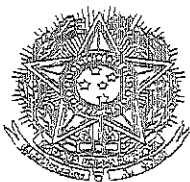
7624/203-C

FO0463 / 16

114 x 136 mm

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

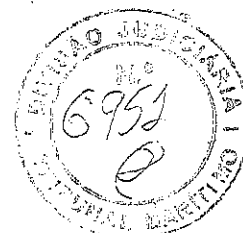
JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

**TRIBUNAL MARÍTIMO**

Av. Alfred Agache, s/n – Praça XV de Novembro
CEP: 20021-000 – Rio de Janeiro – RJ
(21)21046825 -secom@tm.mar.mil.br

PAGAMENTO

Comprovar enviando DARF original
e/ou autenticação mecânica do Banco

**MANDADO DE INTIMAÇÃO**

PROCESSO 19.489/2001

O PRESIDENTE DO TRIBUNAL MARÍTIMO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, Vice-Almirante (RM1) LUIZ AUGUSTO CORREIA, nos autos do Processo nº 19.489/2001, referente ao acidente e fato da navegação com a Plataforma Móvel “P-36”, de bandeira italiana, na bacia de Campos, RJ, em 15 de março de 2001, na forma do contido no art. 115, da Lei número 2.180, de 05 de fevereiro de 1954, MANDA a qualquer Agente de Diligência deste Tribunal ou de quem suas vezes o fizer, que de posse do presente mandado devidamente assinado, e em seu cumprimento, se dirija à rua Lopes Trovão, 171, aptº 201, Icaraí, Niterói, RJ, CEP: 24220-070, ou onde possa ser encontrado o Sr. **HÉLIO GALVÃO DE MENEZES**, CPF nº 259.078.917-34, e aí o intime, a efetuar o pagamento da pena de multa e custas que lhe foram impostas como responsável, pelo acidente acima citado, no valor de R\$ 1.155,60 (mil cento e cinquenta e cinco reais e sessenta centavos) correspondentes à pena de multa e, no valor de R\$ 192,26 (cento e noventa e dois reais e vinte e seis centavos), relativas às custas processuais, no prazo de 10 (dez) dias, remetendo a este Tribunal, Documento de Arrecadação de Receitas Federais – DARF, original, código 3391, referente à pena de multa e código 1505, referente às custas processuais. Que se cumpra na forma da lei. Dado e passado na sede deste Tribunal, à avenida Alfred Agache, s/nº, nesta cidade do Rio de Janeiro, aos 15 de julho de 2007. Eu, **MARCELO DE SOUZA**, Chefe da Seção de Execução de Julgados, o mandei digitar e conferi, indo subscrito pelo Diretor-Geral da Secretaria, **MANOEL MACHADO DOS ANJOS**.

LUIZ AUGUSTO CORREIA
Vice-Almirante (RM1)
Juiz-Presidente

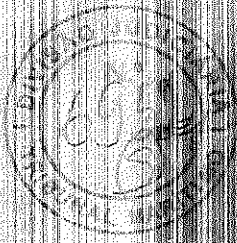
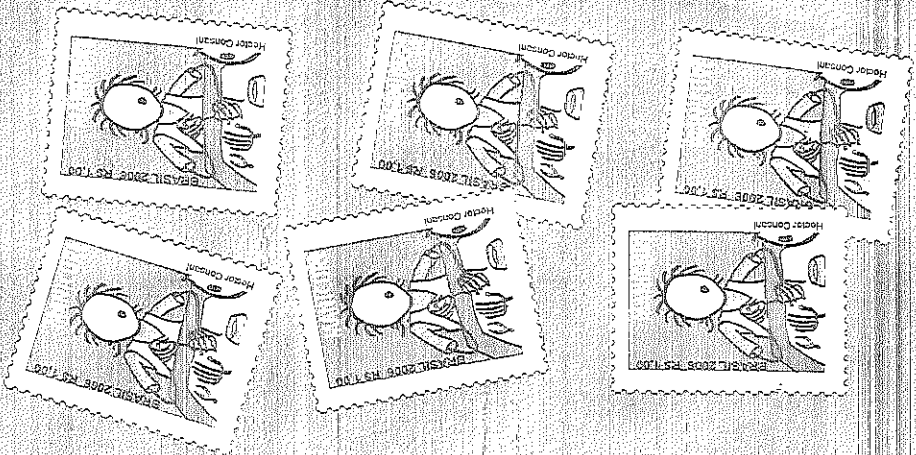
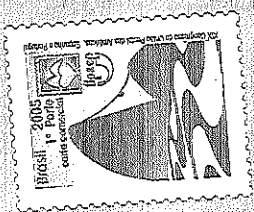
É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

CARLOS EUZÉBIO DE ALMEIDA
Diretor da Divisão de Serviços Gerais

MAXIMINIA DO BRASIL



Ao Sr. Hélio Galvão de Menezes
Rua Lopes Troyão, 171, aptº 201 – Icaraí – Niterói – RJ
CEP: 24.220-070
Mandado de Intimação (Processo nº 19.489/2001)



É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor de Divisão de Serviços Gerais



JUNTADA

Aos 21 de agosto de 2007 em Secretaria junto aos
presentes autos AR Negativa do Sr. Paulo
Roberto Viana que adiante segue.
Do que para constar lavrei este termo.

Sylvio

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



PREENCHER COM LETRA DE FORMA

DESTINATÁRIO DO OBJETO / DESTINATAIRE	
NOME DO OBJETO / NOM OU RAISON SOCIALE DU DESTINATAIRE	
NOME OU RAZÃO	
ENDEREÇO	Ao Sr. Paulo Roberto Viana Avenida Ary Parreiras, 625, aptº 601 – Niterói – RJ CEP: 24.230-322 Mandado de Intimação (Processo nº 19.489/2001)
CEP / CODE PC	
DECLARAÇÃO	
ASSINATURA DO RECEBEDOR / SIGNATURE DU RÉCEPTEUR	DATA DE RECEBIMENTO / DATE DE LIVRATION
NOME LEGÍVEL DO RECEBEDOR / NOM LISIBLE DU RÉCEPTEUR	
Nº DOCUMENTO DE IDENTIFICAÇÃO DO RECEBEDOR / ÓRGÃO EXPEDIDOR	RUBRICA E MAT. DO EMPREGADO / SIGNATURE DE L'AGENT
ENDEREÇO PARA DEVOLUÇÃO NO VERSO / ADRESSE DE RETOUR DANS LE VERSO	

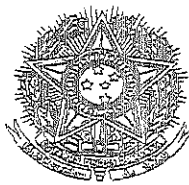
75240203-0

FOC463 / 16

114 x 188 mm

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL CRISMAO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



PAGAMENTO
Comprovar enviando DARF original
e/autenticação mecânica do Banco

TRIBUNAL MARÍTIMO
Av. Alfred Agache, s/n – Praça XV de Novembro
CEP: 20021-000 – Rio de Janeiro – RJ
(21)21046825 - secom@tm.mar.mil.br



MANDADO DE INTIMAÇÃO

PROCESSO 19.489/2001

O PRESIDENTE DO TRIBUNAL MARÍTIMO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, Vice-Almirante (RM1) LUIZ AUGUSTO CORREIA, nos autos do Processo nº 19.489/2001, referente ao acidente e fato da navegação com a Plataforma Móvel “P-36”, de bandeira italiana, na bacia de Campos, RJ, em 15 de março de 2001, na forma do contido no art. 115, da Lei número 2.180, de 05 de fevereiro de 1954, MANDA a qualquer Agente de Diligência deste Tribunal ou de quem suas vezes o fizer, que de posse do presente mandado devidamente assinado, e em seu cumprimento, se dirija à avenida Ary Parreiras, 625, aptº 601, Niterói, RJ, CEP: 24230-322, ou onde possa ser encontrado o Sr. PAULO ROBERTO VIANA, CPF nº 830.370.127-49, e aí o intime, a efetuar o pagamento da pena de multa e custas que lhe foram impostas como responsável, pelo acidente acima citado, no valor de R\$ 577,80 (quinhentos e setenta e sete reais e oitenta centavos) correspondentes à pena de multa e, no valor de R\$ 96,13 (noventa e seis reais e treze centavos), relativas às custas processuais, no prazo de 10 (dez) dias, remetendo a este Tribunal, Documento de Arrecadação de Receitas Federais – DARF, original, código 3391, referente à pena de multa e código 1505, referente às custas processuais. Que se cumpra na forma da lei. Dado e passado na sede deste Tribunal, à avenida Alfred Agache, s/nº, nesta cidade do Rio de Janeiro, aos 25 de julho de 2007. Eu, S MARCELO DE SOUZA, Chefe da Seção de Execução de Julgados, o mandei digitar e conferir, indo subscrito pelo Diretor-Geral da Secretaria, MANOEL MACHADO DOS ANJOS Manoel Machado dos Anjos

LUIZ AUGUSTO CORREIA
Vice-Almirante (RM1)
Juiz-Presidente

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



JUNTADA

Em 23 de agosto de 2007 em Secretaria junto aos
presentes autos MSF R-2121072/AGC/2007
da DLM CAE que adiante segue.
Do que para constar lavrei este termo.

Sglvrio

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

Sigilo
Ostensivo

Canal
DD

Precedência
Ação: Rotina
Info: Rotina

Data-Hora
R212101Z/AGO/2007

De : DLMCAE
Para : TRIBAR
Info : CPRIOJ

Assunto : Processo nº 19.489/2001

Texto

ROTINA
R-212101Z/AGO/2007
DE: DLMCAE
PARA: TRIBAR
INFO: CPRIOJ
GRNC
BT

REF Of nº 1578/TM, de 30JUL2007, sem cópia para CPRJ, que trata do Processo nº 19.489/2001, REF ao acidente e fato da navegação com a plataforma móvel PETROBRAS 36, de bandeira italiana, na bacia de Campos, RJ, em 15 de março de 2001, PTC:

ALFA - Esta DL RCB em 12AGO2007, guia de julgado, em duas vias, com

REF ao senhor CARLOS JOSÉ MACIEL AZEREDO, Operador de Produção; e

BRAVO - Em 21AGO2007, entregou respectiva guia (contrafé) e documentos de arrecadação de receitas federais, a empresa PETRÓLEO BRASILEIRO S.A. PETROBRAS, representada pelo Agente Marítimo senhor LUIZ CARLOS DE SOUZA BT

Ao 1M-11.2 RIO, 22/08/07
1-Solicito juntar.

Dinéia da Silva
Diretora da Divisão Judiciária

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

TRIBUNAL MARÍTIMO
PROCESSO Nº 19.489/2001
EDITAL DE INTIMAÇÃO
Prazo: 20 (vinte) dias



Ao Sr. PAULO ROBERTO VIANA
(Adv. Dr. Ezequiel Balfour
Levy), na forma abaixo:

O PRESIDENTE DO TRIBUNAL MARÍTIMO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, Vice-Almirante (RM1) LUIZ AUGUSTO CORREIA, na forma da lei, MANDA expedir o presente Edital de Intimação contra o Sr. PAULO ROBERTO VIANA, filho de João Batista Viana e de Maria Pompéia Carvalho, CPF nº 830.370.127-49, dado como residente na avenida Ary Parreiras, 625, aptº 601, Niterói, RJ, por não ter sido possível intimá-lo pessoalmente, para que, no prazo de 20 (vinte) dias, efetue o pagamento, neste Tribunal ou em qualquer Capitania dos Portos, da quantia de R\$ 577,80 (quinhentos e setenta e sete reais e oitenta centavos), correspondentes à pena de multa e R\$ 96,13 (noventa e seis reais e treze centavos), correspondentes às custas processuais a que foi condenado no Processo nº 19.489/2001, referente ao acidente e fato da navegação com a Plataforma Móvel, "P-36", de bandeira italiana, na baía de Campos, RJ, em 15 de março de 2001, mediante Documento de Arrecadação de Receitas Federais (DARF), código 3.391 para a pena de multa e código 1.505, para as custas processuais. E para conhecimento do interessado expede-se Edital de Intimação, que será afixado em lugar de costume e publicado por 3 (três) vezes consecutivas no Diário da Justiça, com o prazo de 20 (vinte) dias, a contar da data da primeira publicação. Dado e passado na sede deste Tribunal, a Av. Alfredo Agache, s/nº, nesta cidade do Rio de Janeiro, aos 27 de agosto de 2007. Eu, *B* MARCELO DE SOUZA, Chefe da Seção de Execução de Julgados mandei-o datilografar e conferi, indo assinado pelo Diretor-Geral da Secretaria, nos termos do art. 167, parágrafo 3º do Regimento Interno (Processual) do Tribunal Marítimo.

Manoel Machado dos Anjos
MANOEL MACHADO DOS ANJOS
Diretor-Geral da Secretaria

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

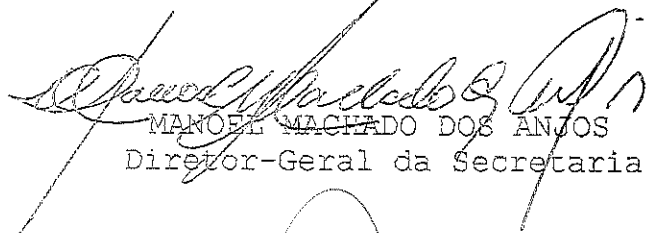
JOSÉ CARLOS PIMENTA GUERATO
Diretor de Divisão de Serviços Gerais

TRIBUNAL MARÍTIMO
PROCESSO Nº 19.489/2001
EDITAL DE INTIMAÇÃO
Prazo: 20 (vinte) dias



Ao Sr. HÉLIO GALVÃO DE MENEZES
(Adv. Dr. Ezequiel Balfour
Levy), na forma abaixo:

O PRESIDENTE DO TRIBUNAL MARÍTIMO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, Vice-Almirante (RM1) LUIZ AUGUSTO CORREIA, na forma da lei, MANDA expedir o presente Edital de Intimação contra o Sr. HÉLIO GALVÃO DE MENEZES, filho de Gerson Gomes Menezes e de Clarice Galvão Menezes, CPF nº 259.078.917-34, dado como residente na rua Lopes Trovão, 171, aptº 201, Icarai, Niterói, RJ, por não ter sido possível intimá-lo pessoalmente, para que, no prazo de 20 (vinte) dias, efetue o pagamento, neste Tribunal ou em qualquer Capitania dos Portos, da quantia de R\$ 1.155,60 (mil cento e cinquenta e cinco reais e sessenta centavos), correspondentes à pena de multa e R\$ 192,26 (cento e noventa e dois reais e vinte e seis centavos), correspondentes às custas processuais a que foi condenado no Processo nº 19.489/2001, referente ao acidente e fato da navegação com a Plataforma Móvel, "P-36", de bandeira italiana, na baía de Campos, RJ, em 15 de março de 2001, mediante Documento de Arrecadação de Receitas Federais (DARF), código 3.391 para a pena de multa e código 1.505, para as custas processuais. E para conhecimento do interessado expede-se Edital de Intimação, que será afixado em lugar de costume e publicado por 3 (três) vezes consecutivas no Diário da Justiça, com o prazo de 20 (vinte) dias, a contar da data da primeira publicação. Dado e passado na sede deste Tribunal, a Av. Alfredo Agache, s/nº, nesta cidade do Rio de Janeiro, aos 28 de agosto de 2007. Eu, *B* MARCELO DE SOUZA, Chefe da Seção de Execução de Julgados mandei-o datilografar e conferi, indo assinado pelo Diretor-Geral da Secretaria, nos termos do art. 167, parágrafo 3º do Regimento Interno (Processual) do Tribunal Marítimo.


MANOEL MACHADO DOS ANJOS
Diretor-Geral da Secretaria

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



JUNTADA

Aos 28 de agosto de 200 7, em Secretaria junto aos
procuradores António Augusto da Mota Petisco
Engelhardt da Silva que adiante segue.
De que para constar lavrei este termo.

Sylva

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor do 2.º Serviço de Registo e Cartório



MINISTÉRIO DA FAZENDA
SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL DO
BRASIL

Documento de Arrecadação de Receitas Federais

DARF

01 NOME / TELEFONE

MARITIMA PETROLEO E ENGENHARIA

002125444044

cancelado em 28/8/2007

OBSERVAÇÕES:

PROCESSO N.19489/2001

ATENÇÃO

É vedado o recolhimento de tributos e contribuições administrativas pela Secretaria da Receita cujo valor total seja inferior a 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 10,00.

422 - J SAFRA

DATA DE QUITAÇÃO:

20/08/2007

AGÊNCIA DE DÉBITO:

11500

DÉBITO CONTA CORRENTE: 000085930

Nº OPERAÇÃO:

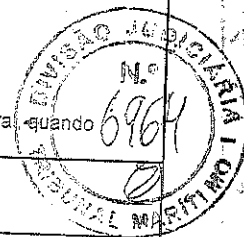
6383666

Documento pago dentro das condições definidas pelo IN/SRF Nº058, de 27/06/1997.

Este documento serve como comprovante de pagamento. Portanto, ele deverá ser guardado e apresentado à Receita Federal, quando solicitado.

AUTENTICAÇÃO

BS20070820PAG6383666DGB



MINISTÉRIO DA FAZENDA
SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL DO
BRASIL

Documento de Arrecadação de Receitas Federais

DARF

01 NOME / TELEFONE

MARITIMA PETROLEO E ENGENHARIA

002125444044

cancelado em 28/8/2007

OBSERVAÇÕES:

PROCESSO N.19.489/2001

ATENÇÃO

É vedado o recolhimento de tributos e contribuições administrativas pela Secretaria da Receita cujo valor total seja inferior a 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 10,00.

422 - J SAFRA

DATA DE QUITAÇÃO:

20/08/2007

AGÊNCIA DE DÉBITO:

11500

DÉBITO CONTA CORRENTE: 000085930

Nº OPERAÇÃO:

6383667

Documento pago dentro das condições definidas pelo IN/SRF Nº058, de 27/06/1997.

Este documento serve como comprovante de pagamento. Portanto, ele deverá ser guardado e apresentado à Receita Federal, quando solicitado.

AUTENTICAÇÃO

BS20070820PAG6383667DGB

02 PERÍODO DE APURAÇÃO	31/08/2007
03 NÚMERO DO CPF OU CNPJ	46828596000113
04 CÓDIGO DA RECEITA	3391
05 NÚMERO DE REFERÊNCIA	
06 DATA DE VENCIMENTO	22/08/2007
07 VALOR DO PRINCIPAL	9.244,80
08 VALOR DA MULTA	0,00
09 VALOR DOS JUROS	0,00
10 VALOR TOTAL	9.244,80

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

Excelentíssimo Senhor Presidente do Tribunal Marítimo da República Federativa do Brasil



Ao TM-11.2
1-Solicitação.

Rio, 28 de agosto de 2007

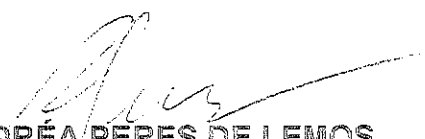
Ref. Processo nº 19.489/2001

Dinéia da Silva
Diretora da Divisão Judiciária

Em cumprimento ao Mandado de Intimação expedido em 25 de julho próximo passado, determinando que a empresa Marítima Petróleo e Engenharia Ltda. efetuasse o pagamento da multa e das custas que lhe foram impostas em razão de lhe ter sido atribuída responsabilidade no acidente ocorrido na Plataforma Móvel P-36 na Bacia de Campos e de que trata os autos em epígrafe, vem, respeitosamente, perante Vossa Excelência requerer a juntada dos DARF (s) comprovando o pagamento, de acordo com as guias anexas.

Pede Deferimento.

Rio de Janeiro, 24 de agosto de 2007.


ANDRÉA PERES DE LEMOS
OAB/RJ 87.304
Marítima Petróleo Engenharia Ltda.
CNPJ nº 46.828.596/0001-13

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



MINISTÉRIO DA FAZENDA
SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL DO
BRASIL

Documento de Arrecadação de Receitas Federais

DARF

01 NOME / TELEFONE

MARITIMA PETROLEO E ENGENHARIA
002125444044

cancelado em 28/8/2007

OBSERVAÇÕES:

PROCESSO N.19489/2001

ATENÇÃO

É vedado o recolhimento de tributos e contribuições administrativas pela Secretaria da Receita cujo valor total seja inferior a 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 10,00.

422 - J SAFRA

DATA DE QUITAÇÃO: 20/08/2007

AGÊNCIA DE DÉBITO: 11500

DÉBITO CONTA CORRENTE: 000085930

Nº OPERAÇÃO: 6383666

Documento pago dentro das condições definidas pelo IN/SRF Nº058, de 27/06/1997.

Este documento serve como comprovante de pagamento. Portanto, ele deverá ser guardado e apresentado à Receita Federal, quando solicitado.

AUTENTICAÇÃO

BS20070820PAG6383666DGB

02 PERÍODO DE APURAÇÃO

31/08/2007

03 NÚMERO DO CPF OU CNPJ

46828596000113

04 CÓDIGO DA RECEITA

1505

05 NÚMERO DE REFERÊNCIA

06 DATA DE VENCIMENTO

22/08/2007

07 VALOR DO PRINCIPAL

1.538,10

08 VALOR DA MULTA

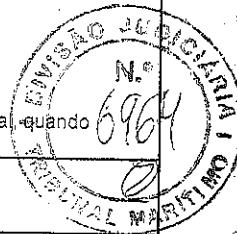
0,00

09 VALOR DOS JUROS

0,00

10 VALOR TOTAL

1.538,10



MINISTÉRIO DA FAZENDA
SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL DO
BRASIL

Documento de Arrecadação de Receitas Federais

DARF

01 NOME / TELEFONE

MARITIMA PETROLEO E ENGENHARIA
002125444044

cancelado em 28/8/2007

OBSERVAÇÕES:

PROCESSO N.19.489/2001

ATENÇÃO

É vedado o recolhimento de tributos e contribuições administrativas pela Secretaria da Receita cujo valor total seja inferior a 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 10,00.

422 - J SAFRA

DATA DE QUITAÇÃO: 20/08/2007

AGÊNCIA DE DÉBITO: 11500

DÉBITO CONTA CORRENTE: 000085930

Nº OPERAÇÃO: 6383667

Documento pago dentro das condições definidas pelo IN/SRF Nº058, de 27/06/1997.

Este documento serve como comprovante de pagamento. Portanto, ele deverá ser guardado e apresentado à Receita Federal, quando solicitado.

AUTENTICAÇÃO

BS20070820PAG6383667DGB

02 PERÍODO DE APURAÇÃO

31/08/2007

03 NÚMERO DO CPF OU CNPJ

46828596000113

04 CÓDIGO DA RECEITA

3391

05 NÚMERO DE REFERÊNCIA

06 DATA DE VENCIMENTO

22/08/2007

07 VALOR DO PRINCIPAL

9.244,80

08 VALOR DA MULTA

0,00

09 VALOR DOS JUROS

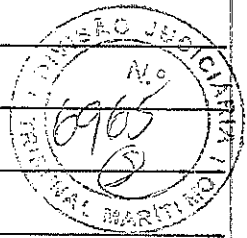
0,00

10 VALOR TOTAL

9.244,80

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL QUEMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



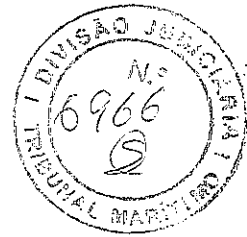
JUNTADA

Aos 28 de agosto de 200 7 em Secretaria junto aos
presentes autos Ofício n.º 66812007 da
CPSAL que adiante segue.
Do que para constar lavrei este termo.

Sylvío

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS TUNES
Secretaria de Registro e Arquivo



MARINHA DO BRASIL

AA/DD/09/C
F-DR-2553/2007

CAPITANIA DOS PORTOS DA BAHIA

N.º 668

SALVADOR, BA.
Em 23 de agosto de 2007.

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

Assunto: Guia de Julgado, atinente ao Processo nº 19.489/2001

Referência: Of nº 1577/2007, desse TM.

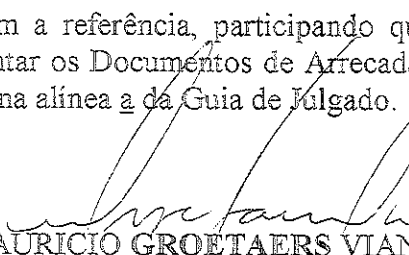
Anexo: Uma Guia de Julgado, devidamente certificada.

Ao TM-11/2
1-Solicito juntar.

Rio, 28/08/07

Dinéia da Silva
Diretora da Divisão Judiciária

1. Transmito a V. Exa. o anexo, de acordo com a referência, participando que o infrator, Sr. EVANILDO SOUZA SANTOS, deixou de apresentar os Documentos de Arrecadação de Receitas Federais (DARF) pagos, dentro do prazo estipulado na alínea a da Guia de Julgado.


MAURICIO GROETAERS VIANNA
Capitão-de-Mar-e-Guerra
Capitão dos Portos

Cópias:
CP-09 c/anexo
Arquivo s/anexo

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



TRIBUNAL MARÍTIMO
Av. Alfred Agache, s/n – Praça XV de Novembro
CEP:20021-000 – Rio de Janeiro – RJ
(21) 2104-6825 – secom@tm.mar.mil.br



GUIA DE JULGADO

O JUIZ-PRESIDENTE DO TRIBUNAL MARÍTIMO, na forma da Lei, faz saber ao Sr. Capitão dos Portos da Bahia que este Tribunal, pelo Acórdão de 3 de maio de 2007, publicado no Diário da Justiça, nº 106 de 4 de junho de 2007, proferido nos autos do Processo nº 19.489/2001, referente ao acidente e fato da navegação com a Plataforma Móvel "P-36", de bandeira italiana, na bacia de Campos, RJ, em 15 de março de 2001.

julgou o Sr. EVANILDO SOUZA SANTOS, Operador de Produção, CPF nº 104.087.895-49, residente na rua João José Rescala, 140B, Edifício Igara, aptº 1.204, bairro do Imbuí, Salvador, BA, CEP: 41720-000, dando-o como incurso no art. 14, letra "a" e art. 15, letra "e", da Lei nº 2.180/54

impondo-lhe a pena de multa de R\$ 577,80 (quinhentos e setenta e sete reais e oitenta centavos) e custas na importância de R\$ 96,13 (noventa e seis reais e treze centavos).

V. Sa., como Capitão dos Portos, cumprirá o Acórdão:

a) mandando entregar ao infrator, em qualquer caso, a 2ª via anexa, mediante recibo, passado na 1ª via, para que, no prazo de dez (10) dias seguintes, remeta, através dessa Capitania, Documento de Arrecadação de Receitas Federais - DARF, original, código 3391, referente à pena de multa e, código 1.505 referente às custas processuais, sob pena de processo de execução fiscal; e

b) certificando, no verso desta, o seu total ou parcial cumprimento e restituindo-a juntamente com o que acrescer ou com declaração negativa motivada.

Dada e passada nesta cidade do Rio de Janeiro, aos ... 25 ... de julho de 2007.

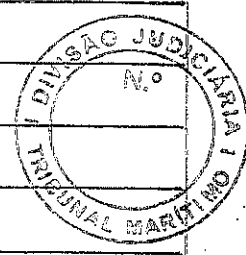
Eu, S MARCELO DE SOUZA, Chefe da Seção de Execução de Julgados, processei e conferindo assinado pelo Diretor-Geral da Secretaria, MANOEL MACHADO DOS ANJOS.

LUIZ AUGUSTO CORREIA
Vice-Almirante (RMT)
Juiz-Presidente

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTA CUNHA
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

27530-DE-213-1030



CERTIDÃO
CERTIFICO que, nesta data, foi constatado erro
de numeração não dada de nenhum
ato processual a folha 6968
O referido é verdade e dou fé.
Aos 18 de setembro de 2007. Jghw

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartorários



CERTIDÃO/JUNTADA

CERTIFICO que, em 13/09/2007, foi expedido o Ofício nº 2024/2007.
Evamildo Souza Santos
solicitando efetuar o pagamento da pena de multa e custas processuais e faço juntada do mesmo aos autos.

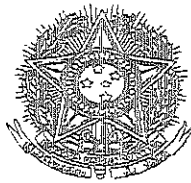
O referido é verdade e sou fê.

Aos 17 de setembro de 2007.

sglho

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cíveis



TRIBUNAL MARÍTIMO

Av. Alfred Agache, s/n – Praça XV de Novembro

CEP: 20021-000 – Rio de Janeiro – RJ

(21) 2104-6825 - secom@tm.mar.mil.br

Ofício nº 2025/TM
MS/DS/11/CRio de Janeiro, 13 de setembro de 2007.

A Sua Senhoria o Senhor
EVANILDO SOUZA SANTOS
Rua João José Rescala, 140B, Edifício Igara, aptº 1.204, Imbuí
CEP: 41720-000 - Salvador - BA

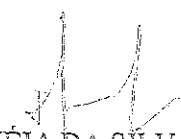
Assunto: Cumprimento de Guia de Julgado

Prezado Senhor,

1. Incumbiu-me o Juiz-Presidente do Tribunal Marítimo de informar a Vossa Senhoria que, até a presente data, não foram recebidos os DARF originais com autenticação mecânica do banco ou cópias devidamente autenticadas pelo cartório ou pela Capitania dos Portos da Bahia, referentes ao pagamento da pena de multa no valor de R\$ 577,80 (quinhentos e setenta e sete reais e oitenta centavos), e custas processuais no valor de R\$ 96,13 (noventa e seis reais e treze centavos), atinentes à Guia de Julgado anexo, relativo ao Processo nº 19.489/2001.

2. Outrossim, solicito a Vossa Senhoria regularizar o pagamento dos valores acima, nos termos do art. 131, da Lei nº 2.180/54.

Atenciosamente,


DINEIA DA SILVA
Diretora da Divisão Judiciária

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

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

TM-11



CERTIDÃO/JUNTADA

CERTIFICO que, em 13/09/2007, foi expedido o Ofício nº 2028/2007
Petroleo Brasileiro S/A - Petrobras
solicitando efetuar o pagamento da pena de multa e custas processuais e faço juntada do mesmo
aos autos.

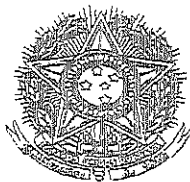
O referido é verdade e sou fê.

Aos 17 de setembro de 2007.

Silvio

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS PIMENTA JUNIOR
Diretor da Divisão de Serviços Cartorários



TRIBUNAL MARÍTIMO

Av. Alfred Agache, s/n – Praça XV de Novembro
CEP: 20021-000 – Rio de Janeiro – RJ
(21) 2104-6825 - secom@tm.mar.mil.br



Ofício nº 2028/TM
MS/DS/11/C

Rio de Janeiro, 13 de setembro de 2007.

A Sua Senhoria o Senhor
Representante legal da PETRÓLEO BRASILEIRO S/A - PETROBRAS
Avenida República do Chile, 65, Centro
CEP: 20031-170 - Rio de Janeiro - RJ

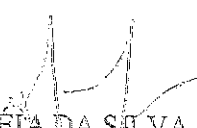
Assunto: Cumprimento de Mandado de Intimação

Prezado Senhor,

1. Incumbiu-me o Juiz-Presidente do Tribunal Marítimo de informar a Vossa Senhoria que, até a presente data, não foram recebidos os DARF originais com autenticação mecânica do banco ou cópias autenticadas pelo cartório ou pela Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, referentes ao pagamento da pena de multa no valor de R\$ 11.556,00 (onze mil quinhentos e cinquenta e seis reais) e custas processuais no valor de R\$ 1.922,63 (mil novecentos e vinte e dois reais e sessenta e três centavos), atinentes ao Mandado de Intimação anexo, relativo ao Processo nº 19.489/2001.

2. Outrossim, informo a Vossa Senhoria que o não atendimento acarretará a inscrição como Dívida Ativa da União, para cobrança executiva, nos termos do art. 117 da Lei nº 2.180/54 e alterações posteriores, c/c a Lei nº 6.830/80, que dispõe sobre a cobrança judicial da Dívida Ativa da Fazenda Pública.

Atenciosamente,


DINÉIA DA SILVA
Diretora da Divisão Judiciária

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

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais TM-11



CERTIDÃO/JUNTADA

CERTIFICO, que, em 13/09/2007, foi expedido o Ofício nº 2038/2007.
Claudio Henrique Machado
solicitando efetuar o pagamento da pena de multa e custas processuais e faço juntada do mesmo aos autos.

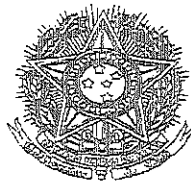
O referido é verdade e dou fé

Aos 17 de setembro de 2007.

Sgluro

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL QUEMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartorais



TRIBUNAL MARÍTIMO

Av. Alfred Agache, s/n – Praça XV de Novembro
CEP: 20021-000 – Rio de Janeiro – RJ
(21) 2104-6825 - secom@tm.mar.mil.br



Ofício nº 2030/TM
MS/DS/11/C

Rio de Janeiro, 13 de setembro de 2007.

A Sua Senhoria o Senhor
CLÁUDIO MARINHO MACHADO
Rua Geraldino Fraga, 620
CEP: 26900-000 – Miguel Pereira - RJ

Assunto: Cumprimento de Mandado de Intimação

Prezado Senhor,

1. Incumbiu-me o Juiz-Presidente do Tribunal Marítimo de informar a Vossa Senhoria que, até a presente data, não foram recebidos os DARF originais com autenticação mecânica do banco ou cópias devidamente autenticadas pelo cartório ou pela Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, referentes ao pagamento da pena de multa no valor de R\$ 1.155,60 (mil cento e cinquenta e cinco reais e sessenta centavos) e custas processuais no valor de R\$ 192,26 (cento e noventa e dois reais e vinte e seis centavos), atinentes ao Mandado de Intimação anexo, relativo ao Processo nº 19.489/2001.
2. Outrossim, informo a Vossa Senhoria que o não atendimento acarretará a inscrição como Dívida Ativa da União, para cobrança executiva, nos termos do art. 117 da Lei nº 2.180/54 e alterações posteriores, c/c a Lei nº 6.830/80, que dispõe sobre a cobrança judicial da Dívida Ativa da Fazenda Pública.

Atenciosamente,

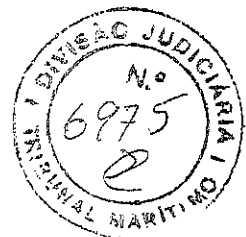

DINÉIA DA SILVA
Diretora da Divisão Judiciária

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

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL OLIVEIRA
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

TM-11



CERTIDÃO/JUNTADA

CERTIFICO que, nesta data foi publicado o Edital
de Intimação nos D. J. n.º 174, 175, 176, nos dias 10, 11 e
12/09/2007 respectivamente.
e foi expedido ofício n.º 2085 a CPRIOS
referente ao Sr.(s) Paulo Roberto Viana e Helio
Galvão de Menezes.
com cópia do edital de intimação para afixação e faço
juntada do mesmo aos autos.

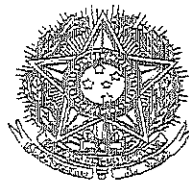
O referido é verdade e dou fé.

Aos 19 de setembro de 2007.

sghr

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL LIMA
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



TRIBUNAL MARÍTIMO



MS/DS/11/C

Nº 2085

RIO DE JANEIRO, RJ.
Em 18 de setembro de 2007.

Do: Presidente
Ao: Sr. Capitão dos Portos do Rio de Janeiro

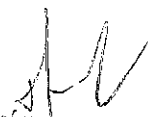
Assunto: Afixação de Edital de Intimação, atinente ao Processo nº 19.489/2001

Anexo: duas cópias de Editais de Intimação.

1. Em decorrência do despacho exarado no Processo supramencionado, transmito a V. Sa., os Editais dos Srs. PAULO ROBERTO VIANA e HÉLIO GALVÃO DE MENEZES, já publicados no Diário da Justiça da União nº 174, de 10/09/2007, solicitando que sejam afixados em local destinado ao conhecimento do público.

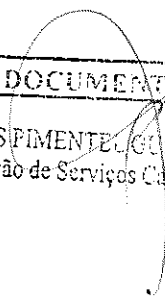
2. Decorrido o prazo dos Editais, solicito a V. Sa. informar a este Tribunal o atendimento ou não pelos interessados.

Por ordem:


DINEIA DA SILVA
Diretora da Divisão Judiciária

Cópias:
TM-11 2, s/anexos
Arquivo s/anexos

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL


JOSÉ CARLOS FIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartorais



JUNTADA

Aos 20 de setembro de 2007 em Secretaria junto aos
presentes autos MSG R - 1819017/1st/2007
da DLMCAE que adiante segue.
Do que para constar lavrei este termo.

sglw

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS PIMENTEL SUSMAG
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

Sigilo
Ostensivo

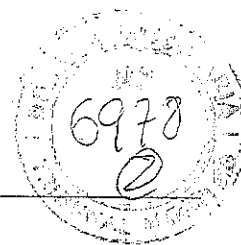
Canal
DD

Precedência
Ação: Rotina
Info: Rotina

Data-Hora
R181901Z/SET/2007

De : DLMCAE
Para : TRIBAR
Info : CPRIJO

Assunto : Processo nº 19.489/2001



Texto

ROTINA
R-181901Z/SET/2007
DE: DLMCAE
PARA: TRIBAR
INFO: CPRIJO
GRNC
BT

Minha R-212101Z/AGO/2007, PTC:

ALFA - CPR de Acórdão e Guia de Julgado; e
BRAVO - ENC respectiva Guia de Julgado pelo Of nº 282 de 18SET2007
desta DL,

por meio da Mala Postal nº 55/2007, via CPM BT

=====

R-212101Z/AGO/2007 DE: DLMCAE PARA: TRIBAR INFO: CPRIJO ////
REF Of nº 1578/TM, de 30JUL2007, sem cópia para CPRJ, que trata do Processo
nº 19.489/2001, REF ao acidente e fato da navegação com a plataforma móvel
PETROBRAS 36, de bandeira italiana, na bacia de Campos, RJ, em 15 de março
de 2001, PTC:

ALFA - Esta DL RCB em 12AGO2007, guia de julgado, em duas vias, com
REF ao senhor CARLOS JOSÉ MACIEL AZEREDO, Operador de
Produção; e

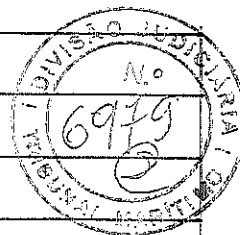
BRAVO - Em 21AGO2007, entregou respectiva guia (contrafé) e documentos
de arrecadação de receitas federais, a empresa PETRÓLEO
BRASILEIRO S.A. PETROBRAS, representada pelo Agente
Marítimo senhor LUIZ CARLOS DE SOUZA BT

Ao TM-11.2 Rio, 19 / 09 / 07
1-Solicito juntar.

Dinéia da Silva
Diretora da Divisão Judiciária

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



JUNTADA

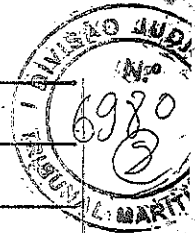
Ano 21 de setembro de 2007 em Secretaria junto aos
presentes autos AP. da Penúlia que adiante segue.

Do que para constar lavrei este termo.

Sylvia

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



PREENCHER COM LETRA DE FORMA

AR

DESTINATÁRIO DO OBJETO / DESTINATAIRE

A Sua Senhoria o Sr. Representante Legal da Petróleo Brasileiro S/A - PETROBRAS
Avenida República do Chile, 65 - Centro - Rio de Janeiro - RJ
CEP: 20.031-170
Cumprimento de Mandado de Intimação (Processo nº 19.489/2001)

DECLARAÇÃO DE CONTEÚDO (SUJEITO À VERIFICAÇÃO)

PETROBRAS
SUPPORTO JURÍDICO/JGD
República do Chile, 65 - 11º
Sala 1103 - Centro
Brasil - CEP: 20035-900

NATUREZA DO ENVIO / NATURE DE L'ENVOI
☐ PRIORITÁRIA / PRIORITAIRE
☐ EMS
☐ SEGURADO / VALEUR DÉCLARÉ

ASSINATURA DO RECEBEDOR / SIGNATURE DU RÉCEPTEUR

DATA DE RECEBIMENTO
DATE DE LIVRATION
18 SET 2007

CARIMBO DE ENTREGA
UNIDADE DE DESTINO
BUREAU DE DESTINATION

NOME DO RECEBEDOR / NOM LISIBLE DU RÉCEPTEUR

JURÍDICO/JGD/SG
MATR.: 968384

Nº DOCUMENTO DE IDENTIFICAÇÃO DO
RECEBEDOR / ÓRGÃO EXPEDIDOR

RUBRICA E MAT. DO EMPREGADO /
SIGNATURE DE L'AGENT

39569192

ENDEREÇO PARA DEVOLUÇÃO NO VERSO / ADRESSE DE RETOUR DANS LE VERSO

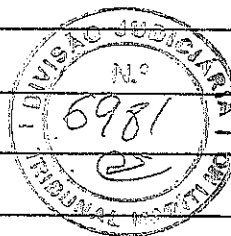
752/0203-0

FC0453 / 16



É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GOMES
Diretor da Divisão de Serviços Cartorais



JUNTADA

Aos 24 de setembro de 2007 em Secretaria junto aos
presentes autos AR do Sr. Claudio Machado Machado que adiante segue.
Do que para constar lavrei este termo.

Sglvco

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Jurídicos



PREENCHER COM LETRA DE FORMA

AR

DESTINATÁRIO DO OBJETO / DESTINATAIRE

NOME OU RAZÃO SOCIAL DO DESTINATÁRIO DO OBJETO / NOM DU BAISOU SOCIAL E DU DESTINATAIRE

ENDEREÇO

A Sua Senhoria o Sr. Cláudio Marinho Machado
Rua Geraldino Fraga, 620 – Miguel Pereira – RJ
CEP: 26.900-000

CEP / CODE

Cumprimento de Mandado de Intimação (Processo nº 19.489/2001)

DECLARAÇÃO DE CONTEÚDO (SUJEITO À VERIFICAÇÃO) / DISCRIMINATION

NATUREZA DO ENVIO / NATURE DE L'ENVOI

☐ PRIORITÁRIA / PRIORITAIRE

☐ EMS

☐ SEGURADO / VALEUR DÉCLARÉ

ASSINATURA DO RECEBEDOR / SIGNATURE DU RÉCEPTEUR

DATA DE RECEBIMENTO
DATE DE LIVRATION

20/09/07

CARIMBO DE ENTREGA
MUNICÍPIO DE MIGUEL PEREIRA
BUREAU DE DESTINATION

NOME LEGÍVEL DO RECEBEDOR / NOM LISIBLE DU RÉCEPTEUR

Cláudio Marinho Machado

20 SET 2007

Nº DOCUMENTO DE IDENTIFICAÇÃO DO
RECEBEDOR / ÓRGÃO EXPEDIDOR

RUBRICA E MARCA DO EMPREGADO /
SIGNATURE DE L'AGENT

MIGUEL PEREIRA

ENDEREÇO PARA DEVOLUÇÃO NO VERSO / ADRESSE DE RETOUR DANS LE VERSO

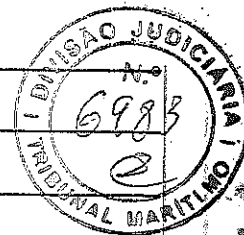
75240203-0

FC0483 / 16

114 x 186 mm

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUERREIRO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



JUNTADA

Aos 28 de setembro de 2007 em Secretaria junto aos
presentes autos Processo nº 289/2007 da
DLM CAE que adiante segue.
Do que para constar lavrei este termo.

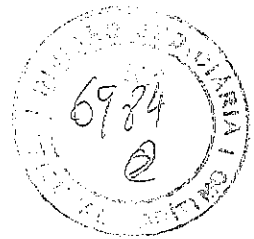
solto

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



MARINHA DO BRASIL



PC/PC/01-1/C DELEGACIA DA CAPITANIA DOS PORTOS EM MACAÉ

Nº 282

MACAÉ, RJ.
Em 18 de setembro de 2007.

Do: Delegado
Ao: Exmº Sr. Presidente do Tribunal Marítimo 1-Solicito juntar.
Assunto: Restituição de Guia de Julgado
Referências: a) Of nº 1578/2007, desse Tribunal Marítimo; e
b) Msg R-212101Z/AGO/2007, desta Delegacia.
Anexos: A) uma Guia de Julgado; e
B) dois documentos de arrecadação de receitas federais (DARF).

Ao TM-11.2 Rio 27/09/07
Dinéia da Silva
Diretora da Divisão Judiciária

1. Transmito a V. Exª os documentos anexos, em cumprimento ao contido nas referências.

2. Outrossim, participo que o senhor CARLOS JOSÉ MACIEL AZEREDO, após tomar ciência da Guia de Julgado, não apresentou a esta Delegacia o comprovante de pagamento dos documentos de arrecadação de receitas federais (DARF).

Luís Antônio Anídio Moreira
LUÍS ANTÔNIO ANÍDIO MOREIRA
Capitão-de-Corveta
Delegado

Cópias:
DL-01-1 c/anexos
Arquivo s/anexos

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO
JOSE CARLOS PIMENTEL GISMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



TRIBUNAL MARÍTIMO
Av. Alfred Agache, s/n – Praça XV de Novembro
CEP:20021-000 – Rio de Janeiro – RJ
(21) 2104-6825 – secom@tm.mar.mil.br



GUIA DE JULGADO

O JUIZ-PRESIDENTE DO TRIBUNAL MARÍTIMO, na forma da Lei, faz saber ao Sr. Delegado da Capitania dos Portos em Macaé que este Tribunal, pelo Acórdão de 3 de maio de 2007, publicado no Diário da Justiça, nº 106, de 4 de junho de 2007, proferido nos autos do Processo nº 19.489/2001, referente ao acidente e fato da navegação com a Plataforma Móvel "P-36", de bandeira italiana, na bacia de Campos, RJ, em 15 de março de 2001.

julgou o Sr. CARLOS JOSÉ MACIEL AZEREDO, Operador de Produção, CPF nº 842.317.937-00, residente na rua Joaquim Macedo, 129, Horto, Campos de Goytacazes, RJ, CEP: 28015-420, dando-o como incurso no art. 14, letra "a" e art. 15, letra "e", da Lei nº 2.180/54

impondo-lhe a pena de multa de R\$ 577,80 (quinhentos e setenta e sete reais e oitenta centavos)

e custas na importância de R\$ 96,13 (noventa e seis reais e treze centavos).

V. Sa., como Delegado, cumprirá o Acórdão:

a) mandando entregar ao infrator, em qualquer caso, a 2ª via anexa, mediante recibo, passado na 1ª via, para que, no prazo de dez (10) dias seguintes, remeta, através dessa Delegacia, Documento de Arrecadação de Receitas Federais - DARF, original, código 3391, referente à pena de multa e, código 1.505 referente às custas processuais, sob pena de processo de execução fiscal; e

b) certificando, no verso desta, o seu total ou parcial cumprimento e restituindo-a juntamente com o que acrescer ou com declaração negativa motivada.

Dada e passada nesta cidade do Rio de Janeiro, aos 25 de julho de 2007.

Eu, S^o MARCELO DE SOUZA, Chefe da Seção de Execução de Julgados, processei e conferindo subscrito pelo Diretor-Geral da Secretaria, MANOEL MACHADO DOS ANJOS.

clodo

Luiz Augusto Correia
LUIZ AUGUSTO CORREIA
Vice-Almirante (RM1)
Juiz-Presidente

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS PIRES
Diretor de Divisão de Serviços



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

DARF

01 NOME / TELEFONE CARLOS JOSÉ MACIEL AZEVEDO, RESIDENTE NA RUA JOAQUIM NIAZEDO, 129, HORTO, CPS, RJ, CEP: 28015-240

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.

TILIBRA S.A. PRODUTOS DE PAPELARIA - RUA AIMORÉS, 6-9 - BAURURU - SP - CNPJ 44.990.901/0001-43 COD. 15.080

02 PERÍODO DE APURAÇÃO	⇒	21/08/2007
03 NÚMERO DO CPF OU CNPJ	⇒	842.317.937-00
04 CÓDIGO DA RECEITA	⇒	3391
05 NÚMERO DE REFERÊNCIA	⇒	19.489/2001
06 DATA DE VENCIMENTO	⇒	30/08/2007
07 VALOR DO PRINCIPAL	⇒	# #
08 VALOR DA MULTA	⇒	R\$ 577,80
09 VALOR DOS JUROS E / OU ENCARGOS DL - 1.025/69	⇒	# #
10 VALOR TOTAL	⇒	R\$ 577,80
11 AUTENTICAÇÃO BANCÁRIA (Somente nas 1ª e 2ª vias)		

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PINHEIRO GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



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

DARF

01 NOME / TELEFONE CARLOS JOSÉ MACIEL AZEVEDO, RESIDENTE NA RUA JOAQUIM NIAZEDO, 129, HORTO, CPS, RJ, CEP: 28015-240

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.

TILIBRA S.A. PRODUTOS DE PAPELARIA - RUA AIMORÉS, 6-9 - BAURURU - SP - CNPJ 44.990.901/0001-43 COD. 15.080

02 PERÍODO DE APURAÇÃO	⇒	21/08/2007
03 NÚMERO DO CPF OU CNPJ	⇒	842.317.937-00
04 CÓDIGO DA RECEITA	⇒	1505
05 NÚMERO DE REFERÊNCIA	⇒	19.489/2001
06 DATA DE VENCIMENTO	⇒	30/08/2007
07 VALOR DO PRINCIPAL	⇒	R\$ 96,13
08 VALOR DA MULTA	⇒	# #
09 VALOR DOS JUROS E / OU ENCARGOS DL - 1.025/69	⇒	# #
10 VALOR TOTAL	⇒	R\$ 96,13
11 AUTENTICAÇÃO BANCÁRIA (Somente nas 1ª e 2ª vias)		

ASS: O SENHOR CARLOS JOSÉ MACIEL AZEVEDO, NÃO APRESENTOU A QUITAÇÃO DESTES COMPROVANTES DE ARRECADAÇÃO DE RECEITAS E VERAIS POR UMA INSTITUIÇÃO BANCÁRIA NO PRAZO REGULAMENTAR. 30/08/2007.

JOSÉ CARLOS PINHEIRO GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



JUNTADA

Aos 04 de outubro de 200 7 em Secretaria junto aos
presentes autos AA do 51. Excmo do Sr. Souza
Santos que adiante segue.
Do que para constar lavrei este termo.

syhrio

É CÓPIA FIEL DO ORIGINAL

JOSE CARLOS PIRES
Diretor da Divisão de Serviços e Materiais



PREENCHER COM LETRA DE FORMA

AR

DESTINATÁRIO DO OBJETO / DESTINATAIRE

A Sua Senhoria o Sr. Evanildo Souza Santos
Rua João José Rescala, 140B, aptº 1.204 – Edifício Igara – Imbuí – Salvador – BA
CEP: 41.720-000
Cumprimento de Guia de Julgado (Processo nº 19.489/2001)

DECLARAÇÃO DE CONTEÚDO (SUJEITO À VERIFICAÇÃO) / DISCRIMINATION

NATUREZA DO ENVIO / NATURE DE L'ENVOI
☐ PRIORITÁRIA / PRIORITAIRE

☐ EMS

☐ SEGURADO / VALEUR DÉCLARÉ

ASSINATURA DO RECEBEDOR / SIGNATURE DU RÉCEPTEUR

DATA DE RECEBIMENTO
DATE DE LIVRATION

CARIMBO DE ENTREGA
UNIDADE DE DESTINO
BUREAU DE DESTINATION

NOME LEGÍVEL DO RECEBEDOR / NOM LISIBLE DU RÉCEPTEUR

Nº DOCUMENTO DE IDENTIFICAÇÃO DO
RECEBEDOR / ÓRGÃO EXPEDIDOR

RUBRICA E MAT. DO EMPREGADO /
SIGNATURE DE L'AGENT

24 SET 2007

ENDEREÇO PARA DEVOLUÇÃO NO VERSO / ADRESSE DE RETOUR DANS LE VERSO

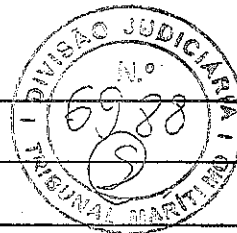
75240203-0

FC0463 / 16

114 x 186 mm

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Administrativos



JUNTADA

Ano 09 de outubro de 200 7 em Secretaria junto aos
presentes autos Peticão do Sr. Frequent. Balboa
Se IV que adiante segue.
Do que para constar lavrei este termo.

Sghrô

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

EXMO SR. JUIZ PRESIDENTE DO TRIBUNAL MARÍTIMO

Processo 19489/2001



Ao TM-11.2

Rio, 04/10/07

1-Solicito juntar.

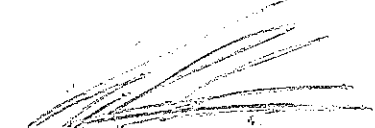
Dinéia da Silva

Diretora da Divisão Judiciária

CARLOS JOSÉ MACIEL AZEREDO, CPF 842.317.937,-00 vem, mui respeitosamente, requerer a juntada dos DARFs nos valores de R\$ 577,80 (quinhentos e setenta e sete reais e oitenta centavos) referente à pena de multa e R\$ 96,13 (noventa e seis reais e treze centavos) referente às custas processuais, para que surtam os efeitos de Direito.

N. termos,
P.deferimento

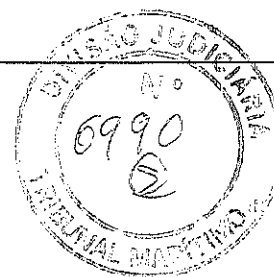
Rio de Janeiro, 5 de outubro de 2007


Ezequiel Balfour Levy
OAB/ RJ nº 60.574

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

 MINISTÉRIO DA FAZENDA SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL Documento de Arrecadação de Receitas Federais DARF <i>antabilizado em 09/10/2007</i>	02	PERÍODO DE APURAÇÃO →	09/2007
	03	NÚMERO DO CPF OU CNPJ →	84231793700
	04	CÓDIGO DA RECEITA →	3391
	05	NÚMERO DE REFERÊNCIA →	200119489
01 NOME / TELEFONE CARLOS JOSÉ MACIEL AZEREDO	06	DATA DE VENCIMENTO →	
Veja no verso instruções para preenchimento	07	VALOR DO PRINCIPAL →	577,80
	08	VALOR DA MULTA →	
ATENÇÃO É vedado o recolhimento de tributos e contribuições administrados pela Secretaria da Receita Federal cujo valor total seja inferior a R\$ 10,00. Ocorrendo tal situação, adicione esse valor ao tributo/contribuição de mesmo código de períodos subseqüentes, até que o total seja igual ou superior a R\$ 10,00.	09	VALOR DOS JUROS E / OU ENCARGOS DL - 1.025/69 →	
	10	VALOR TOTAL →	577,80
	11	AUTENTICAÇÃO BANCÁRIA (Somente nas 1ª e 2ª vias)	



http://www.jfrj.gov.br/_infocert_darf.asp

26/9/2007

COMPROVANTE DE PAGAMENTO DE DARF/DARF SIMPLES

AGENTE ARRECADADOR
 CMC 001 - 4059 - AGENCIA PETROBRAS RJ
 CODIGO DE BARRAS
 DATA DO PAGAMENTO 03/10/2007
 PERÍODO DE APURAÇÃO 30/09/2007
 NÚMERO DO CPF 842.317.937-00
 CÓDIGO DA RECEITA 3391
 NÚMERO DE REFERÊNCIA 200.119.489
 DATA DO VENCIMENTO 03/10/2007
 RECEITA BRUTA ACUMULADA
 PERCENTUAL
 VALOR DO PRINCIPAL 577,80
 VALOR DA MULTA
 VALOR TOTAL 577,80

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL
 Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

0.850.320.040.200.273

 MINISTÉRIO DA FAZENDA SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL Documento de Arrecadação de Receitas Federais DARF <i>Contabilizado em 09/10/2007</i>		02 PERÍODO DE APURAÇÃO → 09/2007
		03 NÚMERO DO CPF OU CNPJ → 84231793700
		04 CÓDIGO DA RECEITA → 1505
		05 NÚMERO DE REFERÊNCIA → 200119489
01 NOME / TELEFONE CARLOS JOSÉ MACIEL AZEREDO		06 DATA DE VENCIMENTO →
Veja no verso instruções para preenchimento		07 VALOR DO PRINCIPAL → 96,13
		08 VALOR DA MULTA →
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.		09 VALOR DOS JUROS E / OU ENCARGOS DL - 1.025/69 →
		10 VALOR TOTAL → 96,13
		11 AUTENTICAÇÃO BANCÁRIA (Somente nas 1ª e 2ª vias)



http://www.jfrj.gov.br/_infocert_darf.asp

26/9/2007

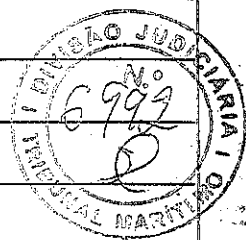
AGENTE ARRECADADOR
 CMC 001 - 4059 - AGENCIA PETROBRAS RJ
 CODIGO DE BARRAS

DATA DO PAGAMENTO 03/10/2007
 PERÍODO DE APURAÇÃO 30/09/2007
 NÚMERO DO CPF 842.317.937 00
 CÓDIGO DA RECEITA 1505
 NÚMERO DE REFERÊNCIA 200.119.489
 DATA DO VENCIMENTO 03/10/2007
 RECEITA BRUTA ACUMULADA
 PERCENTUAL
 VALOR DO PRINCIPAL
 VALOR DA MULTA
 VALOR DOS JUROS
 VALOR TOTAL 96,13

NR. AUTENTICAÇÃO E.080.14A.14F.0E1.A39

1ª COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
 Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



JUNTADA

Aos 09 de Outubro de 2007 em Secretaria junto aos
presentes autos Peticas do Sr. Ezequiel
Balfan Jr. V que adiante segue.
Do que para constar lavrei este termo.

Sghro

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS RIMENTE GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

C 7550 - BR - 218 - 1050

EXMO SR. JUIZ PRESIDENTE DO TRIBUNAL MARÍTIMO

Processo 19489/2001



Ao TM-11.2

1-Solicito juntar.

Rio, 02/10/07

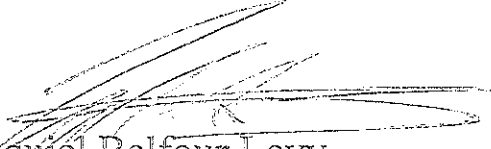
Dinéia da Silva

Diretora da Divisão Judiciária

EVANILDO SOUZA SANTOS, CPF 104.087.895-49, vem, mui respeitosamente, requerer a juntada dos DARFs nos valores de R\$ 577,80 (quinhentos e setenta e sete reais e oitenta centavos) referente à pena de multa e R\$ 96,13 (noventa e seis reais e treze centavos) referente às custas processuais, para que surtam os efeitos de Direito.

N. termos,
P.deferimento

Rio de Janeiro, 5 de outubro de 2007


Ezequiel Balfour Levy
OAB/ RJ nº 60.574

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



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

DARF

Contabilizado em 09/10/2007

01 NOME / TELEFONE

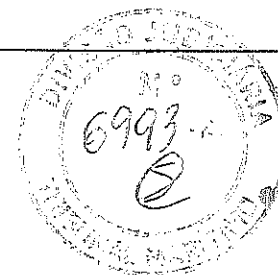
EVANILDO SOUZA SANTOS

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 →	09/2007
03	NÚMERO DO CPF OU CNPJ →	10408789549
04	CÓDIGO DA RECEITA →	1505
05	NÚMERO DE REFERÊNCIA →	200119489
06	DATA DE VENCIMENTO →	
07	VALOR DO PRINCIPAL →	96,13
08	VALOR DA MULTA →	
09	VALOR DOS JUROS E / OU ENCARGOS DL - 1.025/99 →	
10	VALOR TOTAL →	96,13
11	AUTENTICAÇÃO BANCÁRIA (Somente nas 1ª e 2ª vias)	



http://www.jfrj.gov.br/_infocert_darf.asp

26/9/2007

400710/76

V437

COMPROVANTE DE PAGAMENTO DE DARF/DARF SIMPLES

AGENTE ARRECADADOR

CNC 001 - 4039 - AGENCIA PETROBRAS RJ

CODIGO DE BARRAS

DATA DO PAGAMENTO 03/10/2007

PERÍODO DE APURAÇÃO 09/09/2007

NÚMERO DO CPF 104.087.895 49

CÓDIGO DA RECEITA 1505

NÚMERO DE REFERÊNCIA 200.119.489

DATA DO VENCIMENTO 03/10/2007

RECEITA BRUTA ACUMULADA

PERCENTUAL

VALOR DO PRINCIPAL 96,13

VALOR DA MULTA

VALOR DOS JUROS

VALOR TOTAL 96,13

NR.AUTENTICAÇÃO 0.235.295.034.343.243

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Contábeis

 MINISTÉRIO DA FAZENDA SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL Documento de Arrecadação de Receitas Federais DARF <i>contabilizado em 09/10/2007</i>		02	PERÍODO DE APURAÇÃO	→	
		03	NÚMERO DO CPF OU CNPJ	→	10408789549
		04	CÓDIGO DA RECEITA	→	3391
		05	NÚMERO DE REFERÊNCIA	→	200119489
		06	DATA DE VENCIMENTO	→	
		07	VALOR DO PRINCIPAL	→	577,80
		08	VALOR DA MULTA	→	
		09	VALOR DOS JUROS E / OU ENCARGOS DL - 1.025/69	→	
		10	VALOR TOTAL	→	577,80
		11	AUTENTICAÇÃO BANCÁRIA (Somente nas 1ª e 2ª vias)		
01 NOME / TELEFONE EVANILDO SOUZA SANTOS					
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.					



http://www.jfrj.gov.br/_infocert_darf.asp

26/9/2007

DOCUMENTO DE PREENCHIMENTO DE DARF/DARF SIMPLES

AGENTE ARRECADADOR
 CMC 001 - 4059 - AGENCIA PETROBRAS RJ

CÓDIGO DE BARRAS

DATA DO PAGAMENTO 03/10/2007
 PERÍODO DE APURAÇÃO 30/09/2007
 NÚMERO DO CPF 104.087.895-49
 CÓDIGO DA RECEITA 3391
 NÚMERO DE REFERÊNCIA 200.119.489
 DATA DO VENCIMENTO 03/10/2007

RECEITA BRUTA ACUMULADA PERCENTUAL

VALOR DO PRINCIPAL 577,80
 VALOR DA MULTA
 VALOR DOS JUROS
 VALOR TOTAL 577,80

NR. AUTENTICAÇÃO F.574.881.631-570.452

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
 Diretor da Divisão de Serviços Cartorários

Modelo Aprovado pela SRF - ADE
 Conjunto Contab/Datex n. 001/DE 2004



JUNTADA

Aos 09 de outubro, de 200 7, em Secretaria junto aos
presentes autos Peticão do Sr. Izeguil
Balfour Leão que adiante segue.
Do que para constar lavrei este termo.

sglho

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

EXMO SR. JUIZ PRESIDENTE DO TRIBUNAL MARÍTIMO

Processo 19489/2001

Ao TM-11.2 Rio, 02/10/07
1-Solicito juntar

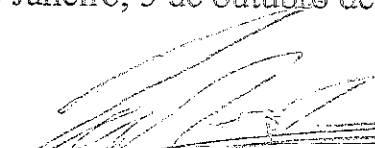
Dinéia da Silva
Diretora da Divisão Judiciária



PAULO ROBERTO VIANA, CPF830.370.127-49, vem, mui
respeitosamente, requerer a juntada dos DARFs nos valores de R\$ 577,80
(quinhentos e setenta e sete reais e oitenta centavos) referente à pena de
multa e R\$ 96,13 (noventa e seis reais e treze centavos) referente
às custas processuais, para que surtam os efeitos de Direito.

N. termos,
P.deferimento

Rio de Janeiro, 5 de outubro de 2007


Ezequiel Balfour Levy
OAB/ RJ nº 60.574

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTA GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



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

DARF

cancela a de em 09/10/2007

01 NOME / TELEFONE

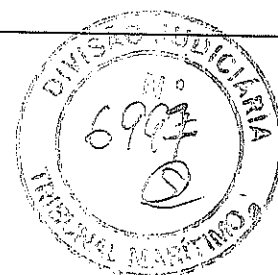
PAULO ROBERTO VIANA

Veja no verso
instruções para preenchimento

ATENÇÃO

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

02	PERÍODO DE APURAÇÃO	09/2007
03	NÚMERO DO CPF OU CNPJ	83037012749
04	CÓDIGO DA RECEITA	3391
05	NÚMERO DE REFERÊNCIA	200119489
06	DATA DE VENCIMENTO	
07	VALOR DO PRINCIPAL	577,80
08	VALOR DA MULTA	
09	VALOR DOS JUROS E / OU ENCARGOS DL - 1.025/69	
10	VALOR TOTAL	577,80
11	AUTENTICAÇÃO BANCÁRIA (Somente nas 1ª e 2ª vias)	



http://www.jfrj.gov.br/_infocert_darf.asp

26/9/2007

COMPROVANTE DE PAGAMENTO DE DARF/DARF SIMPLES

AGENTE ARRECADADOR

CNC 001 - 4057 - AGENCIA PETROBRAS RJ

CODIGO DE BARRAS

DATA DO PAGAMENTO

03/10/2007

PERÍODO DE APURACAO

30/09/2007

NÚMERO DO CPF

830.370.127 49

CODIGO DA RECEITA

NÚMERO DE REFERENCIA

DATA DO VENCIMENTO

RECEITA BRUTA ACUMULADA

PERCENTUAL

VALOR DO PRINCIPAL

577,80

VALOR DA MULTA

VALOR DOS JUROS

VALOR TOTAL

577,80

NR. AUTENTICAÇÃO

9.684.000.245.353.509

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

03/10/2007

JOSE CARLOS FINE

Director de Divisão de Serviços

Modelo aprovado pela SRF - 42E

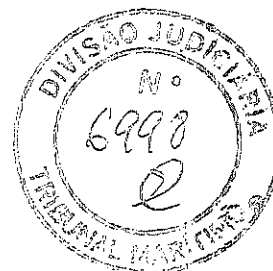
Condição Darat/Cotec n. 001/DE 2004

COMPROVANTE DE PAGAMENTO DE DARF/DARF SIMPLES

AGENTE ARRECADADOR
 CNPJ 001 - 4009 - AGENCIA PETROBRAS RJ
 CODIGO DE BARRAS
 DATA DO PAGAMENTO 03/10/2007
 PERÍODO DE APURAÇÃO 30/09/2007
 NÚMERO DO CPF 830.370.127 49
 CÓDIGO DA RECEITA 1505
 NÚMERO DE REFERÊNCIA 200.119.489
 DATA DO VENCIMENTO 03/10/2007
 RECEITA BRUTA ACUMULADA
 PERCENTUAL
 VALOR DO PRINCIPAL 96,13
 VALOR DA MULTA
 VALOR DOS JUROS
 VALOR TOTAL 96,13

NR. AUTENTICAÇÃO 1.205.89E.D60.057.69E

Modelo Aprovado pela BRF - ADE
 Conjunto Corat/Cotec n. 001, DE 2006



 MINISTÉRIO DA FAZENDA SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL Documento de Arrecadação de Receitas Federais DARF <i>Contabilizado em 09/10/2007</i>		02	PERÍODO DE APURAÇÃO →	09/2007
01 NOME / TELEFONE PAULO ROBERTO VIANA		03	NÚMERO DO CPF OU CNPJ →	83037012749
		04	CÓDIGO DA RECEITA →	1505
Veja no verso instruções para preenchimento		05	NÚMERO DE REFERÊNCIA →	200119489
		06	DATA DE VENCIMENTO →	
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.		07	VALOR DO PRINCIPAL →	96,13
		08	VALOR DA MULTA →	
		09	VALOR DOS JUROS E / OU ENCARGOS DL - 1.025/69 →	
		10	VALOR TOTAL →	96,13
		11	AUTENTICAÇÃO BANCÁRIA (Somente nas 1ª e 2ª vias)	

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS PIMENTEL GUSTAVO
 Diretor da Divisão de Serviços

http://www.jfrj.gov.br/_infocert_darf.asp

26/9/2007



JUNTADA

Aos 09 de Outubro de 2007 em Secretaria junto aos
presentes autos Petição do Sr. Ezequiel
Balkuen Peix — — — que adiante segue.
Do que para constar lavrei este termo.

Sylvis

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOÃO CARLOS PAULI
Chefe da Divisão de

EXMO SR. JUIZ PRESIDENTE DO TRIBUNAL MARÍTIMO

Processo 19489/2001

Ao TM-11,2 Rio, 01/10/07
1-Solicito juntar.

Dinéia da Silva
Diretora da Divisão Judiciária



CLÁUDIO MARINHO MACHADO, CPF 746.867.127-34, vem, mui respeitosamente, requerer a juntada dos DARFs nos valores de R\$ 1.155,60 (mil cento e cinquenta e cinco reais e sessenta centavos) referente à pena de multa e R\$ 192,26 (cento e noventa e dois reais e vinte e seis centavos) referente às custas processuais, para que surtam os efeitos de Direito.

N. termos,
P.deferimento

Rio de Janeiro, 5 de outubro de 2007

Ezequiel Balfour Levy
OAB/ RJ nº 60.574

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Administrativos

 MINISTÉRIO DA FAZENDA SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL Documento de Arrecadação de Receitas Federais DARF <i>Contabilizado em 09/10/2007</i>		02	PERÍODO DE APURAÇÃO	→	
		03	NÚMERO DO CPF OU CNPJ	→	74686712734
01 NOME / TELEFONE CLÁUDIO MARINHO MACHADO		04	CÓDIGO DA RECEITA	→	3391
		05	NÚMERO DE REFERÊNCIA	→	200119489
Veja no verso instruções para preenchimento		06	DATA DE VENCIMENTO	→	
		07	VALOR DO PRINCIPAL	→	1155,60
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.		08	VALOR DA MULTA	→	
		09	VALOR DOS JUROS E / OU ENCARGOS DL - 1.025/69	→	
		10	VALOR TOTAL	→	1155,60
		11	AUTENTICAÇÃO BANCÁRIA (Somente nas 1ª e 2ª vias)		



http://www.jfrj.gov.br/_infocert_darf.asp

26/9/2007

COMPROVANTE DE PAGAMENTO DE DARF/DARF SIMPLES

AGENTE ARRECADADOR
 CAC 001 - 4059 - AGENCIA PETROBRAS RJ
 CÓDIGO DE BARRAS

DATA DO PAGAMENTO 03/10/2007
 PERÍODO DE APURAÇÃO 03/10/2007
 NÚMERO DO CPF 746.867.127 34
 CÓDIGO DA RECEITA 3391
 NÚMERO DE REFERÊNCIA 200.119.489
 DATA DO VENCIMENTO 03/10/2007
 RECEITA BRUTA ACUMULADA
 PERCENTUAL
 VALOR DO PRINCIPAL 1.155,60
 VALOR DA MULTA
 VALOR DOS JUROS
 VALOR TOTAL 1.155,60

NR. AUTENTICAÇÃO 6.4FD.13E.5F6.5F6.E88

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
 Diretor da Divisão de

 MINISTÉRIO DA FAZENDA SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL Documento de Arrecadação de Receitas Federais DARF <i>Caratubilizado em 09/10/2007</i>	02	PERÍODO DE APURAÇÃO →	09/2007
	03	NÚMERO DO CPF OU CNPJ →	74686712734
01 NOME / TELEFONE CLÁUDIO MARINHO MACHADO	04	CÓDIGO DA RECEITA →	1505
	05	NÚMERO DE REFERÊNCIA →	200119489
Veja no verso instruções para preenchimento	06	DATA DE VENCIMENTO →	
	07	VALOR DO PRINCIPAL →	192,26
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.	08	VALOR DA MULTA →	
	09	VALOR DOS JUROS E / OU ENCARGOS DL - 1.025/69 →	
	10	VALOR TOTAL →	192,26
	11	AUTENTICAÇÃO BANCÁRIA (Somente nas 1ª e 2ª vias)	

http://www.jfrj.gov.br/_infocert_darf.asp



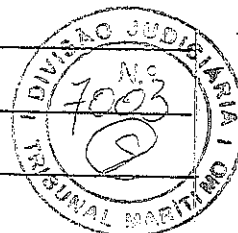
26/9/2007

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
 Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

COMPROVANTE DE PAGAMENTO DE DARF/DARF SIMPLES

AGENTE ARRECADADOR
 CND 001 - 4059 - AGENCIA PETROBRAS RJ
 CODIGO DE BARRAS
 DATA DO PAGAMENTO 03/10/2007
 PERÍODO DE APURAÇÃO 30/09/2007
 NÚMERO DO CPF 746.867.127 34
 CÓDIGO DA RECEITA 1505
 NÚMERO DE REFERÊNCIA 200.119.489
 DATA DO VENCIMENTO 03/10/2007
 RECEITA BRUTA ACUMULADA
 PERCENTUAL
 VALOR DO PRINCIPAL 192,26
 VALOR DA MULTA
 VALOR DOS JUROS
 VALOR TOTAL 192,26
 NR. AUTENTICAÇÃO 3.8FA.813.443.4CA.0EA



JUNTADA

Aos 09 de outubro de 2007 em Secretaria junto aos
presentes autos Petição do Sr. Ezequiel
Balbon Leão que adiante segue.
Do que para constar lavrei este termo.

sglvio

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Gerais

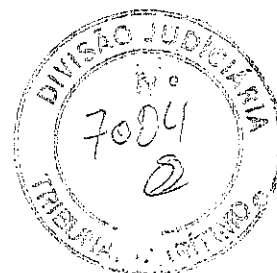
EXMO SR. JUIZ PRESIDENTE DO TRIBUNAL MARÍTIMO

Processo 19489/2001

Ao TM-11.2,
1-Solicito juntar.

Rio, 08/10/07

Dinéia da Silva
Diretora da Divisão Judiciária



HELIO GALVÃO DE MENEZES, CPF 259.078.917-34, vem, mui respeitosamente, requerer a juntada dos DARFs nos valores de R\$ 1.155,60 (mil cento e cinquenta e cinco reais e sessenta centavos) referente à pena de multa e R\$ 192,26 (cento e noventa e dois reais e vinte e seis centavos) referente às custas processuais, para que surtam os efeitos de Direito.

N. termos,
P.deferimento

Rio de Janeiro, 5 de outubro de 2007


Ezequiel Balfour Levy
OAB/ RJ nº 60.574

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

 MINISTÉRIO DA FAZENDA SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL Documento de Arrecadação de Receitas Federais DARF <i>Contabilizado em 09/10/2007</i>	02	PERÍODO DE APURAÇÃO	09/2007
	03	NÚMERO DO CPF OU CNPJ	25907891734
01 NOME / TELEFONE HÉLIO GALVÃO DE MENEZES	04	CÓDIGO DA RECEITA	3391
	05	NÚMERO DE REFERÊNCIA	200119489
Veja no verso instruções para preenchimento	06	DATA DE VENCIMENTO	
	07	VALOR DO PRINCIPAL	1155,60
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.	08	VALOR DA MULTA	
	09	VALOR DOS JUROS E / OU ENCARGOS DL - 1.025/69	
	10	VALOR TOTAL	1155,60
	11	AUTENTICAÇÃO BANCÁRIA (Somente nas 1ª e 2ª vias)	

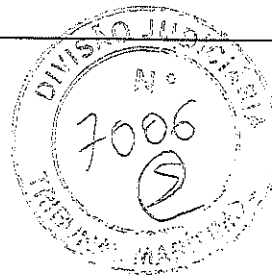


403815796 - BANCO DO BRASIL - 17:14:57
0436

COMPROVANTE DE PAGAMENTO DE DARF/DARF SIMPLES

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL	
AGENTE ARRECADADOR CMC 001 - 4059 - AGENCIA PETROBRAS CÓDIGO DE BARRAS	JOSE CARLOS PIMENTEL Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais
DATA DO PAGAMENTO	03/10/2007
PERÍODO DE APURAÇÃO	30/09/2007
NÚMERO DO CPF	259.078.917 34
CÓDIGO DA RECEITA	3391
NÚMERO DE REFERÊNCIA	200.119.489
DATA DO VENCIMENTO	03/10/2007
RECEITA BRUTA ACUMULADA PERCENTUAL	
VALOR DO PRINCIPAL	1.155,60
VALOR DA MULTA	
VALOR DOS JUROS	
VALOR TOTAL	1.155,60
NR.AUTENTICAÇÃO 0.F78.36D.17E.007.E9E	

 MINISTÉRIO DA FAZENDA SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL Documento de Arrecadação de Receitas Federais DARF <i>Antecipado em 09/10/2007</i>		02 PERÍODO DE APURAÇÃO → 09/2007
		03 NÚMERO DO CPF OU CNPJ → 25907891734
		04 CÓDIGO DA RECEITA → 1505
		05 NÚMERO DE REFERÊNCIA → 200119489
		06 DATA DE VENCIMENTO →
01 NOME / TELEFONE HÉLIO GALVÃO DE MENEZES		07 VALOR DO PRINCIPAL → 192,26
Veja no verso instruções para preenchimento		08 VALOR DA MULTA →
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.		09 VALOR DOS JUROS E / OU ENCARGOS DL - 1.025/69 →
		10 VALOR TOTAL → 192,26
		11 AUTENTICAÇÃO BANCÁRIA (Somente nas 1ª e 2ª vias)



http://www.jfrj.gov.br/_infocert_darf.asp

26/9/2007

0961

COMPROVANTE DE PAGAMENTO DE DARF/DARF SIMPLES

=====

AGENTE ARRECADADOR
 CMC 001 - 4059 - AGENCIA PETROBRAS
 CODIGO DE BARRAS

=====

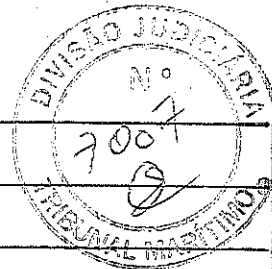
DATA DO PAGAMENTO 03/10/2007
 PERÍODO DE APURAÇÃO 09/09/2007
 NÚMERO DO CPF 259.078.917 34
 CÓDIGO DA RECEITA 1505
 NÚMERO DE REFERÊNCIA 200.119.489
 DATA DO VENCIMENTO 03/10/2007
 RECEITA BRUTA ACUMULADA
 PERCENTUAL
 VALOR DO PRINCIPAL 192,26
 VALOR DA MULTA
 VALOR DOS JUROS
 VALOR TOTAL 192,26

=====

NR. AUTENTICAÇÃO 3.813.408.334.8FE.678

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
 Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



G 7630 - BR - 913 - 1050

JUNTADA

Aos 30 de outubro de 2007 em Secretaria junto aos
presentes autos MSGR-9690202 cart 12007
da CPRIO que adiante segue.
Do que para constar lavrei este termo.

Sylvio

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUARINI
Diretor da Divisão de Serviços Cartorários

Sigilo
Ostensivo

Canal
DD

Precedência
Ação: Rotina
Info: Rotina

Data-Hora
R262020Z/OUT/2007

De :
Para : CPRIQJ
Info : TRIBAR

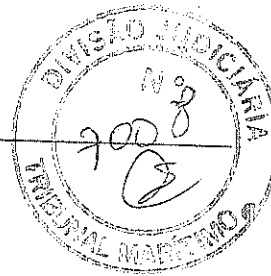
Assunto : OF. 2085/07 DE TM EDITAIS

Texto

ROTINA
R-262020Z/OUT/07
DE CPRIQJ
PARA TRIBAR
GRNC
BT

OF 2085/07 DESSE TM VG PTC QUE OS EDITAIS FORAM AFIXADOS EM LOCAL
DESTINADO AO CONHECIMENTO DO PÚBLICO PELO PRAZO DE 20 DIAS
E QUE OS NOTIFICADOS NÃO ATENDERAM == BT ==

NNNN



Ao TM-11.2 Rio, 19/10/07
1-Solicito juntar.

Dinéia da Silva
Diretora da Divisão Judiciária

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSÉ CARLOS FIMEN
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

proc: 19. 489/01.



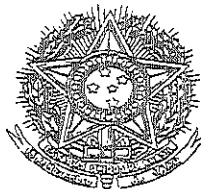
CERTIDÃO/JUNTADA

CERTIFICO que, em 08/11/2007, foi expedido o Ofício nº 2627/2007
Petroleo Brasileiro S/A - Petrobras
reiterando o Ofício nº _____/2007 de fls. _____ e faço juntada do mesmo aos autos.
O referido é verdade e dou fé.
Aos 09 de novembro de 2007.

sglwr

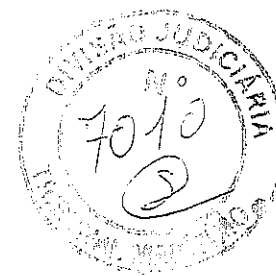
É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUIMARÃES
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



TRIBUNAL MARÍTIMO

Av. Alfred Agache, s/n – Praça XV de Novembro
CEP: 20021-000 – Rio de Janeiro – RJ
(21) 2104-6825 - secom@tm.mar.mil.br



Ofício nº 2627/TM
MS/DS/11/C

Rio de Janeiro, 08 de novembro de 2007.

A Sua Senhoria o Senhor
Representante legal da PETRÓLEO BRASILEIRO S/A - PETROBRAS
Avenida República do Chile, 65, Centro
CEP: 20031-170 - Rio de Janeiro - RJ

Assunto: Cumprimento de Mandado de Intimação

Prezado Senhor,

1. Reiterando o meu Ofício nº 2028, de 13 de setembro de 2007, incumbiu-me o Juiz-Presidente do Tribunal Marítimo de informar a Vossa Senhoria que, até a presente data, não foram recebidos os DARF originais com autenticação mecânica do banco ou cópias autenticadas pelo cartório ou pela Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, referentes ao pagamento da pena de multa no valor de R\$ 11.556,00 (onze mil quinhentos e cinqüenta e seis reais) e custas processuais no valor de R\$ 1.922,63 (mil novecentos e vinte e dois reais e sessenta e três centavos), atinentes ao Mandado de Intimação anexo, relativo ao Processo nº 19.489/2001.

2. Outrossim, informo a Vossa Senhoria que o não atendimento acarretará a inscrição como Dívida Ativa da União, para cobrança executiva, nos termos do art. 117 da Lei nº 2.180/54 e alterações posteriores, c/c a Lei nº 6.830/80, que dispõe sobre a cobrança judicial da Dívida Ativa da Fazenda Pública.

Atenciosamente,


DINÉIA DA SILVA

Diretora da Divisão Judiciária

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMAO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

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

19.489/0170115
SECRETARIA

JUNTADA

Aos 30 de novembro de 2007
presentes autas AR da Petróleo Brasileiro S/A
De que para constar lavrei este termo.

syhr

JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Contábeis

C 7660 - BR - 218 - 1980

19.489/0170126

PREENCHER COM LETRA DE FORMA

AR

DESTINATÁRIO DO OBJETO / DESTINATAIRE

NOME DO

ENDER

CEP / CC

DECLAR

A Sua Senhoria o Sr.
Representante Legal da Petróleo Brasileiro S/A - PETROBRÁS
Avenida República do Chile, 65 - Centro - Rio de Janeiro - RJ
CEP: 20.031-170
Mandado de Intimação (Processo nº 19.489/2001)

PETROBRAS - JURÍDICO/JGD
SUPORTE A GESTÃO

Av. República do Chile, 65 - 11º andar
Sal 1103 - Centro/RJ
CEP: 20035-900
CLASSIFICADO / VALEUR DÉCLARÉ

ASSINATURA DO RECEBEDOR / SIGNATURE DU RÉCEPTEUR

Carlos Antonio Silva Pinto
Auxiliante Administrativo
Jurídico/JGD/SG

DATA DE RECEBIMENTO
DATE DE LIVRATON

14 NOV 2007

CARIMBO DE RECEBIMENTO
BUREAU DE DESTINATION

NOME LEGÍVEL DO RECEBEDOR / NOM LISIBLE DU RÉCEPTEUR

Nº DOCUMENTO DE IDENTIFICAÇÃO DO
RECEBEDOR / ORGÃO EXPEDIDOR

RUBRICA E MAT. DO EMPREGADO /
SIGNATURE DE L'AGENT

89549172

ENDEREÇO PARA DEVOLUÇÃO NO VERSO / ADRESSE DE RETOUR DANS LE VERSO

75240203-0

FC0463 / 16

114 x 186 mm

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FIMMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

JUNTADA

Aos 30 de novembro de 2007 em Secretaria junto aos
presentes autos Petição Carlos Brasileiro S/A
que adiante segue.
Do que para constar lavrei este termo.

sglv

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

EXMO SR. JUIZ PRESIDENTE DO TRIBUNAL MARÍTIMO

Processo no. 19489/2001

PETRÓLEO BRASILEIRO S.A - PETROBRAS vem, mui
respeitosamente, informar que a exigibilidade da multa que lhe fora imposta através do
r. acórdão proferido por esse Eg. Tribunal encontra-se suspensa em face da r. decisão
proferida pelo MM. Julgador da 20ª. Vara Federal no processo 2007.51.0101.7261-4,
publicada no D.O do dia 19/10/2007 (pag. 35)., *in verbis* ... "tendo em vista o
depósito judicial da quantia de R\$ 25.649,42 (Fls. 1405 /1407), que a autora
alega ser o valor correspondente à multa imposta pelo acórdão do Tribunal
Marítimo objeto da lide, a sua exigibilidade encontra-se suspensa".

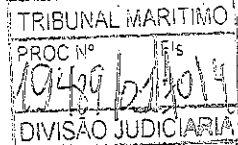
Nestes termos, pede
DEFERIMENTO.

Rio de Janeiro, 21 de novembro de 2007

Ezequiel Balfour Levy
OAB/ RJ nº 60.574

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



ADVOCACIA GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO NO RIO DE JANEIRO
Av. Rio Branco, nº 135/13º andar - Centro - Rio de Janeiro - RJ - CEP: 20040-006
Telefone: (021) 3095-6211

Ofício nº 246 10.2/PRU/RJ/GDP

Rio de Janeiro, 20 de maio de 2008.

Autos do processo nº 2008.51.01.012672-4 - 20ª VF
Autores: PAULO ROBERTO VIANA E OUTROS



Senhor,

Cumprimentando-o, a Advocacia Geral da União, por seu órgão de atuação, abaixo assinado, requisita um conjunto de informações que habilitem a defesa dos interesses da União na demanda em epígrafe, conforme a anexa cópia da petição inicial.

Ressaltamos, outrossim, que as informações solicitadas deverão se fazer acompanhar de toda a documentação esclarecedora da causa, inclusive acerca de eventual documentos relativos ao processo nº 2007.51.01.017261-4, ao qual foi distribuída por dependência.

A resposta ao presente deverá ser encaminhada a esta Procuradoria no prazo máximo de 10 DIAS, com expressa referência a este ofício, uma vez que será utilizada na elaboração de contestação, sob pena de evidente prejuízo à defesa da União.

Estamos à disposição de V.Sª para quaisquer esclarecimentos que se façam necessários visando agilizar o encaminhamento das aludidas informações, que devem ser adiantadas para o email giovanna.piro@agu.gov.br

Atenciosamente,

GIOVANNA DE PIRO VIANNA
Advogada da União

Ilmo Sr.
Central de Processos Judiciários da Diretoria do Pessoal Militar da Marinha
Marinha do Brasil - Ministério da Defesa
Praça Barão de Ladário s/n.º, Ed. Almirante Tamandaré, 4º andar, Centro
Rio de Janeiro - Cep 20.091- 000

JOSÉ CARLOS PIMENTEL
Diretor da Divisão de Processos

Exmo. Sr. Dr. Juiz de Direito da 20ª Vara Federal
Seção Judiciária do Rio de Janeiro - RJ

Ref. Processo nº 2007.51.017261-4
(Distribuição por dependência)

PAULO ROBERTO VIANNA, brasileiro, casado, engenheiro, inscrito no CPF sob o nº 830.370.127-49, portador da identidade nº 057981102 expedida pelo IFP-RJ, residente na rua João Nunes, 500, casa 04, Niterói, CEP 24330-190; CLÁUDIO MARINHO MACHADO, brasileiro, casado, técnico de operação, inscrito no CPF sob o nº 746.867.127-34, portador da identidade nº 04907832-2, expedida pelo IFP-RJ, residente na Rua Geraldino Fraga, 620, Alegria, Município de Miguel Pereira, RJ, CEP 26900-000; HÉLIO GALVÃO DE MENEZES, brasileiro, casado, aposentado, inscrito no CPF sob o nº 259.078.917-34, portador da identidade nº 08123851-79 expedida pelo SSP/BA, residente na Rua Domingues de Sá, 403, apto 801, Icarai, Niterói, Rio de Janeiro, CEP 24220-090; CARLOS JOSÉ MACIEL AZEREDO, brasileiro, separado, operador de produção II, inscrito no CPF sob o nº 842.317.937-00, portador da identidade nº 06531974-1, expedida pelo IFP, residente na rua Joaquim Macedo, 129, Horto, Campos dos Goytacazes, CEP 28015-420 e EVANILDO SOUZA SANTOS, brasileiro, divorciado, técnico de operações, inscrito no CPF sob o nº 104.087.895-49, portador da Carteira de Identidade nº 1444005, expedida pela SSP/BAHIA, residente na Rua João José Rescala, nº 140, "b", Edifício Igara, Apartamento nº 1.204, Imbuí, Salvador/Bahia; por seus advogados comuns abaixo assinado (doc. I), vêm, mui respeitosamente, perante V. Exa. propor a presente

AÇÃO ANULATÓRIA

em face da UNIÃO FEDERAL (Advocacia Geral da União) através do seu i.
Procurador, pelos fatos e fundamentos que passa a expor.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL
Diretor da Divisão de Serviços Gerais

- I
- DA DISTRIBUIÇÃO POR DEPENDÊNCIA
 - APENSAÇÃO DO PRESENTE FEITO AQUELE OUTRO
PROPOSTO ANTERIORMENTE PELA PETROBRAS
PERANTE ESSE MM JUÍZO
 - IDENTIDADE DO PEDIDO E CAUSA DE PEDIR — CONEXÃO
— REUNIÃO DOS PROCESSOS QUE SE IMPÕE —
POSSIBILIDADE DE DECISÕES CONFLITANTES —
INTELIGÊNCIA DOS ARTIGOS 103 E 105 PROCESSUAIS

Preliminarmente cumpre manifestar-se quanto à necessária reunião do presente feito aquele outro idêntico que tramita perante este MM. Juízo — Ação Anulatória (proc. nº 2007.51.017261-4) — ajuizada pela Petróleo Brasileiro S.A. — PETROBRAS em face da também UNIÃO FEDERAL, e decorrente dos mesmos fatos objeto da presente demanda.

TM
→

Através da presente demanda — talqualmente se pretende na presente ação (anteriormente distribuída pela PETROBRAS (art. 106, CPC) —, objetiva-se a revisão e consequente anulação parcial da decisão administrativa proferida pelo Tribunal Marítimo quando do exame e julgamento das causas e responsabilidades pelo acidente ocorrido com a Plataforma P-36, em 15.03.2001, o qual resultou no naufrágio da mesma, a demonstrar e caracterizar que as demandas versam sobre os mesmos fatos, envolvendo, assim, o mesmo objeto e causa de pedir.

De se esclarecer, por pertinente, que a ação anulatória previamente aforada pela PETROBRAS já teve a apresentação de contestação por parte da UNIÃO, bem como réplica por parte da Petrobras, encontrando-se atualmente aguardando pronunciamento saneador por parte de V. Exa..

É CÓPIA FIEL DO ORIGINAL

Dispõe, taxativamente, o artigo 103 do CPC, verbis:

JOSÉ CARLOS PIMENTA
Diretor da Divisão de

"Art. 103. Reputam-se conexas duas ou mais ações, quando lhes for comum o objeto ou a causa de pedir."

A questão relacionada à necessidade quanto à reunião dos feitos em demandas como a presente, há muito se encontra sedimentada, conforme demonstram as ementas

1997/01/10/17 2
PROC. Nº
DIVISÃO JUDICIÁRIA

abaixo transcritas, compiladas por THEOTONIO NEGRÃO, ao analisar o artigo 102 e 103 processuais, in "CÓDIGO DE PROCESSO CIVIL", Saraiva, 39ª edição, aplicáveis à hipótese vertente por simetria:

"Para que se configure a conexão, é bastante que ocorra a identidade do pedido ou da 'causa petendi', não sendo necessária a identidade das partes"
(Bol. TRF-3ª Região 9/74)

- X -

"Para que haja conexão de causas é necessária a identidade tão-somente do pedido ou da causa de pedir, sendo irrelevante a identidade de partes".
(TJSP - 3ª CC - Conflito de Competência nº 236.034 - rel. Geraldo Roberto - v.u. 6.2.74)

"Para que haja conexão de causas é necessária a identidade tão-somente do pedido ou da causa de pedir, sendo irrelevante a identidade de partes".
(TJSP - 4ª CC - Agravo de Instrumento nº 239.882 - rel. Macedo Bittencourt - v.u. 15.5.74)

(ambas in RP 2/346)

Denota-se, ademais, que, em ambos os processos, se discute justamente a existência de um erro de projeto cometido pela projetista contratada pela PETROBRAS, erro este que nunca foi comunicado nem a PETROBRAS nem aos AUTORES, e que foi o causador do trágico acidente envolvendo a Plataforma P-36, conforme será mais adiante demonstrado.

Vale dizer que a conexidade ora pleiteada tem sua justificação, não só pela identidade de fundamentos, mas, também, pela afinidade decorrente da própria relação jurídica entre as partes, impondo-se, na hipótese vertente, a reunião dos feitos em função da harmonia das decisões.

O entendimento manifestado pela 4ª Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, no julgamento do Agravo e Instrumento nº 178.900-1, em 10.09.1992, da lavra do seu Presidente e Relator, Dês. Olavo Silveira, ratifica o acima exposto:

"Para fins de conexão de ações não é exigida a perfeita identidade de causa de pedir, senão que haja um liame que os faça passíveis de decisão unificada."

(...)

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

19489/01 70R
PROC. 19489/01 70R
SECRETARIA

Assim, embora se possa aceitar a alegação de que, entre as duas ações, formalmente, não exista identidade de causa de pedir, há que se admitir que o objetivo final é comum...

(...)

Deve-se considerar que a norma estatuída no artigo 103 do Código de Processo civil, comporta interpretação liberal, com tendência ampliativa..."

(Lex-JTI 142/185 - grifamos)

Em outras palavras, a reunião dos processos não deve ser analisada apenas com base na norma jurídica, mas deve-se levar em consideração as peculiaridades de cada caso concreto, às circunstâncias de cada hipótese. Havendo correlação — o que ocorre entre a presente ação e aquela outra acima referidas — há conveniência em reuni-las (juízo de conveniência).

Este é, inclusive, o entendimento da 3ª Turma do Superior Tribunal de Justiça, formalizado através do REsp. 3.511-RJ, da lavra do Relator Ministro Waldemar Zveiter, em 10.12.90, verbis:

"O objetivo da norma inserta no art. 103, bem como no disposto no art. 106, ambos do CPC, é evitar decisões contraditórias; por isso, a indagação o objeto ou a causa de pedir, que o artigo por primeiro quer que seja comum, deve ser entendida em termos, não se exigindo a perfeita identidade, sendo que haja um liame que os passíveis de decisão inflicada." (grifamos)

Evidente, pois, que nas inúmeras situações nas quais a conexão se revela importante no âmbito do direito processual, nem sempre, em todas elas, é reclamado o mesmo grau de conexidade pela causa de pedir, sendo indiferente que os elementos comuns exigidos pela lei, sejam, ou não, idênticos. É exatamente o que ocorre na hipótese dos autos.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUERÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartorários

Neste particular, o Agravante pede vênias para transcrever o escólio de José Rogério Cruz e Tucci (in "A Causa Petendi no Processo Civil", pag. 169, Revista dos Tribunais, 1993) segundo o qual

"Nota-se, de logo, que tal conceito, apenas parcial, não engloba outras hipóteses de conexão, e, por isso, os tribunais têm determinado a reunião de processos, ex vi do disposto no artigo 105, que não possuem o mesmo pedido nem a mesma causa petendi."

PRIMEIRO
PROC. 19439/01 9019/9
DIVISÃO JUDICIÁRIA

Vê-se, pois, que tendo a regra do artigo 105 processual sido inserta na seção das modificações da competência, visou o legislador preservar a unidade do Juízo, porém, o seu alcance maior é a unidade do processo.

Referida regra *in abstractus*, sob o ponto de vista da Justiça material, afigura-se como preceito obrigatório, na medida da incindibilidade do direito, objeto das ações.

O conceito de conexão comporta graus, extremado com o da mera conveniência, ou com o da necessidade, ocorrendo esta, *verbis*, quando "...as causas se encontrem tão intimamente ligadas que não podem ser conhecidas separadamente pelo julgador, visto que o julgamento de uma vem afeitar o conceito da outra." ("Tratado de Direito Judiciário", verbena "Conexão de Causas", de Plácido e Silva"

A reunião das ações em *simultaneus processus*, na hipótese vertente, visa não só à economia processual, mas, sobretudo, a harmonia das decisões judiciais ou, nas palavras de Manuel Carlos de Figueiredo: "*coerência dos juízos*" (citado in "*A Conexão e os arts. 103 e 105 do CPC*", por João Batista Lopes, juiz do II Tribunal de Alçada Cível de São Paulo - RT 707/34).

Requerem os AUTORES, portanto, preliminarmente, sejam os autos da presente Ação Anulatória reunidos (apensados) aqueles outros relacionados à outra demanda ajuizada pela PETROBRAS (proc. n° 2007.51.017261-4) para que juntos tramitem, por ser tal medida indispensável ante a evidente dependência entre as mesmas.

É CÓPIA FIEL DO ORIGINAL
JOSÉ CARLOS FARIAS
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

II - A PRESENTE DEMANDA

A presente demanda tem como objeto a anulação parcial da decisão administrativa proferida pelo Tribunal Marítimo (órgão administrativo que integra o Ministério da Defesa), na parte em que entendeu terem sido OS AUTORES — na qualidade de operadores e Plataforma da PETROBRAS — co-responsáveis pelo acidente ocorrido no dia 15 de março de 2001, cerca das 00h20min, decorrente de duas explosões sucessivas (explosão mecânica ou ruptura e explosão química) e posterior alagamento, seguido de naufrágio e com perda total da Plataforma P-36, com a lamentável morte de 11 pessoas, empregados da PETROBRAS e componentes da Brigada de Incêndio.

Referido acidente vem a ser um dos eventos mais notórios e marcantes da recente memória brasileira e caso atípico na história da PETROBRAS. Tendo o seu ineditismo, ademais, se caracterizado em razão das proporções e complexidades da própria Plataforma, bem como pelo naufrágio sem possibilidade de recuperação posterior da referida unidade.

Em decorrência de tal acidente, foram deflagrados os seguintes procedimentos administrativos e judicial contra os AUTORES: (i) Inquérito Administrativo junto à Capitania dos Portos do Rio de Janeiro – em função de acidente da navegação, consoante expressa determinação contida na Lei nº 2.180 de 05 de fevereiro de 1954 (Organização do Tribunal Marítimo) e (ii) Ação Penal perante a 1ª Vara Federal de Campos dos Goytacazes.

Conseqüentemente, os autos do supra-referido Inquérito Administrativo foram encaminhados para a Procuradoria Especial da Marinha – órgão auxiliar do Tribunal Marítimo, a quem compete promover os processos administrativos mediante apresentação (ou não) da denominada “Representação” (art. 28 c/c 42, ambos da Lei nº. 2.180/54), a qual entendeu por também incluir os AUTORES — na qualidade de operadores da P-36 —, bem como a PETROBRAS, no pólo passivo da Representação, sob o fundamento de que os mesmos teriam obrado com negligência e/ou imperícia na operação da Plataforma P-36 (fls. 1.424 e 1.436 do processo administrativo – doc. II).

O E. Tribunal Marítimo, por sua vez, analisando os termos contidos naquela “Representação”, entendeu (art. 28, alínea “c”, da Lei nº. 2.180/54) indispensável a inclusão no seu pólo passivo – como possível responsável pelo acidente – da empresa Marítima Petróleo Engenharia Ltda., empresa contratada pela PETROBRAS para execução do projeto e da obra da plataforma, sob a premissa de uma possível falha no projeto, determinando, por conseqüência, o aditamento àquela peça representativa.

De se ressaltar que após a instrução probatória administrativa do Processo que recebeu o nº. 19.489/2000, o E. Tribunal Marítimo, através do seu julgamento, entendeu por condenar os AUTORES como co-responsáveis pelo acidente em razão de alegadamente não terem adotado suas respectivas providências/procedimentos visando não só evitar o acidente como, igualmente, as suas conseqüências (naufrágio), como veremos mais adiante, de forma mais específica.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

III - DA DESCRIÇÃO RESUMIDA DAS CONDENACÕES
QUE SE PRETENDE ANULAR

JOSE CARLOS FREIRE
Chefe da Divisão de Serviços Cartoriais

(A) RELATIVAMENTE AO 1º AUTOR — COORDENADOR
DE PLATAFORMA (COPLAT) PAULO ROBERTO VIANA

Na fundamentação da decisão administrativa proferida pelo Tribunal Marítimo consta, relativamente ao 1º Autor, as seguintes acusações:

"Analisando-se os autos, verifica-se, quanto aos representados Paulo Roberto Viana, Coordenador da plataforma (COPLAT) "P-36" na ocasião do acidente e Hélio Galvão de Menezes, Supervisor de produção, interinamente na função de COPLAT, sendo que o primeiro foi acusado por permitir o armazenamento de alto percentual de mistura de água e óleo nos TDE, pelo flangeamento do suspiro e da rede de esgoto do TDE de BE, mantendo a linha de admissão isolada apenas pela válvula de admissão (sem raqueamento) e pela realização da operação de esgotamento sem seu acompanhamento direto..."

(...)

"Entretanto, a própria defesa afirma, esta condição insegura era tal que poderia ter sido acionada a qualquer instante desde o início da produção da "P-36", principalmente se for levado em conta que, já em julho de 1977, vislumbrava-se a circulação de consideráveis quantidades de gás nos "base oil tanks" (fls. 1941 e 1976), transformados em TDE e mesmo assim os Coordenadores, Supervisores, Operadores e Técnicos continuaram a operar como se nada de anormal estivesse ocorrendo a bordo, sendo assim, os operadores por saberem que restava provado, por operações realizadas anteriormente conforme depoimentos, a presença de considerável quantidade de gás, não poderiam concluir que operavam com vasos sujeitos a baixa pressão, deste modo, não poderiam ter realizado o isolamento mediante simples fechamento de válvulas, uma vez que o sistema operacional dos TDE era de perfeito conhecimento dos Coordenadores, Supervisores e Operadores da plataforma, sendo a presença de gás bastante conhecida, tinham, portanto, a obrigação de tomar todas as precauções de segurança na operação dos TDE e principalmente no seu isolamento. E mais, em nenhum momento os representados alegaram ter comunicado à Petrobras tal anormalidade, embora, nas provas contidas nos autos, restou notório que a Petrobras tinha conhecimento que haveria presença de gás no sistema de drenos que escoavam para os TDE. O raqueamento ou flangeamento do suspiro do "vent" atmosférico do TDE de BE constituiu-se um grande erro operacional, pois era de pleno conhecimento que no cenário em questão, havia presença de gás, conforme acima comprovado, ainda mais porque já haviam os operadores em ocasiões anteriores executado as mesmas operações e sabiam da existência de óleo vivo no sistema, portanto deveriam alertar a operadora sobre a presença constante de gás nos sistemas de drenos dos TDE.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

Restou comprovado nos autos que o COPLAT Paulo Roberto Viana somente em 10 de agosto de 1978, após o acidente, foi comunicado verbalmente, sendo certo que este detalhe não constava da passagem de serviço do COPLAT, nem dos Boletins Diários de Produção e também não foi comunicado verbalmente, pois somente havia embarcado a apenas 14 horas do acidente, razão pela qual não pode ser responsabilizado pelo referido erro operacional de raqueamento do "vent" do TDE de BE, entretanto, considero que houve negligência do representado, uma

(...)

Por outro lado, no que diz respeito à responsabilidade do ora representado, a quem cabia controlar a estabilidade da unidade flutuante em condições de avaria, ficou caracterizada a sua imperícia quanto a ineficácia de suas ações para conter o alagamento na coluna avariada, para efetuar o seu desalagamento ou mesmo para promover corretamente a movimentação de água de lastro entre as colunas não avariadas.

(...)

... após a segunda explosão, ainda sem concluir as reais causas da explosão, mas já sem quase nenhum recurso, não teve alternativa senão lastrear o bordo oposto com a clara intenção de salvar as vidas de bordo, uma vez que este lastreamento acelerou o aumento indesejável do calado da plataforma, determinando uma diminuição na sua reserva de flutuabilidade já comprometida, contribuindo decisivamente para o naufrágio.

Pelo exposto, deve-se considerar procedente a fundamentação da PEM, julgando o acidente e fato da navegação como decorrente de imperícia de Cláudio Marinho Machado, condenando-o.

(...)

2) quanto à representação Pública: julgar o acidente e fato da navegação previstos no art. 14, letra "a" e no art. 15, letra "e", da Lei nº 2.180/54 como decorrentes de imprudência e negligência de Petróleo Brasileiro S.A. - Petrobras e da empresa Marítima Petróleo e Engenharia Ltda., como negligência de Paulo Roberto Viana, como imperícia de Hélio Galvão de Menezes, Evanildo Souza Santos, Carlos José Maciel Azeredo e Cláudio Marinho Machado, condenando: (...) Cláudio Marinho Machado à pena de multa no valor máximo previsto no art. 121, VII, § 5º, combinado com valor máximo previsto no art. 127, § 2º, da Lei nº 2.180/54, com a redação dada pela Lei nº 8.969/94."

(fls. 4.596/4.789 - da decisão administrativa)

Referida decisão veio ainda a ser complementada por outra decisão, proferida por conta dos Embargos de declaração que foram opostos, visando sanar omissão e contradição nele presentes, em especial em relação a necessidade de retirada dos elipses e ainda da não observância de relevantes depoimentos que atestavam que o 2º Autor havia tomado todas as providências necessárias e exigíveis para o nivelamento da embarcação, verbis:

"O embargante alega que houve omissão quanto ao depoimento de fls. 54/58, onde estariam explicados os motivos de estarem abertos os elipses do tanque de lastro e da caixa de estabilidade. Não procede tal afirmação, sendo que tais depoimentos foram levados em consideração, não significando o fato do acórdão não os ter abordado em separado que não teriam sido, aqui o embargante coloca em discussão novamente questões de mérito, que não podem ser discutidas em sede de embargos de declaração, uma vez que o embargante foi condenado por unanimidade por este Tribunal.

Alega ainda o embargante que existe contradição no acórdão em relação ao controle da estabilidade da plataforma, sendo que, novamente o embargante tenta trazer à baila questões de mérito, o que não pode ser acatado em sede de embargos de declaração, uma vez que o embargante foi condenado por unanimidade por este Tribunal, tendo ficado perfeitamente caracterizada a sua conduta imperita, sendo que o acórdão diz às fls. 4778.

"Os peritos da ANP/DPC concluíram que a ação tomada para corrigir a inclinação da plataforma acelerou o aumento indesejável do seu calado, sendo que a admissão de água de lastro em proa BB, efetuada por gravidade, só cessou quando os tanques estavam completamente cheios, sendo

vez que tinha conhecimento das deficiências operacionais da "P-36", conforme sobejamente demonstrado nos autos, principalmente no que diz respeito a presença de óleo vivo no sistema e pela renitização da operação de esgotamento sem seu acompanhamento direto, tendo em vista que deveria ter atenção redobrada nesta tarefa, uma vez que a plataforma se encontrava ainda em comissionamento. E mais, conforme declarado pelo próprio COPLAT Paulo Roberto Viana em seu depoimento neste Tribunal (fls. 3593), que os atos feitos pelo COPLAT interino anterior, Galvão, em relação ao raqueteamento do "vent" deveria ter sido por ele analisado, tendo em vista que quando se assume o serviço informa-se as ações tomadas anteriormente e, se houver dúvida, debate-se. No caso, não houve a referida troca de informações e em relação ao "briefing" de recebimento do comando da plataforma, normalmente é feito por dois dias, pessoalmente e por escrito, no caso desta passagem específica, o COPLAT interino anterior que estava sendo rendido desembarcou no mesmo voo no qual o depoente chegou a bordo, portanto não havendo passagem pessoal, apenas por escrito, o que demonstra o descaso com que foi feita tal passagem de serviço, caracterizando mais uma vez negligência no desempenho de suas funções de COPLAT.

(...)

Pelo exposto, deve-se considerar:

a) procedente em parte a fundamentação da PEM, julgando o acidente e fato da navegação como decorrente de negligência de Paulo Roberto Viana, condenando-o;

(...)"

(grifamos)

Mesmo após a oposição dos competentes embargos declaratórios com efeitos modificativos, aquela decisão restou mantida, sob os seguintes fundamentos:

- (i) no tocante à premissa equivocada de "prévio conhecimento pelo Representado das deficiências de projeto da plataforma", verbis - "Usou o embargante este recurso (embargos de declaração) para rediscutir o mérito da questão, o que não é o caso, uma vez que o embargante foi condenado por unanimidade, não cabendo, portanto, ao embargante apresentar defesa de mérito."; e
- (ii) no tocante a suposto descaso na passagem/recebimento de funções de COPLAT, a decisão simplesmente reafirma que teria ficado demonstrada a suposta negligência do 1º Autor na passagem/recebimento do serviço, negando ainda ter havido extrapolação dos limites da peça acusatória, tudo isto, d.v., sem que seja apresentada fundamentação compatível com tais conclusões.

que a plataforma continuava a ser inundada por água do mar através da caixa de mar aberta na coluna avariada. O fato dos elipses de acesso ao tanque de lastro 26S e da caixa de estabilidade 61S terem sido mantidos abertos, contribuiu decisivamente para a aceleração da submersão contínua da plataforma, sendo que esse processo chegou a seu ponto crítico quando o nível do mar atingiu a abertura do paiol de amarras. Deste modo, o fato do tanque de lastro e caixa de estabilidade terem sido mantidos abertos, caracterizou uma deficiência técnica crítica relativa a procedimentos regulamentares de operação em áreas que exigem estanqueidade e compartimentagem, em desacordo com o Manual de Operação (M-3010.38-1320-915-NBD-909-01), item de estabilidade em avaria, constituindo-se como fator contribuinte para o naufrágio. Por outro lado, no que diz respeito à responsabilidade do ora representado, a quem cabia controlar a estabilidade da unidade flutuante em condições de avaria, ficou caracterizada a sua imperícia quanto a ineficácia de suas ações para conter o alagamento na coluna avariada, para efetuar o seu desalagamento ou mesmo para promover corretamente a movimentação de água de lastro entre as colunas não avariadas, não devendo ser acolhido os argumentos da defesa segundo os quais o representado, no que se refere a alegada não realização de ações diretas para o esgoto das áreas alagadas em consequência da primeira explosão, ainda estava buscando as informações necessárias a tomada de decisão quando aconteceu a segunda explosão, não lhe restando, a partir deste evento, qualquer possibilidade de interromper o afundamento da "P-36" e que, após a segunda explosão, ainda sem concluir as reais causas da explosão, mas já sem quase nenhum recurso, não teve alternativa senão lastrear o bordo oposto com a clara intenção de salvaguardar as vidas de bordo, uma vez que este lastreamento acelerou o aumento indesejável do calado da plataforma, determinando uma diminuição na sua reserva de flutuabilidade já comprometida, contribuindo decisivamente para o naufrágio."

Depreende-se que o julgamento proferido pela Autoridade Marítima (de fls. 4.596/4.789), complementado pelo de fls. 4.889/4.925, reconheceu que os pontos nodais para indigitar a pretensa responsabilidade do Autor, foram os seguintes:

(i) pela não realização de ações diretas para o esgoto das áreas alagadas em consequência da primeira explosão;

(ii) por ter permitido a retirada dos elipses de acesso ao tanque de lastro 26S e da caixa de estabilidade 61S, alterando as condições de estanqueidade da embarcação por período excessivamente longo e,

(iii) imperícia quanto a ineficácia de suas ações para conter o alagamento na coluna avariada, para efetuar o seu desalagamento ou mesmo para promover corretamente a movimentação de água de lastro entre as colunas não avariadas.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTA
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

TRIBUNAL JUDICIÁRIO
PROC. Nº 19439/017025
DIVISÃO JUDICIÁRIA

Em suma, a decisão relativa aos embargos de declaração limita-se a mencionar as omissões e contradições apontadas, porém, sem enfrentá-las, permanecendo, assim, incompleta a prestação jurisdicional atinente aos fundamentos da injusta condenação do 1º Autor.

De qualquer forma, verifica-se que a referida decisão administrativa, acolhendo parcialmente a Representação Pública, condenou o 1º Autor por negligência com base nas seguintes alegações:

- (i) por supostamente ter conhecimento prévio, desde julho de 1997, sobre a presença de consideráveis volumes de gás nos TDE e, mesmo assim ter continuado a operar como se nada de anormal estivesse ocorrendo a bordo da plataforma;
- (ii) por não ter acompanhado diretamente a operação de esgotamento do TDE de BE;
- (iii) por suposto descaso na passagem/recebimento do serviço de COPLAT, a qual teria sido feita apenas por escrito, sem a troca pessoal de informações.

(B) RELATIVAMENTE AO 2º AUTOR — TÉCNICO DE ESTABILIDADE CLÁUDIO MARINHO MACHADO

Com relação ao 2º AUTOR — técnico de estabilidade da Plataforma — sua responsabilidade foi fundamentada nas seguintes premissas:

"Quanto ao representado Cláudio Marinho Machado, Operador II, exercendo a função de Técnico de Estabilidade, foi acusado pela realização da operação de lastreamento dos tanques de BB, diminuindo a reserva de flutuabilidade, pela não realização de ações diretas para o esgoto das áreas alagadas em consequência da primeira explosão e por ter permitido a retirada dos elipses de acesso ao tanque de lastro 26S e da caixa de estabilidade 61S, alterando as condições de estanqueidade da embarcação por período excessivamente longo. Declarou em seu depoimento que somente chegou a sala de controle após a primeira explosão, pois se encontrava dormindo, sendo que o operador de serviço informou não haver no momento nenhuma operação extra de lastro e que a plataforma estava adernada dois graus e que as elipses do "stability box" estavam abertas e ao pesquisar a avaria no sistema, constatou nível alto na sala de bombas e na sala de propulsores derivadas no submarino de BE (pontoon), tendo declarado, ainda, que alagou o compartimento diametralmente oposto (proa BB) para compensar o adernamento, sendo esta uma decisão de momento para nivelar a unidade, pois não queria causar pânico a bordo.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMAO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

(C) RELATIVAMENTE AO 3º AUTOR — OPERADOR DE SISTEMA HÉLIO GALVÃO DE MENEZES

" Deste modo, considero que o representado, Hélio Galvão de Menezes, foi imperito no desempenho de suas funções ao fiangear a rede de esgoto e o "vent" atmosférico do TDE de BE, sabendo que estaria alterando as características estruturais de projeto do TDE, transformando-o em vaso de pressão, que não tardou a explodir, sendo que o representado foi o principal responsável pela primeira explosão — a mecânica"

(grifo nosso)

(...)

2) quanto à representação Pública: julgar o acidente e fato da navegação previstos no art. 14, letra "a" e no art. 15, letra "e", da Lei nº 2.180/54 como decorrentes de (...) imperícia de Hélio Galvão de Menezes, Evanildo Souza Santos, Carlos José Maciel Azeredo e Cláudio Marinho Machado, condenando: (...): Hélio Galvão de Menezes e Cláudio Marinho Machado à pena de multa no valor máximo previsto no art. 121, VII, § 5º, combinado com o valor máximo previsto no art. 127, § 2º, da Lei nº 2.180/54, com a redação dada pela Lei nº 8.969/94."

No particular, verifica-se que a decisão administrativa considerou que a pretensa responsabilidade do 3º AUTOR estaria baseada na alegação de que este, ao raquetear o suspiro atmosférico, saberia que estaria alterando as características estruturais de projeto do TDE, transformando aquele tanque em um vaso de pressão, o que segundo as assertivas do v. acórdão, justificariam a condenação do mesmo por imperícia.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

**(D) RELATIVAMENTE AOS 4º E 5º AUTORES — JOSE CARLOS TIMOTHEO GUARNIERI
OPERADORES DE SISTEMA CARLOS JOSÉ MACIEL
AZEREDO E EVANILDO SOUZA SANTOS**

Por fim, os 4º e 5º AUTORES tiveram sua condenação acolhida pelo Tribunal Marítimo baseadas em uma suposta imperícia:

"Quanto aos representados Evanildo Souza Santos e Carlos José Maciel Azeredo, ambos operadores de produção de serviço por ocasião do acidente, foram acusados pois estando de serviço no horário, não acompanharam as possíveis consequências da demora da entrada em funcionamento da bomba de esgoto de TDE de BE e a evolução dos níveis dos dois TDE, após o

início da drenagem e o deficiente monitoramento na sala de operações. Suas defesas, de idêntico teor, alegam que efetuaram todos os controles regulamentares previstos no Manual de instruções e estes não contemplavam o monitoramento do TDE não utilizado na faina de bombeio e que o sistema de transmissão de nível do TDE de BE para a sala de controle foi desativado na ocasião do isolamento do tanque. A PEM, por sua vez, alega, em resumo, que tais operadores tinham pleno conhecimento de que eles próprios NÃO OBEDECIAM AO DETERMINADO NO MANUAL DE OPERAÇÕES DA PLANTA DE PROCESSO DA PLATAFORMA, eis que estavam armazenando grande quantidade de água contaminada nos TDE, SENDO QUE O REFERIDO MANUAL DETERMINA QUE ESSES TANQUES, EM OPERAÇÃO NORMAL, DEVEM PERMANECER ISOLADOS, só devendo ser utilizados para esgotamento emergencial de grandes volumes de petróleo dos vasos de processo ou em situação de emergência que exigisse o armazenamento de grandes volumes de água de produção em seu interior, sendo que, antes de ocorrer a primeira explosão a "P-35" estava operando dentro da normalidade, não havendo qualquer situação de emergência declarada a justificar o armazenamento de grandes volumes de água de produção em seu interior, o que permite concluir que os TDE deveriam estar isolados; e que os operadores representados tinham ciência de outras deficiências técnicas relativas a procedimentos regulamentares de operação e manutenção que vinham ocorrendo a bordo, tais como, erros sistemáticos na sondagem volumétrica manual e inoperância dos indicadores de nível dos TDE, entupimento do vaso de dreno aberto que recebe a água que escoa pelas bandejas dos equipamentos da plataforma, a existência de inúmeras válvulas a bordo que apresentaram defeito ou não vedando totalmente ou deixando aberta a passagem de fluidos, e o isolamento da linha de suspiro do tanque, sem que sua linha de admissão fosse, também, isolada, esta última, a principal delas, alterou as características do projeto dos TDE, passando estes à condição de vasos pressurizados, O QUE NA VERDADE DEMONSTRA QUE ELES HAVIAM ABANDONADO MUITO O DETERMINADO NO MANUAL DE OPERAÇÕES, razão pela qual não é de se aceitar a teoria de suas defesas baseadas na alegação de que agiram dentro do determinado no citado manual.

Pelo exposto, deve-se julgar procedente a fundamentação da PEM, julgando o acidente e fato da navegação como decorrente de imperícia de Evanildo Souza Santos e Carlos José Maciel Azeredo, condenando-os.

(...)

2) quanto à representação Pública: julgar o acidente e fato da navegação previstos no art. 14, letra "a" e no art. 15, letra "e", da Lei nº 2.180/54 como decorrentes de (...) como imperícia de Hélio Galvão de Menezes, Evanildo Souza Santos, Carlos José Maciel Azeredo e Cláudio Marinho Machado, condenando (...) Evanildo Souza Santos e Carlos José Maciel Azeredo à pena de multa no valor máximo previsto no art. 121, VII, § 5º, da Lei nº 2.180/54, com a redação dada pela Lei nº 8.969/94."

Sendo que, mesmo após a oposição dos competentes Declaratórios, a decisão acima transcrita foi mantida, sob os seguintes fundamentos, verbis:

"Aproveitaram, aqui, os embargantes, para rediscutir o mérito da questão, o que não procede em sede de embargos de declaração, tendo em vista que os embargantes foram condenados por unanimidade por este Tribunal, tendo ficado claramente comprovado nos autos que o acórdão apontou os pontos relevantes ...

(...)

E mais, embora a configuração hidráulica do sistema de escoamento dos TDE permitisse que seu conteúdo fosse bombeado para a planta de processo através do 'header' de produção, o procedimento regulamentar de esgotamento de água prescrevia que a operação fosse realizada através do 'caisson' (tanque para descarga de resíduos) com o descarte subsequente de água no mar, sendo assim, a opção de retirar a água do TDE via 'header' de produção contrariou os requisitos operacionais prescritos no Manual de Operações da Planta de Processo da

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Catoriais

plataforma (ET 3010.38-1200-941-AMK-924). Deste modo, devem ser acolhidos os argumentos
aportados pela PEM, considerando que ambos representados foram imperitos no desempenho de
suas funções de operadores de produção.

(...)

Considero, portanto, que o acórdão não contém as contradições e omissões apontadas pelos embargantes, estando devidamente motivado e fundamentado.

Face ao acima exposto, deve-se conhecer os embargos de declaração interpostos tempestivamente por Carlos José Maciel Azeredo e Evanildo Souza Santos, contudo deve-se negar-lhe provimento."

Portanto, é possível depreender que a referida decisão administrativa, reconheceu que o ponto nodal para indagar a pretensa responsabilidade dos indigitados 4º e 5º AUTORES, foi a não observância, por parte dos mesmos, dos procedimentos determinados no manual de operações da planta de processo da plataforma.

(E) RELATIVAMENTE A PETROBRAS

Cabe ainda ressaltar, apenas para efeitos de esclarecimento, não obstante a ciência de V. Exa. da ação da PETROBRAS a que este feito deverá ser dependente, que a empregadora dos AUTORES (PETROBRAS) foi igualmente responsabilizada pelo acidente, sob o fundamento de uma suposta solidariedade com a empresa construtora da Plataforma no que diz respeito ao desenvolvimento, execução e erros no projeto de conversão da Plataforma, senão vejamos:

"Assim, considero a Petróleo Brasileiro S.A. - Petrobras e a empresa Marítima Petróleo e Engenharia Ltda. como responsáveis pelo DESENVOLVIMENTO, ACOMPANHAMENTO E EXECUÇÃO DO PROJETO DE CONVERSÃO DA PLATAFORMA "SPIRIT OF COLUMBUS" para atender as necessidades impostas pela transformação para possibilitar seu aproveitamento no campo de Roncador, na baía de Campos, RJ, quando foram necessárias substanciais modificações em sua planta original, de unidade de perfuração e produção para, exclusivamente, engajar-se como unidade de produção, sendo que os trabalhos de conversão aconteceram em estaleiro no Canadá, executados pelas firmas inglesas Noble Denton, na parte estrutural-naval e AMEC, na planta de processo, tendo sido gerenciados por diversos profissionais da Marítima e da Petrobras, sob o acompanhamento do GRUFIS (Grupo de Fiscalização da "P-36"), ficando claramente provado nos autos a existência de erros de projeto cometidos solidariamente por ambas, Petrobras e Marítima, traduzindo-se estes erros pela localização dos TDE (poço: Tanque de Drenagem de Emergência) no interior das colunas, pela existência de uma única linha para drenagem e para esgotamento dos TDE, sendo que o projeto, normalmente, tem linhas independentes para drenagem e para esgotamento para dar maior

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FERNANDES JOSMAO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

segurança e para que fosse usada a mesma linha teria que ter algumas salvaguardas, o que não foi previsto no projeto. A localização do tanque de drenagem de emergência (TDE) no interior da coluna da plataforma tinha a finalidade de armazenar água, óleo e resíduos e estava em área de vital importância, não poderia ter sido permitido que ocorresse interligação da planta do processo com o referido TDE do modo que foi projetado, o que possibilitou o retorno de óleo vivo para estes tanques, sendo que as linhas deveriam ser independentes ou no mínimo deveria existir um dispositivo que impedisse o retorno, não prevendo o projeto instrumentos de segurança e alarmes e por não ter sido realizado o estudo de HAZOP (análise de riscos) no sistema sinistrado, sendo que, em relação ao estudo de HAZOP, deve ser acolhida a argumentação da PEM [nosso: Procuradoria Especial da Marinha] (fls. 4136) que diz: "Não tendo sido realizadas estas análises, os responsáveis solidários pelo projeto, a Petrobras e a Marítima, através de sua subsidiária AMEC, permitiram que uma condição insegura tenha sido adicionada na alteração do projeto, portanto a possibilidade de ocorrer um vazamento de gás sem que o conjunto estivesse preparado para eventuais falhas de componentes do sistema, o que implicaria, por exemplo, na adequação de equipamentos elétricos para operarem em atmosfera explosiva", ficando pelos motivos expostos acima, indubitavelmente caracterizadas as atitudes negligentes e imprudentes de Petróleo Brasileiro S.A. - Petrobras e da empresa Marítima Petróleo e Engenharia Ltda."

(GRIFOS NOSSOS)

Finalizando, aquele E. Tribunal Marítimo, entendeu por condenar os AUTORES e a PETROBRAS nos seguintes termos, verbis:

"2) quanto à representação Pública: julgar o acidente e fato da navegação previstos no art. 14, letra "a" e no art. 15, letra "e", da Lei nº 2.180/54 como decorrentes de imprudência e negligência de Petróleo Brasileiro S.A. - Petrobras e da empresa Marítima Petróleo e Engenharia Ltda., como negligência de Paulo Roberto Viana, como imperícia de Hélio Galvão de Menezes, Evanildo Souza Santos, Carlos José Maciel Azeredo e Cláudio Marinho Machado, condenando: a Petróleo Brasileiro S.A. - Petrobras à pena de multa no valor máximo previsto no art. 121, VII, § 5º, combinado com o máximo previsto no art. 124, § 1º e com o máximo previsto no art. 127, § 2º, da Lei nº 2.180/54, com a redação dada pela Lei nº 8.969/94; a Marítima Petróleo e Engenharia Ltda. à pena de multa no valor máximo previsto no art. 121, VII, § 5º, combinado com o octuplo conforme previsto no art. 124, § 1º e com o máximo previsto no art. 127, § 2º, da Lei nº 2.180/54, com a redação dada pela Lei nº 8.969/94; Paulo Roberto Viana, Evanildo Souza Santos e Carlos José Maciel Azeredo à pena de multa no valor máximo previsto no art. 121, VII, § 5º, da Lei nº 2.180/54, com a redação dada pela Lei nº 8.969/94; Hélio Galvão de Menezes e Cláudio Marinho Machado à pena de multa no valor máximo previsto no art. 121, VII, § 5º, combinado com valor máximo previsto no art. 127, § 2º, da Lei nº 2.180/54, com a redação dada pela Lei nº 8.969/94. Pagamento de custas divididas entre todos os condenados, proporcionais aos valores das multas. Excluir as Sociedades Classificadoras Registro Italiano Navale - RINA e American Bureau of Shipping - ABS; (...)" (doc. III - destacamos)

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSE CARLOS FILIPE
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

(F) DAS PRIMEIRAS EVIDÊNCIAS EXTERNAS QUANTO
À AUSÊNCIA DE CULPA DOS AUTORES

Convém esclarecer a V. Exa. que, concomitantemente ao julgamento proferido pelo E. Tribunal Marítimo acima referido, os AUTORES — através da PETROBRAS — tomaram conhecimento extra-oficialmente acerca da instauração de medida judicial perante a Corte de Nova Iorque/EUA proposta pelas suas Seguradoras (IFP & C Insurance Ltd (Publ) & Outros) através da qual pleiteiam de suas Resseguradoras (Continental Insurance Company & Outras) as respectivas contribuições securitárias, ainda não pagas, decorrentes do sinistro relacionado à P-36 — figurando também naqueles autos a empresa AMEC (empresa estrangeira sub-contratada pela MARÍTIMA para implementação do projeto de modificação da Plataforma) na qualidade de Ré no processo ("respondente" - doc. IV).

Neste particular, importante ressaltar que, os AUTORES foram informados sobre a decisão daquele Tribunal de Nova York — o qual reconhecendo, preliminarmente, o bom direito das supra referidas Seguradoras — determinou taxativamente à AMEC que toda a documentação requerida pelas Autoras daquele pedido, e, que se encontrava sob seu exclusivo poder, fosse encaminhada àquela Corte para análise diante dos fortes indícios de existência de erro de projeto, verbis:

"Estamos bastante satisfeitos de que as questões com respeito a falhas no projeto têm sido suficientemente identificadas. Projetos são tarefas contínuas, e não é fácil entender um produto final sem apreciar com o indivíduo que o projetou chegou ao resultado. Daí a necessidade de um amplo número de documentos, esquemas e desenhos e, uma vez que a plataforma está submersa, de fotografias. Sem a apresentação destes materiais à audiência, as provas dos engenheiros ficariam incompreensíveis." (grifo noesso)

Naquele momento, aquela Corte norte-americana entendeu como importantíssima à discussão jurídica, uma melhor investigação acerca das questões relacionadas às alegadas falhas decorrentes do erro no projeto executado pela AMEC, sendo certo que o próprio Tribunal americano deu ênfase às considerações do perito judicial Rod Sylvester-Evans, subscritor, inclusive, de um dos laudos que estão sendo anexados à presente:

"Os respondentes procuraram afirmar através de provas, que os demandantes já tinham obtido acesso a tais documentos, mas achamos que as provas do Sr. Sylvester-Evans auxiliam muito com a explicação sobre a aplicabilidade dos documentos específicos às questões e esclareceram porque foi necessário que os mesmos fossem obtidos da AMEC/Marítima."

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSE CARLOS PRINTELL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

Tais novas e importantíssimas informações processuais — tão logo conhecidas — foram imediatamente repassadas ao Tribunal Marítimo através de expressa manifestação por parte dos AUTORES e da PETROBRAS nos autos daquele processo administrativo, bem como alçadas verbalmente quando da sustentação oral de seu patrono (pugnando, inclusive, pela vinda desses documentos aos autos do processo do Tribunal Marítimo), visando, sobretudo, auxiliar na busca da verdade real — um dos princípios basilares adotados por aquela Corte Administrativa, sendo certo que, neste particular, o Tribunal Marítimo quedou-se omissos não deferindo as provas requeridas, ou seja, não deferiu a expedição de ofício à Corte Americana para esclarecimentos.

Considerando tais fatos e diante da surpreendente e incompreensível negativa daquele E. Tribunal Marítimo no acolhimento do requerimento quanto à requisição dos documentos citados — referentes ao processo de Nova Iorque, repita-se — não teve outra opção a PETROBRAS e os AUTORES, senão, *sponte* própria, emvidar esforços no sentido de obter mais elementos, os quais culminaram com a obtenção de Relatórios Técnicos elaborados por *experts* estrangeiros de reputação e idoneidade ilibadas, cujos termos e conclusões vêm a ser um dos pilares centrais da presente demanda e que serão objeto de específica fundamentação mais adiante.

Lembre-se, por oportuno, a V. Exa, que nem os AUTORES, nem a PETROBRAS são parte naquele citado processo estrangeiro, razão pela qual o acesso a certos documentos nodais do projeto, era impossível até a determinação judicial acima (*et por cause* a apresentação destes só puderam ocorrer após a prolação do primeiro acórdão do Tribunal Marítimo)

Convém esclarecer que tal se deu através da utilização de um instituto não característico da "Common Law", denominado "DISCLOSURE", onde a parte é obrigada a "abrir" seus arquivos à Justiça. Para melhor do explicá-lo, segue a definição inserta no famoso dicionário jurídico Black's Law:

Disclosure

The mandatory divulging of information to a litigation opponent according to procedural rules.

Rule 26 (A) [of the Federal Rules of Civil Procedure] reflects a shift away from the traditional method of obtaining discovery through the service of written demands toward requiring automatic disclosure by the parties of information that would invariably be requested. The goal of automatic disclosure is the creation of a more efficient and expeditious discovery process....

Black's Law Dictionary - eight edition - author Bryan A. Garner, Edition in Chief

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS FIMMTEL GUSMÃO
 Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

Fase de Apresentação de Provas

A divulgação obrigatória de informações a uma parte contrária em um litígio conforme regras processuais.

A Regra 26 (A) [das Regras Federais de Processo Civil] reflete um afastamento do método tradicional de divulgação de provas através de solicitações escritas em direção à divulgação automática de informações que seriam invariavelmente solicitadas pelas partes. O objetivo da divulgação automática é a criação de um processo de apresentação de provas mais eficiente e ágil.

Black's Law Dictionary, 8a. edição. Bryan A. Garner — Editor-Chefe

(Tradução livre)

Com efeito, tais documentos se consubstanciavam em 3 (três) minuciosos relatórios técnicos, elaborados por renomados *experts* estrangeiros que atuam na área de análise global de acidentes de melhoria de sistemas, bem como de estabilidade de navios, plataformas e estruturas off-shore a saber: Drs. Rod Sylvester-Evans — aquele mesmo que atuou no Tribunal Americano — Gary Kenney e Stuart Barr.

Contribuindo com a suspeita dos AUTORES relacionada à ausência de responsabilidade dos mesmos, veio também a sentença criminal absolutória transitada em julgado proferida pelo MM Juiz Dr. Marcelo Luzio Marques Araújo, titular da 1ª Vara Federal de Campos dos Goytacazes — RJ nos autos da ação penal nº 2001.51.03.000863-5, instaurada em razão do acidente envolvendo a P-36, através da qual houve por bem isentar de responsabilidade todos os denunciados naquele processo, os quais vêm a ser três (03) dos cinco (05) AUTORES da presente, conforme será melhor abordado em tópico próprio.

Pois bem, de posse dos novos documentos técnicos acima mencionados — que atestavam com clareza a existência de erro no projeto do sistema de drenagem de processo — bem como da r. sentença definitiva proferida no âmbito criminal federal, os AUTORES vieram então a opor Embargos Infringentes (único recurso cabível naquela esfera administrativa) com fundamento no disposto no art. 106 da Lei de regência daquele Tribunal Marítimo (Lei nº 2.180/54) e no art. 141 de seu Regimento Interno, pugnando pela reforma da decisão proferida por aquela Corte Administrativa.

No entanto, não obstante os novos e consistentes argumentos técnicos, os quais que demonstraram manifesto erro de projeto, para o qual não concorreram de nenhuma forma os Autores, porquanto se deu sem a sua anuência ou participação, nem da PETROBRAS, aquele E. Tribunal Marítimo, para total surpresa dos Autores, limitou-se pura e simplesmente a não conhecer dos Embargos Infringentes, sob os seguintes fundamentos, *verbis*:

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMAO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

"Como se não bastasse, os três relatórios apresentados não trazem qualquer elemento novo à colocação do processo e esta é a principal justificativa para a sua rejeição, resumem-se a repetir argumentos anteriores, já apreciados e julgados à unanimidade improcedentes pelo Tribunal com uma nova roupagem.

(...)
Mesmo diante das insuperáveis deficiências na apresentação de algum tipo de prova nova ou posterior ao encerramento da fase instrutória, se o Tribunal na defesa do princípio da verdade real, examinasse o recurso, o não conhecimento da mesma forma, diante da mera leitura dos relatórios apresentados.

(...)
O Tribunal Marítimo tem decidido aceitar pareceres técnicos emitidos por peritos das partes e posteriores ao encerramento da fase instrutória, como prova nova para alibergar recurso de embargos infringentes. Contudo, não é suficiente que sejam proferidas depois da fase oportuna para serem consideradas 'prova nova'. O fundamental é que estejam embasadas em uma nova evidência forte o suficiente para justificar o reexame da matéria.

(...)
Por fim, os embargantes juntaram a referida decisão absolutória, da 1ª Vara Federal de Campos que, por si só, não representava prova nova que traga qualquer evidência desconhecida, uma vez baseou-se para exculpar os denunciados justamente na falta de provas.

(...)
ACORDAM os Juízes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: (...) c) decisão: não conhecer dos embargos infringentes pela inexistência das condições de validade previstas no art. 106, da Lei nº 2.180/54, arquivando-se o recurso e mantendo íntacta a decisão atacada."

COPIA FIEL

Errou, portanto, o E. Tribunal Marítimo, na medida em que:

- (i) indeferiu a vinda de documentos até então desconhecidos - e, repita-se, até então de posse exclusiva da contratada, bem como negou, sem justificativa razoável ou motivação, a expedição de ofício à Corte Americana, cerceando o direito de defesa dos AUTORES, se distanciando de sua característica principal que é a busca real da verdade;
- (ii) omitiu-se na entrega da prestação jurisdicional administrativa, não se dignando sequer a apreciar os substanciosos laudos elaborados, por renomados peritos estrangeiros, que demonstravam cabalmente que os AUTORES não obraram com negligência e/ou imperícia, até porque desconheciam o erro de projeto, sendo certo que não tiveram qualquer participação nem responsabilidade pelo desenvolvimento e execução do projeto de conversão da Plataforma, limitando-se a rejeitar a apreciação dos Declaratórios sob o pífio entendimento de que estes não trariam novos elementos à lide;

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

- (iii) omitiu-se novamente ao deixar de prestar sua função jurisdicional uma vez que silenciou sobre a questão da ausência de responsabilidade dos Autores à luz do erro de projeto perpetrado pela construtora da Plataforma;
- (iv) e culminou com outra grave omissão ao deixar de analisar e constatar a existência de erro de projeto, bem como de falta de estudos de segurança no equipamento sinistrado (HAZOP), o qual era de exclusiva responsabilidade da empresa construtora
- (v) omitiu-se mais uma vez ao deixar, igualmente, de verificar a assunção de responsabilidade da contratada Marítima em razão da "Ata de Reunião" manuida entre esta e a sua sub-contratada AMEC em 28/08/71;
- (vi) persistiu na postura omissiva, ao deixar de emitir pronunciamento sobre o fato de que a modificação levada a efeito no projeto de conversão jamais foi comunicada nem aos AUTORES nem à PETROBRAS, sendo certo que tal modificação não se encontrava inserta no manual de operações recebido pelos AUTORES;

Assim, objetiva a presente demanda anular parcialmente o entendimento final emanado pelo Tribunal Marítimo, para o efeito de afastar a co-responsabilidade dos AUTORES em razão das alegadas falhas operacionais indigitadas na parte dispositiva das decisões administrativas *sub censura*.

Isto porque como V. Exa. verificará mais adiante, o acidente eclodiu exclusivamente em razão de gravíssimo e indesculpável erro de projeto perpetrado pela executora do projeto do qual os AUTORES não tiveram qualquer participação e/ou responsabilidade, já que, repita-se, não desenvolveram, nem executaram, o projeto de conversão da plataforma, tendo sido induzidos em erro em função desta questão quando da operação de salvamento da P-36.

IV - QUANTO AO MÉRITO DA DEMANDA

- (A) - ATO ADMINISTRATIVO SUJEITO AO CONTROLE JUDICIAL
— DO CABIMENTO DA PRESENTE AÇÃO ANULATÓRIA —
POSSIBILIDADE DE REVISÃO JUDICIAL DA DECISÃO
PROFERIDA PELO E. TRIBUNAL MARÍTIMO —
JURISPRUDÊNCIA PACÍFICA DA SUPREMA CORTE E DO
SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA SOBRE O TEMA

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Gerais

Commes
Pon...
Post...

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

TRIBUNAL MARÍTIMO	
PROC. Nº	Fis
19489/61	3035
DIVISÃO JUDICIÁRIA	

Afigura-se cediço que o Poder Judiciário não está adstrito às conclusões do ato administrativo proferido pelo Tribunal Marítimo, vigorando, na aplicação da Lei Processual, o princípio da persuasão racional do magistrado, através do qual o juiz aprecia livremente a prova, atendendo aos fatos e circunstâncias constantes dos autos, indicando, na sentença, os motivos que lhe formaram o convencimento, como disciplina o art. 131 do CPC.

Este, aliás, o entendimento uníssono de nossos Tribunais. Transcreva-se abaixo memorável aresto do extinto TRIBUNAL FEDERAL DE RECURSOS, da lavra do Ministro TÁRBAS NOBRE (AC 24866-PB):

"SINISTRO SOBRE ÁGUA. ABALROAMENTO. Dispensável a juntada da decisão do Tribunal Marítimo que, se existente, estaria sujeita ao reexame do Poder Judiciário. Esse Tribunal, de natureza administrativa, não tem força para impedir o conhecimento da matéria por parte do órgão que possui competência jurisdicional. Comprovado que o abalroamento se deu por imperícia e negligência do preposto da Ré, responderá esta por perdas e danos"

Nesta qualidade, o Tribunal Marítimo não integra o Poder Judiciário que, como órgão que tem competência para apreciar os atos administrativos em geral, NÃO PODE SOFRER QUALQUER LIMITAÇÃO, MESMO AQUELA REFERIDA NO ART. 18 DA LEI 2180/54, acima transcrita.

Tenho como dispensável a sua decisão final neste caso, para que prossiga e denuncie.

Repito. O Tribunal Marítimo é de natureza administrativa, assim, na lição de SEABRA FAGUNDES, NÃO INTERFERE COM O MONOPÓLIO JURISDICIONAL DO PODER JUDICIÁRIO..."

(Seabra Fagundes — "O Controle dos Atos Administrativos pelo Poder Judiciário", pág. 55)

Nesse mesmo sentido alinha-se a jurisprudência do SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL:

"A ação do judiciário NÃO ESTÁ NA DEPENDÊNCIA DE PRÉVIO PRONUNCIAMENTO DO TRIBUNAL MARÍTIMO.

A decisão do Tribunal Marítimo Administrativo, cuja força é meramente supletiva do exame dos peritos, não tem influência sobre o juízo cível da reparação do dano.

SEM CABIMENTO, PORTANTO, A TESE DEFENDIDA NESTES AUTOS DE QUE SE FAZ MISTURAR AGUARDAR A DECISÃO DO TRIBUNAL MARÍTIMO. Para que, pergunto. Para a mesma ser aqui reexaminada sem qualquer propósito, eis que as provas deixam claro que a culpa

no acidente foi exclusivamente do preposto da Ré? Não seria espera inútil para procrastinar a solução deste feito, iniciado em 1962, há quase dez anos?"

(in Revista Forense, R.Ext. 7.193, Rel. Min. Oroszimbo Nonato, e R.Ext. 6.271, Rel. Min. Valdemar Falcão, vol. 98 e 135, págs. 79 e 96)

Como se vê, as decisões emanadas pelo Tribunal Marítimo podem e devem, inclusive por expressa previsão legal, ser revistas pelo Poder Judiciário, gozando de presunção relativa (*iuris tantum*) e possuindo natureza de simples instrumento de prova. Neste particular, o SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA assim vem se pronunciando:

"CIVIL. RESPONSABILIDADE CIVIL. TRIBUNAL MARÍTIMO.

As decisões do Tribunal Marítimo podem ser revistas pelo T.J. Judiciário, quando fundada em perícia técnica, todavia, elas só não subsistirão se esta for cabalmente contrariada pela prova judicial."

(STJ- 3ª T. Resp 38082- Paraná - DJ 04/10/1999)

"Como de pacífico entendimento, o Tribunal Marítimo é órgão simplesmente administrativo. Não integra o Poder Judiciário e não exerce função jurisdicional. As decisões que profere têm eficácia no âmbito administrativo, mas de nenhum modo podem condicionar as que venham a ser proferidas pelo Judiciário. Qualquer norma legal que dispusesse em contrário seria inconstitucional, pois importaria subtrair a esse Poder a apreciação de lesão a direito. E implicaria isso determinar que a decisão de órgão administrativo, a propósito da culpa em evento de que resultou dano, não se exporia a reexame.

Ocorre que a lei teve isso em conta e não pretendeu cercear a atividade jurisdicional. Por isso estabeleceu que uma das hipóteses em que possível contrariar decisão do Tribunal Marítimo é quando se cogitar de lesão de direito. Aliás, após o julgamento de que se cuida o texto legal foi modificado para restabelecer simplesmente que aquelas decisões podem ser revistas pelo Judiciário.

Possível, pois, no âmbito da Jurisdição, reavaliar os elementos e concluir de modo diverso daquele por que se inclinou aquele Tribunal."

(RESP 38082-PR, Rel. MINISTRO EDUARDO RIBEIRO)

Daí a necessidade de revisão da decisão administrativa proferida pelo E. Tribunal Marítimo se afigura ainda mais latente, ainda mais quando, repita-se por importante, o mesmo contrariou as provas carreadas aos autos durante a instrução probatória - que demonstravam a ausência de responsabilidade dos AUTORES - como igualmente desprezou (sequer analisou), as novas provas trazidas ao seu conhecimento por conta dos Embargos Infringentes opostos pelos mesmos naquela Corte, violando o princípio da busca da verdade real.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

(B) JULGAMENTO PROFERIDO PELO TRIBUNAL MARÍTIMO
CONTRÁRIO A PROVA DOS AUTOS —OMISSÃO COM
RELAÇÃO À PROVA TÉCNICA REVELADORA

No que tange ao julgado proferido pelo E. Tribunal Marítimo envolvendo o acidente em questão, consoante destacado exaustivamente no capítulo antecedente, o Poder Judiciário não está adstrito às conclusões do referido órgão administrativo, mormente na presente hipótese em que referido ato administrativo incorreu em gravíssimas omissões e proferiu decisão diametralmente contrária ao arcabouço probatório acostado no curso daquela processo, sendo certo que este D. Magistrado Federal possui total liberdade para analisar e julgar a presente demanda com base nas contundentes provas ora apresentadas somadas aos elementos que entender relevantes ao seu livre convencimento e persuasão racional.

Ademais, a decisão proferida naquela instância administrativa não examinou com acuidade as provas carreadas aqueles autos — mormente aos laudos técnicos, os quais foram simplesmente rejeitados sem que sequer fossem analisados —, tendo incorrido, ainda, em completa omissão com relação à existência de um erro de projeto que era de total DESconhecimento dos AUTORES.

Não obstante o respeito dos AUTORES pelo E. Tribunal Marítimo, na espécie, a decisão proferida pelo mesmo deixou muito a desejar, padecendo de importantes imperfeições processuais e do indispensável exame da prova que persistiram em sua decisão final, mesmo após terem sido amplamente destacadas pelos AUTORES durante a instrução processual, bem como em sede de Embargos de Declaração (1º julgamento) como, sobretudo, de Embargos Infringentes (2º julgamento).

A decisão proferida no caso em tela, no entanto, não apenas se revela insubsistente como, ainda, flagrantemente contraditória, divergindo completamente das provas produzidas e dos próprios fundamentos adotados por aquela instância administrativa.

De início, cumpre destacar que a decisão proferida no primeiro julgamento pelo Tribunal Marítimo — entendendo que a PETROBRAS teria sido co-responsável pela execução do projeto — não se sustenta, na medida em que a mesma foi contratante dos serviços relacionados ao projeto de conversão da Plataforma, os quais em razão de sua complexidade e, sobretudo, especialidade, foram buscados juntos às melhores empresa existentes no ramo, bem como avaliados por classificadoras internacionais de primeira linha, não cabendo a PETROBRAS, portanto, qualquer responsabilidade técnica por tal empreitada.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

0 pattern
also and
e. M. C.
R. M. C.
O. M. C.
V. M. C.
S. M. C.
D. M. C.
X. M. C.
S. M. C.
S. M. C.
S. M. C.

Importante destacar, ainda, a relevante fundamentação expressamente veiculada pela PETROBRAS em suas Alegações Finais que foram simplesmente desconsideradas pelo Tribunal Marítimo:

"Cabe lembrar, também, como um dos pontos mais importantes da defesa, mas que pode passar despercebido em face do gigantismo dos empreendimentos a que a maior empresa do país se dedica, que as atividades da PETROBRAS em nada tangenciam a construção de plataformas (onde se encontra uma mui provável concausa do acidente, como será demonstrado). Tais unidades de E & P (exploração e produção), as plataformas, são equipamentos engendrados através processo de licitação, regulada expressamente por norma legal, da forma mais transparente possível, em cenário internacional e portanto sujeitas a todas as espécies de fiscalização, onde foi contratada empresa que se mostrou potencialmente capaz para seu mister.

Até as sub-contratações, a rigor alheias à fiscalização da PETROBRAS e que transcendem a sua esfera de responsabilidade, a rigor, agregavam expertise inconteste e portanto, a priori, insuspeitas de erro.

Enfim, todas as cautelas e seguranças foram tomadas pela PETROBRAS, buscando sempre o melhor no mercado mundial.

Mas apenas contratou o projeto e a construção e sob esta ótica técnica é que deverá ser julgada. Jamais confundida como construtora ou certificadora. Ou jamais isolada."

(Alegações Finais -- pág. 3/9 - 15)

→ Revela-se, portanto, imperioso que tal decisão seja revista pelo Poder Judiciário, porquanto ao estabelecer essa suposta co-responsabilidade pelos erros de projeto, o r. decisório *sub censura* desconsiderou questão crucial posta na defesa, qual seja, a de que a PETROBRAS era, *ipso facto*, cliente final, exatamente porque (repita-se) não atua na atividade de construção naval e, por isso, contratou especialistas para a conversão da unidade.

→ Neste ponto, a decisão daquele órgão administrativo incide em outra grave imperfeição, ao se referir ao "Memorandum of Agreement", firmado aos 06 de novembro de 1996, como sendo o instrumento que ampararia esta suposta "solidariedade técnica", eis que o mesmo, em nenhuma de suas cláusulas, estabelece a responsabilidade técnica da PETROBRAS. Ao contrário, no referido instrumento (doc. VIII) acostado ao processo administrativo às fls. 2.474, consta em sua Cláusula 3ª ("UPGRADE") expressa previsão no sentido de que a contratada seria:

"... fully responsible for the execution and completion of the UPGRADE of SPIRIT OF COLUMBUS..." (tradução livre: "integralmente responsável pela execução e conclusão da conversão da Spirit of Columbus"). — doc. V

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

Mas não é só. O próprio "Supervision Agreement" (doc. X), contrato que disciplinava o "modus operandi" entre Braspetro, Petro-Deep, Petromec e PETROBRAS, em sua cláusula 8.3, ao dispor sobre as obrigações da Brasoil em relação à atuação dos seus supervisores durante a obra, é esclarecedor:

"Notwithstanding the exercise by Brasoil of any of its rights under this Agreement in the manner set out in this Clause 8, PETROMEC SHALL BE ENTIRELY AND SOLELY RESPONSIBLE FOR ITS ACTS AND THE ACTS OF ITS AGENTS EMPLOYEES AND REPRESENTATIVES ENGAGED IN CONNECTION WITH THE UPGRADE OF THE VESSEL" (tradução livre: não obstante o exercício pela Brasoil de qualquer direito previsto neste contrato, na forma definida na cláusula 8: PETROMEC DEVERÁ SER INTEGRAL E EXCLUSIVAMENTE RESPONSÁVEL PELOS SEUS ATOS E DE SEUS AGENTES E EMPREGADOS RELACIONADOS COM O TRABALHO DE CONVERSÃO DA EMBARCAÇÃO)

(doc. VI)

Trata-se de equívoco extremamente grave, que torna írita e ineficaz a decisão ADMINISTRATIVA neste particular, especialmente no que concerne a esta declaração de co-responsabilidade pelo projeto de conversão da "SPIRIT OF COLUMBUS".

Demais, revela-se questão de suma importância para o deslinde de todo o processo, eis que após o 1º julgamento, os AUTORES (e a própria PETROBRAS) submeteram àquela Corte laudos técnicos elaborados por renomados peritos estrangeiros identificando graves erros de projeto perpetrados pelas referidas contratadas, que foram a causa eficiente primeira, sem a qual todos os malsinados fatos da navegação e acidentes jamais teriam ocorrido, conforme será demonstrado a seguir. À guisa de ilustração, vale transcrever a própria decisão administrativa (página 174 do 1º acórdão - fl. 4.769):

"...traduzindo-se estas erros pela localização dos TDE no interior das colunas, pela existência de uma única linha para drenagem e para esgotamento dos TDE, sendo que o projeto, normalmente, tem linhas independentes para drenagem e para esgotamento para dar maior segurança e para que fosse usada a mesma linha teria que ter algumas salva guardas, O QUE NÃO FOI PREVISTO NO PROJETO. A localização do tanque de drenagem de emergência (TDE) no interior da coluna da plataforma tinha a finalidade de armazenar água, óleo e resíduos e estava em área de vital importância, não poderia ter sido permitido que ocorresse interligação da planta do processo com referido TDE, DO MODO QUE FOI PROJETADO, o que possibilitou o retorno de óleo vivo para estes tanques, sendo que as linhas deveriam ser independentes ou no mínimo deveria existir um dispositivo que impedisse o retorno, NÃO PREVENDO O PROJETO INSTRUMENTOS DE SEGURANÇA E ALARMES POR NÃO TER SIDO REALIZADO O ESTUDO HAZOP (análise de riscos) no sistema sinistrado, sendo que, em relação ao estudo HAZOP, deve ser acolhida a argumentação da PEM"

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

E foi justamente com base na existência de um erro de projeto que a PETROBRAS (juntamente com os AUTORES), conforme inicialmente destacado, diligenciou no sentido de obter subsídios técnicos acerca da questão, subsídios estes que se materializaram nos laudos técnicos elaborados pelos maiores especialistas internacionais na matéria. Referidos laudos foram submetidos à análise do Tribunal Marítimo através dos Embargos Infringentes opostos tanto pela PETROBRAS, como pelos AUTORES (contra a decisão proferida no 1º julgamento).

Ocorre porém que, para total surpresa dos AUTORES, em vez daquele órgão administrativo analisar e julgar os embargos infringentes opostos com base nas novas e esclarecedoras provas técnicas trazidas ao seu conhecimento, limitou-se, simplesmente, a não conhecer daquele recurso, desprezando, repita-se, os fatos e as provas novas colhidas, sob o seguinte fundamento, verbis:

"Ora, se existe prova nova consubstanciada em decisão de uma corte estrangeira porque tal prova não foi apresentada? Quais foram os documentos juntados pela AMEC no processo estrangeiro que demandaram as novas investigações?"

Os embargantes deixam de responder tais perguntas, como também de juntar a decisão da corte estrangeira e, se existem, os documentos apresentados pela AMEC à corte."

(...)

A única prova que poderia ser suscitada seria o documento inédito exibida (nosso: sic) pela AMEC à Corte de Nova Iorque, contudo, o pretensão documento não foi trazido aos autos pelos embargantes.

Desta forma, os embargantes não provaram como determinam as regras de processo, a decisão da corte americana, como também, caso existisse, o documento novo levado pela AMEC em processo de exibição de documentos no exterior, uma vez que todas as conclusões são meras alegações não acompanhadas da necessária comprovação"
(grifos nossos fls. 6864/6865 do processo administrativo)

Irresignados com a decisão acima transcrita, os AUTORES, por meio de Embargos de Declaração demonstraram o manifesto equívoco daquela Corte decorrente do fato de que os documentos mencionados naquele acórdão – ao contrário do que foi entendido pelo Tribunal Marítimo – efetivamente encontravam-se acostados aos autos, mais precisamente no laudo técnico emitido pelo Sr. Gary Kenney (fls. 5404/5409, traduzidas para o vernáculo às fls. 5339/5352), tendo, não obstante, sido surpreendidos com a decisão de rejeição dos mesmos nas seguintes bases:

"Explica o acórdão atacado que os três laudos periciais juntados não trouxeram nenhum elemento novo à colação do processo, sendo essa a principal justificativa para a sua rejeição. Assim, menciona o acórdão que a única prova nova que poderia ser suscitada seria o documento inédito que supostamente teria sido apresentado pela AMEC à Corte estrangeira, pretensão documento não foi trazido aos autos."

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO

Logo, a contrário do afirmado nos presentes embargos de declaração, o acórdão não disse que a prova que baseou-se a recorrente para apresentar seu recurso de embargos infringentes não foi juntada, e sim que ela não presta como tal e a única que poderia servir não foi aos autos acostada."

(grifamos - fls. 6909 do processo administrativo)

Verifica-se, portanto, com base nos argumentos acima transcritos, que a decisão do Tribunal Marítimo, em que pese a sua respeitável lavra, afigura-se indiscutivelmente equivocada e não merece prosperar, uma vez que desconsiderou as consistentes provas produzidas naquela Corte, em especial em sede de Embargos Infringentes.

Sendo assim, os laudos técnicos lá acostados que também integram a presente, se sobrepõem, sem sombra de dúvidas, aos motivos da decisão administrativa proferida pelo Tribunal Marítimo, uma vez que atestam claramente que os AUTORES não tiveram qualquer participação efetiva na implementação do projeto de conversão defeituoso realizado na Plataforma e, por via de consequência, desconheciam o erro de projeto, não podendo ser responsabilizados por negligência e/ou imperícia uma vez que adotaram todas as providências que lhe eram cabíveis consoante suas atribuições e em conformidade com o manual de operações.

A fragilidade e inconsistência da decisão administrativa do Tribunal Marítimo contrastam com a robustez e objetividade dos relatórios técnicos acostados naqueles autos administrativos e nos presentes autos, produzidos pelos maiores especialistas mundiais na matéria e tiveram origem em processo que tramitou na Corte Norte-Americana, conforme será melhor demonstrado abaixo.

Destarte, por tudo que foi acima destacado, indiscutível o erro em ambos os julgamentos administrativos, passível de revisão por este MM. Juízo Federal, pois a prova dos autos é contundente quanto à total ausência de responsabilidade dos AUTORES.

- (C) - DAS PROVAS INEQUÍVOCAS QUANTO A AUSÊNCIA DE RESPONSABILIDADE DOS AUTORES PELO ACIDENTE — OS ESCLARECEDORES RELATÓRIOS TÉCNICOS ORA ACOSTADOS DEMONSTRAM AINDA A EXISTÊNCIA DE FALHA NO PROJETO DE EXCLUSIVA RESPONSABILIDADE DA CONTRATADA

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL CUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Gerais

Antes de tudo, convém rememorar que a plataforma P-36 (ex- SPIRIT OF COLUMBUS), por ocasião de sua entrega para operação pela PETROBRAS, foi certificada como técnica e operacionalmente apta por duas renomadas Sociedades Classificadoras Internacionais: REGISTRO ITALIANO NAVALE e AMERICAN BUREAU OF SHIPPING. Tal certificação, por si só, retirava da PETROBRAS, bem como dos AUTORES, qualquer responsabilidade técnica ou co-responsabilidade pelo projeto, já que ambas aprovaram o projeto concebido e executado pela contratada da Autora.

Como se não bastasse, pela atenta leitura dos relatórios técnicos acostados ao processo que tramitou perante o Tribunal Marítimo, ora novamente acostados, verifica-se inicialmente que restou destacada a ocorrência de um erro de projeto do sistema de drenagem de processo que vinha sendo executada pela contratada.

Referido erro de projeto, segundo as conclusões técnicas apontadas pelos "experts", foi gerado pela injustificável inobservância, por parte da contratada (MARÍTIMA/AMEC), das normas obrigatórias de segurança e "reengenharia" no que diz respeito ao subsistema "Drainage Storage Tanks - DST" (parte do sistema de drenagem de processo).

Ocorre que os laudos técnicos elaborados por estes renomados experts ingleses — reforçando aquilo que o E. Tribunal Marítimo já havia detectado superficialmente — vão além: apontam e confirmam o erro de projeto ocorrido durante a conversão da plataforma.

E mais. Demonstram também que os AUTORES e a PETROBRAS não tinham conhecimento, quando da entrega da Plataforma à PETROBRAS, de que vários itens de segurança deixaram de receber as necessárias revisões pela PETROBRAS, pois foram modificações unilaterais promovidas por conta e risco da contratada e das sub-contratadas (empresas projetista e construtora), cujas informações a elas ficaram restritas, conforme será melhor abordado em capítulo próprio abaixo.

Note-se que, em assim proceder, tais empresas assumiram expressa e deliberadamente, sem qualquer participação ou anuência da PETROBRAS e/ou dos AUTORES, o risco de entregar o projeto final (plataforma modernizada/convertida) mesmo sabedora de que existiam informações faltantes ou incompletas e que, por conseguinte, eram potencializadoras de alto grau de risco (como infelizmente veio a se confirmar na operação).

O acesso e conhecimento de vários documentos trocados entre a contratada e sua sub-contratada AMEC (atas de reunião), totalmente desconhecidos pelos AUTORES,

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

PETROBRAS e pelo Tribunal Marítimo, passam a comprovar robustamente as afirmativas dispostas no presente petítório. Daí não só a importância das conclusões a que os laudos chegaram, mas, sobretudo, a novidade nas apurações levadas a efeito.

Conforme será comprovado a seguir, os minuciosos trabalhos realizados pelos doutos peritos em investigação e análise de acidentes na indústria de óleo e gás, atestam que o sinistro da Plataforma P-36 era "um acidente esperando para acontecer", em decorrência de erros e falhas nos procedimentos de segurança de projeto por parte de AMEC / MARÍTIMA.

Neste sentido, do Laudo Técnico elaborado pelo perito Rod Sylvester-Evans cabe destacar os seguintes trechos:

"2.1.6 Havia diferença significativa entre os projetos inicial e final de sistema DST da AMEC. O esquema final produziu diversos riscos inerentes. ...

... Exceto por um estudo de segurança, nenhum outro foi atualizado para reexaminar o projeto do sistema DST final. Assim sendo, a escolha da AMEC do projeto final de sistema DST introduziu sérios e latentes defeitos de projeto.

2.1.11 Não existe evidência documental sugerindo que o projeto final do sistema DST, conforme instalado, foi devidamente reexaminado, ou reexaminado de qualquer forma, pela AMEC.

2.2.2 ... Todavia, a AMEC deixou de realizar um estudo completo do tipo HAZOP do sistema DST final. Este foi um grave erro de projeto da AMEC.

... Foi um erro de projeto confiar no fechamento de uma única válvula para evitar fluxo reverso indesejado para dentro de um DST.

... Nenhuma evidência documental indica que a AMEC investigou as implicações de projeto da passagem de alta pressão proveniente do Manifold de Produção para dentro de um DST."

Verifica-se, portanto, que o perito constatou o fato de que uma importante alteração foi efetuada pela MARÍTIMA/AMEC, sem que aquela empresa tenha realizado as necessárias investigações atinentes às possíveis implicações dessa alteração no sistema de segurança da plataforma.

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

E isto com o sério agravante de que a decisão de implementar a referida alteração, descumprindo o procedimento de verificação da segurança do sistema, foi tomada pela projetista sem que a PETROBRAS e/ou os AUTORES fossem comunicados ou mesmo que tivessem meios para detectar o gravíssimo vício oculto que então foi gerado.

Ao afirmar que *"havia um acidente esperando para acontecer"* o perito Rod Sylvester Evans refere-se à inadmissível possibilidade de ruptura mecânica do tanque em consequência de pressurização indevida, possibilidade essa que foi criada com a supramencionada alteração, verbis:

"2.4.1 O principal problema foi que o sistema DST final não foi projetado adequadamente para que ambos os DSTs fossem conectados a um Manifolde de Produção de alta pressão. Houve falta de consideração de projeto para o sistema de DST final. Não houve avaliação suficiente, por parte dos projetistas, dos perigos e riscos. Estudos de segurança de projeto, ou não foram feitos, ou não foram adequadamente concluídos para o sistema DST final. Havia um "acidente esperando para acontecer".

Em seu Laudo Técnico, o perito Sylvester-Evans ressaltou ainda a verdadeira *"armadilha"* que foi criada pela MARÍTIMA/AMEC para o pessoal embarcado na P-36 em virtude do erro de projeto que introduziu o vício oculto na embarcação, verbis:

"3.3.8 A falta de qualquer Classificação de Área de Perigo para as colunas de popa nos desenhos, juntamente com a subsequente falta de qualquer detecção de gás, significava que o pessoal de operação da Petrobras não foi avisado do potencial de liberação de gás dentro das colunas de popa.

3.3.13 A AMEC deixou de seguir as recomendações de suas próprias análises de segurança e de sua filosofia de detecção de fogo e gás, ao não instalar detecção de gás dentro da coluna de popa e na saída de exaustão de ar de ventilação (ver a Figura 17).

3.3.14 Com a instalação da detecção de gás na coluna, fontes potenciais de ignição poderiam ser interrompidas automaticamente se fosse detectado gás e, assim, minimizar as

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

chances de ignição. Isso forneceria um aviso essencial para pessoal de que havia gás inflamável dentro da coluna.

3.4.1 ... A documentação da Classificação da Área de Perigo por ela produzida para o sistema DST e para as colunas de popa era errônea e enganosa.

Tal fato, vem ao encontro da pergunta que merece ser respondida como fato/causa imediata da morte dos integrantes da brigada de incêndio e que deve ser necessariamente considerada numa análise judiciosa das causas e circunstâncias do terrível acidente: Com base no conteúdo da documentação disponível à equipe de operação, seria possível à brigada saber da presença de gás na coluna?

Evidentemente, a resposta a tal pergunta é não e, por esse motivo, homens com tanta experiência profissional (média de 18 anos) entraram desavisados na "armadilha" mencionada pelo perito Rod Sylvester-Evans.

Conclui-se que, devido a esse gravíssimo erro da MARÍTIMA/AMEC, os AUTORES (operadores da P-36) foram induzidos a considerar inexistente a possibilidade da presença de gás vivo no interior das colunas de popa e, assim, não puderam evitar a explosão que se seguiu à ruptura do tanque.

Tais questões foram muito bem abordadas e apontadas pelos "experts", cujos relatórios técnicos ora se acostam, com relação não só à cada uma das imputações lançadas na decisão proferida pelo Tribunal Marítimo, como, igualmente, a cada um dos AUTORES, conforme será abaixo desenvolvido.

(C.1) - O LAUDO ELABORADO POR ROD SYLVESTER-EVANS

RELATIVAMENTE AO OPERADOR DE SISTEMA
HÉLIO GALVÃO DE MENEZES (P. 1.1.1.1)

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Corporais

Conforme acima visto, o referido laudo, cuja cópia e tradução juramentada seguem anexadas à presente demanda, é absolutamente conclusivo no sentido de comprovar a existência de erro de projeto cometido pela projetista MARÍTIMA/AMEC o qual foi determinante como causa do lamentável desastre com a P-36.

Dessa forma, conforme explanado pelo i. expert (itens 2.1.6; 2.1.11; 2.2.2; 2.4.1; 3.3.8.; 3.3.13; 3.3.14 e 3.4.1 acima reproduzidos), e com base nos subsídios documentais que o AUTOR possuía (manual de operações), tornava-se impossível ter conhecimento da existência de gás na coluna, tendo o mesmo sido indiscutivelmente induzido a considerar o mesmo inexistente tal premissa.

Por onde se constata que a fundamentação na qual se assentou o Tribunal Marítimo para culpabilizar o AUTOR pelo acidente em questão não possui guarida técnica, a merecer reparo.

RELATIVAMENTE AOS OPERADORES DE SISTEMA
CARLOS JOSÉ MACIEL AZEREDO E EVANILDO
SOUZA SANTOS

(42 e 52 linhas)

Através da leitura do laudo técnico elaborado pelo Sr. Rod Sylvester-Evans, não é possível se chegar a conclusão diversa da que o acidente em questão teve como causa determinante um incontornável erro de projeto, sendo certo que os referidos AUTORES não contribuíram em nada com o ocorrido.

Chega-se a esta conclusão, uma vez que, conforme exaustivamente comprovado pelo laudo, o manual de operações elaborado pelos projetistas era, incontestavelmente deficiente, já que carecia de procedimentos e instruções adequadas para a solução imediata em casos de acidentes, como de fato ocorreu, sendo inconcebível que aquele Tribunal Marítimo, após o conhecimento dos novos documentos em questão, tenha continuado a responsabilizar referidos AUTORES pelo acidente e fato da navegação, em decorrência de sua suposta imperícia.

No que se refere ao laudo propriamente dito, não resta outra alternativa os ora AUTORES, senão em transcrever determinados e claríssimos trechos do minucioso trabalho realizado pelo perito que atestam, taxativamente, as deficiências no manual de operações da planta de processo da plataforma, verbis:

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

"2.2.5 Por exemplo, código "A5b4" foi usado para os tanques, o que indica que nenhuma válvula de segurança de pressão (PSV, "Pressure Safety Valve") era necessária, uma vez que se presumiu que "o vaso não apresentava fontes de pressão (exceto gás inerte e/ou drenos manuais), sendo equipado com suspiro adequadamente dimensionado". Este pressuposto estava errado. Os DSTs eram conectados ao Manifolde de Produção, que continha fluidos de poço de alta pressão. Além disso, o código A5c2 foi utilizado, indicando não haver necessidade de chave de segurança ("trip switch") de nível alto no DST, uma vez que se presumiu que as "operações de enchimento são continuamente atendidas". Este pressuposto também estava errado. O Manual de Operação da AMEC permitia que operação fosse deixada desacompanhada. Este pressuposto errôneo também foi a razão de diversas salvaguardas operacionais de bomba, na forma de dispositivos de segurança ("trips") para pressão alta e baixa, não terem sido fornecidos para as bombas DST.

(...)

Havia falta de alarme e dispositivo de segurança ("trip") de alta pressão além de sistema de alívio alternativo para os DSTs. Ainda, havia falta de isolamento mecânico adequado para um DST de fontes de alta pressão, além de haver falta de instalações de drenagem (Ver Figura 12).

2.4.3 Além disso, havia falta de procedimentos e instruções nos manuais de projeto avisando dos perigos e riscos inerentes ao projeto final do sistema DST.

(...)

2.5.4 Ainda, um terceiro fator mencionado pela Comissão de Investigação da Petrobras foi a demora em colocar em funcionamento a bomba de transferência do DST de bombordo, o que permitiu a ocorrência de fluxo reverso de fluidos de poço. Freqüentemente são encontrados problemas de processo indicando haver um atraso na entrada em funcionamento de um sistema ou item de equipamento. Contudo, se um atraso é "crítico para a segurança", então salvaguardas de projeto adicionais são necessárias. Nenhuma foi proporcionada pelo projeto da AMEC.

(...)

3.3.8 A falta de qualquer Classificação de Área de Perigo para as colunas de popa nos desenhos, juntamente com a subsequente falta de qualquer detecção de gás, significava que o pessoal de operação da Petrobras não foi avisado do potencial de liberação de gás dentro das colunas de popa.

3.4.5 Além disso, havia falta de procedimentos e instruções adequados, preparados pelos projetistas em seus manuais de projeto, para avisar dos perigos e riscos inerentes a vazamentos de hidrocarboneto dentro das colunas de popa.

(...)

4.1.3 Logo após o primeiro evento, os Operadores de Lastro iniciaram o lastreamento por gravidade dos tanques de proa de bombordo para "acertar" (nivelar) a Unidade, CONFORME RECOMENDADO PELO MANUAL DE OPERAÇÃO. Eles continuaram com esse procedimento, e quase tiveram sucesso na tarefa, quando ocorreu a 2ª explosão.

(...)

Não havia método possível pelo qual as válvulas de caixa de mar para a bomba D pudessem ser fechadas (ver a Figura 23). Ainda, houve perda de alimentação elétrica principal, o que fez com que a bomba de água do mar C (XA-03C) parasse (00 h 30 min 58 seg).

(...)

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
 Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

4.3.9 Houve falta de instruções adequadas e suficientes, além de avisos, referentes a inundação interna da P-36. É responsabilidade do projetista preparar um Manual de Operações competente.

O manual preparado pela Noble Denton³⁵ não continha orientação sobre como lidar com cenários de inundação interna. (Ver a Figura 27).

(...)
Houve, ainda, falta de orientação referente a capacidade de equipamento e que equipamento deveria operar em condições de avaria. (Ver a Figura 27).

(...)
E ainda, o Manual de Operação não fornecia orientação sobre o volume de inundação, além de perigos e riscos, referentes a inundação interna.

(...)
OS OPERADORES DE LASTRO seguiram a orientação básica fornecida pelo Manual de Operação, que era de nivelar a unidade. Eles estavam em vias de alcançar seu objetivo quando a segunda explosão ocorreu. Isso causou a perda dos sistemas de lastro e da alimentação elétrica principal. Assim, a quantidade de bombas de água do mar disponíveis não foi decisiva para a perda da Unidade.

(...)
4.4.4 Um outro fator apontado pela Comissão de Investigação da Petrobras foi a alegada falta de procedimentos de emergência para controle de estabilidade e treinamento dos Operadores de Lastro. Qualquer crítica deve tomar por base a "sobrecarga de informações" e a falta de tempo disponível para avaliação e resposta dos problemas em andamento. Diversos alarmes foram recebidos na Sala de Controle entre o 1º evento e a 2ª explosão. O sistema de alarme não foi projetado para priorizar ou apresentar hierarquia de alarmes críticos para os operadores. Havia questões complexas a serem analisadas, com informações frequentemente conflitantes. Além disso, era necessário esforço para a restauração de sistemas críticos. Houve, ainda, falta de orientação nos manuais de projeto sobre como avaliar e responder a uma condição de inundação interna. Todavia, a orientação básica fornecida foi de nivelar a Unidade, o que os Operadores de Lastro quase haviam conseguido no momento da 2ª explosão."

Discorrer sobre os trechos supra-transcritos seria obscurecer as conclusões do excelente laudo técnico elaborado pelo perito em questão, especialmente aquela na direção de que, se não tivesse havido a 2ª explosão, as manobras então realizadas seriam êxitosas.

(C.2) - O RELATÓRIO PRODUZIDO POR GARY KENNEY

RELATIVAMENTE AO COORDENADOR DE
PLATAFORMA (COPLAT) PAULO ROBERTO VIANA (1º Autor)

Inicialmente, essencial esclarecer o ponto crucial dentre as razões da condenação do ora 1º AÚTOR, Coordenador da Plataforma P-36.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

Segundo se depreende da decisão proferida pelo Tribunal Marítimo, aqueles doutos julgadores equivocadamente entenderam que o ora 1º AUTOR teria conhecimento prévio, desde julho de 1997, sobre a presença de "óleo vivo" e consideráveis volumes de gás nos TDE e, a despeito disso, não teria comunicado o fato à PETROBRAS e nem tomado nenhuma providência ou precaução adicional com relação a tal grave condição de risco operacional.

Esse errôneo entendimento, no entanto, originou-se de um lamentável equívoco com relação à prova daqueles autos administrativos, causado pela inadequada interpretação temporal do conteúdo de dois dos itens de uma defesa administrativa de fls. 1.969 / 1.990: II.2 ("DA ANÁLISE PRELIMINAR DE PERIGOS - APP E DA ANÁLISE DE OPERAÇÕES PERIGOSAS - HAZOP") e II.3 ("DA CIRCULAÇÃO DE SIGNIFICATIVO VOLUME DE GÁS NOS BASE OIL TANKS").

Neste sentido, é essencial esclarecer que a acurada exposição técnica deduzida pelo AUTOR (então 2º Representado) nos supracitados itens de sua defesa somente foi possível graças ao empenho com que o próprio AUTOR se dedicou a estudar e analisar todo o material técnico pertinente que havia disponível nos arquivos da Petrobrás, isto após o acidente da P-36.

Tal trabalho de pesquisa, realizado posteriormente à liberação da documentação de projeto pela Comissão de Sindicância da PETROBRAS (vide fls. 1948 daqueles autos), foi desenvolvido com a participação de diversos engenheiros da área de processo da PETROBRAS durante mais de um ano, repita-se, depois do acidente da P-36, e suas conclusões puderam, assim, ser utilizadas na defesa apresentada no Tribunal Marítimo em 29 de maio de 2002.

Fique claro, portanto, que o 1º AUTOR, por ocasião do funesto acidente ocorrido em 15 de março de 2001, não tinha conhecimento das deficiências de projeto da plataforma, relativas ao processo de óleo e gás, mencionadas em sua defesa.

Tal conhecimento, conforme consta da prova dos autos, só foi obtido após a acurada análise do acidente e da documentação do projeto e a mencionada data de 1997 só foi determinada quando do posterior estudo pelo AUTOR das causas do já ocorrido acidente.

Cabe lembrar que durante a fase de conversão da plataforma o AUTOR trabalhou exclusivamente no acompanhamento das atividades relativas à área de

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

automação, sendo certo que os problemas de projeto que resultaram na possibilidade de condição insegura desde o início da produção da P-36, em 2000, foram, depois do acidente, detectados na área de processo de óleo e gás.

Na realidade, além de não haver nos autos qualquer alusão ao alegado conhecimento prévio, por parte de todo o pessoal técnico da P-36, sobre a presença de óleo com parcela significativa de gás (ou "óleo vivo") nos TDE, a hipótese da aceitação passiva da mencionada condição operacional insegura por parte dos operadores não deve ser considerada aceitável e, certamente, não é isso que está declarado na defesa do ora 1º AUTOR.

Isto porque, convenhamos, o senso comum indica que o mais elementar instinto de autopreservação impediria que aqueles profissionais com experiência de muitos anos no trabalho em plataformas petrolíferas e, portanto, conhecedores do alto risco de vida a que estariam submetidos com a presença indevida de óleo vivo e gás em um sistema não compatível com tal condição, aceitassem negligenciar, rotineiramente, as necessárias precauções de segurança indispensáveis à sua própria sobrevivência.

As considerações supra, que certamente dissipam a dúvida a respeito da ciência prévia do AUTOR sobre os erros de projeto e conseqüentes problemas operacionais da P-36, repita-se à exaustão, ocultos até a análise efetuada no estudo técnico posterior ao acidente, são ratificadas pelos laudos técnicos ora apresentados no sentido de comprovar a absoluta ausência de culpa do AUTOR.

Com efeito, no Relatório Pericial emitido pelo perito Gary Kenney consta a adequada análise da seguinte questão: as informações disponíveis ao pessoal de operação da plataforma possibilitariam o conhecimento por parte desse pessoal de eventuais riscos operacionais não mencionados nos Manuais de Operação?

Neste sentido, os seguintes trechos do mencionado Relatório Pericial são extremamente esclarecedores:

"3.17 ... Com base na informação contida, então, na Seção 14.1 e 14.3, os Operadores da P-36 entenderiam que os dois Tanques de Armazenamento de Drenagem não experimentariam pressões acima de níveis atmosféricos (ou seja, 0 barg)."

"3.27 ... a "Causa Real" foi os operadores não receberem conhecimento relacionado aos perigos associados ao esvaziamento

E CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

dos dois Tanques de Armazenamento de Drenagem. Os operadores na noite de 14 de março nunca receberam informação apropriada sobre tais perigos. Nunca estiveram em posição de entender que, ao prepararem o DST de Bombordo para esvaziamento, tal operação estaria fora do envelope de projeto do DST de Boreste, uma vez que os Procedimentos Operacionais para essa tarefa não continham informações ou avisos de tais perigos. Tal informação e conhecimento deveriam estar contidos nos Procedimentos Operacionais para Tanques de Armazenamento de Drenagens. Tivessem eles, os operadores, recebido tal informação, estariam em posição de identificar, entender e tomar as medidas apropriadas para proteger a si e à P-36 de perigos ocultos em potencial."

"3.28. O Manual de Operação é a fonte primária de informações sobre procedimentos corretos a serem seguidos, bem como sobre perigos potenciais e suas consequências (ou seja, as implicações ou consequências de segurança) associados ao processo ou procedimento descrito na diretriz da OSHA. Embora os P&IDs para o processo, além de todos os principais sistemas de utilitários, estejam normalmente disponíveis para o pessoal operacional e de manutenção, os próprios P&IDs, por sua natureza, não oferecem informações sobre a criticalidade de equipamentos, implicações de segurança, etc., a menos que a empreiteira do projeto especificamente forneça tais informações nos P&IDs. Os diversos P&IDs emitidos que compreendem o Sistema de Drenos Fechados, e existem muitos, não fornecem essas informações. Em segundo lugar, conforme notado, é preciso consultar pelo menos cinco P&IDs diferentes para que se obtenha um quadro completo dos diversos equipamentos, tubulações e conexões, etc., que se juntam para formar o Sistema de Drenos Fechados. Para a equipe operacional, então, tentar desenvolver seu próprio quadro geral de operações e perigos que poderiam estar associados aos drenos fechados como um todo, seria necessário que, primeiro, reunissem esses diversos P&IDs, para que então, quando notado que os P&IDs não continham informações de segurança, a equipe operacional realizasse algum tipo de exercício de identificação de risco (ou seja, um HAZOP). Um problema com esse procedimento é que, para que um exercício de identificação dessa natureza seja considerado efetivo, a Equipe que realiza o exercício deve ser composta de vários grupos de engenharia, algumas vezes de representantes de fornecedores, bem como de pessoal de operação e manutenção. Esta é uma situação que provavelmente não ocorrerá no curso normal das operações. PORÉM, mais importante, essa equipe estaria realizando exatamente a mesma tarefa que a AMEC deveria realizar consoante requisitos contratuais de realização de estudos de

Isso não
faz sentido
deveria
ser

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartográficos

segurança. Como se trata de um requisito contratual, não seria esperado que a Petrobras tomasse para si a tarefa de reunir sua própria equipe para duplicar o que estava especificamente disposto como responsabilidade da empreiteira de engenharia e projeto."

"3.29 ... Ao não realizar um HAZOP do Tanque de Armazenamento de Drenagem revisado ou modificado em relação ao projeto nas Revisões de A a F do AMK-398, a AMEC deixou de criar o conhecimento necessário para a prevenção do acidente que ocorreu em 14/15 de março."

"3.30 ... Esse era o conhecimento que um HAZOP devidamente executado teria desenvolvido. Sem tal conhecimento, os operadores da P-36 estavam cegos para os perigos ocultos existentes dentro do projeto do sistema de Tanques de Armazenamento de Drenagem quando puseram em andamento o processo de esvaziamento desses Tanques conforme detalhado nos procedimentos operacionais."

(grifamos)

Verifica-se, pois, que, tendo em vista não haver qualquer indicação a esse respeito nos Manuais Técnicos de Operação de responsabilidade da MARÍTIMA/AMEC, não há fundamento em se considerar que os COPLATs, SUPRODs, SUFACs ou demais técnicos e operadores, teriam conhecimento, antes do acidente, da presença de considerável quantidade de gás nos DST ou de que os mesmos poderiam vir a ser submetidos a esforços compatíveis somente com vasos de pressão.

Em outras palavras, os operadores da P-36 não teriam como saber, e não sabiam, que o procedimento estabelecido no manual de operações para transferência do conteúdo dos DST para a linha de produção era inseguro e poderia causar interferência mútua entre as linhas de esgotamento e enchimento, pressão excessiva e o rompimento estrutural dos referidos tanques com a conseqüente liberação de gás vivo no interior da coluna.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

RELATIVAMENTE AO OPERADOR HÉLIO GALVÃO DE MENEZES (32 anos)

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

Por sua vez, no Laudo Pericial emitido pelo perito Gary Kenney, no particular, consta a adequada análise da questão: as informações disponíveis ao pessoal de operação

da plataforma possibilitariam o conhecimento por parte desse pessoal de eventuais riscos operacionais não mencionados nos Manuais de Operação?

Neste sentido, os seguintes trechos do mencionado Laudo Pericial são extremamente esclarecedores:

"3.17 ... Com base na informação contida, então, na Seção 14.1 e 14.3, os Operadores da P-36 entenderiam que os dois Tanques de Armazenamento de Drenagem não experimentariam pressões acima de níveis atmosféricos (ou seja, 0 barg)."

"3.27 ... a "Causa Real" foi os operadores não receberem conhecimento relacionado aos perigos associados ao esvaziamento dos dois Tanques de Armazenamento de Drenagem. Os operadores na noite de 14 de março nunca receberam informação apropriada sobre tais perigos. Nunca estiveram em posição de entender que, ao prepararem o DST de Bombordo para esvaziamento, tal operação estaria fora do envelope de projeto do DST de Boreste, uma vez que os Procedimentos Operacionais para essa tarefa não continham informações ou avisos de tais perigos. Tal informação e conhecimento deveriam estar contidos nos Procedimentos Operacionais para Tanques de Armazenamento de Drenagens. Tivessem eles, os operadores, recebido tal informação, estariam em posição de identificar, entender e tomar as medidas apropriadas para proteger a si e à P-36 de perigos ocultos em potencial."

"3.28. O Manual de Operação é a fonte primária de informações sobre procedimentos corretos a serem seguidos, bem como sobre perigos potenciais e suas consequências (ou seja, as implicações ou consequências de segurança) associados ao processo ou procedimento descrito na diretriz da OSHA. Embora os P&IDs para o processo, além de todos os principais sistemas de utilitários, estejam normalmente disponíveis para o pessoal operacional e de manutenção, os próprios P&IDs, por sua natureza, não oferecem informações sobre a criticidade de equipamentos, implicações de segurança, etc., a menos que a empreiteira do projeto especificamente forneça tais informações nos P&IDs. Os diversos P&IDs emitidos que compreendem o Sistema de Drenos Fechados, e existem muitos, não fornecem essas informações. Em segundo lugar, conforme notado, é preciso consultar pelo menos cinco P&IDs diferentes para que se obtenha um quadro completo dos diversos equipamentos, tubulações e conexões,

É CÓPIA FIEL DO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor de Divisão de Serviços Gerais

etc., que se juntam para formar o Sistema de Drenos Fechados. Para a equipe operacional, então, tentar desenvolver seu próprio quadro geral de operações e perigos que poderiam estar associados aos drenos fechados como um todo, seria necessário que, primeiro, reunissem esses diversos P&IDs, para que então, quando notado que os P&IDs não continham informações de segurança, a equipe operacional realizasse algum tipo de exercício de identificação de risco (ou seja, um HAZOP). Um problema com esse procedimento é que, para que um exercício de identificação dessa natureza seja considerado efetivo, a Equipe que realiza o exercício deve ser composta de vários grupos de engenharia, algumas vezes de representantes de fornecedores, bem como de pessoal de operação e manutenção. Esta é uma situação que provavelmente não ocorrerá no curso normal das operações. PORÉM, mais importante, essa equipe estaria realizando exatamente a mesma tarefa que a AMEC deveria realizar consoante requisitos contratuais de realização de estudos de segurança. Como se trata de um requisito contratual, não seria esperado que a Petrobras tomasse para si a tarefa de reunir sua própria equipe para duplicar o que estava especificamente disposto como responsabilidade da empreiteira de engenharia e projeto."

(grifamos)

Verifica-se, pois, que, tendo em vista não haver qualquer indicação a esse respeito nos Manuais Técnicos de Operação de responsabilidade da MARÍTIMA/AMEC, não há fundamento em se considerar que o AUTOR supostamente deveria saber que os DST poderiam vir a ser submetidos a esforços compatíveis somente com vasos de pressão.

Em outras palavras, o AUTOR, assim como os demais operadores, não teria como saber, e não sabia, que o procedimento estabelecido no manual de operações para transferência do conteúdo dos DST para a linha de produção era inseguro e poderia causar interferência mútua entre as linhas de esgotamento e enchimento, pressão excessiva e o rompimento estrutural dos referidos tanques.

Essencial ressaltar, pois, que ao flangear a rede de esgoto, em virtude da retirada da respectiva bomba para reparo, e o "vent" atmosférico, com o propósito de interromper o fluxo de águas pluviais para o interior do TDE de BE, o Autor estava tão somente isolando

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO 41
 Diretor da Divisão de Serviços

aquele tanque do restante do sistema, não tendo como prever a possibilidade de pressurização.

Repita-se, portanto, à exaustão: nenhum dos operadores tinha conhecimento da possibilidade de fluxo reverso e pressurização dos DST, o que só veio a ocorrer devido ao apontado vício oculto gerado pela projetista MARÍTIMA/AMEC.

Pode-se afirmar, sem sombra de dúvida, que os referidos erros de projeto, lamentavelmente, criaram na P-36 um cenário oculto, perigoso e diferente de tudo o que seria razoável se imaginar possível na operação do sistema de processo daquela plataforma.

RELATIVAMENTE AOS OPERADORES DE SISTEMA CARLOS JOSÉ MACIEL AZEREDO E EVANILDO SOUZA SANTOS (4º e 5º lotados)

Através de seu relatório pericial, a questão da deficiência do manual de operações da planta de processo da plataforma elaborado pela projetista AMEC também é exaustivamente abordada, senão vejamos, verbis:

"Os operadores do turno da noite haviam alinhado as diversas válvulas que eram parte do sistema de Dreno Fechado para escoamento do conteúdo do Tanque de Armazenamento de Drenagem de Bombordo para o Manifolde de Produção. O procedimento para drenagem desses tanques está detalhado na Seção 14 do Manual de Operação da P-36 e foi esse o procedimento seguido pelos Operadores. Foi durante esse processo que ocorreu a falha do Tanque de Boreste.

(...)

A responsabilidade da empreiteira (ou seja, APEL) pelo projeto de engenharia e respectivos itens a serem atendidos incluía ainda:

O escopo cobrirá a totalidade dos serviços necessários para uma conclusão bem-sucedida do trabalho, o que incluirá, sem limitações:

- Projeto Básico
- Projeto Detalhado
- Gestão de Interface
- MANUAIS DE OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO

(...)

2.4. Em 27 de julho de 1997, a Petromec e a Noble Denton celebraram contrato, com validade a partir de 13 de junho de 1997, no qual a Noble Denton tomou para si a responsabilidade de realizar o projeto de engenharia de diversas questões da área marítima necessárias para a atualização da "Spirit of Columbus" (P-36) para uso dentro da Baía de Campos.

(...)

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO 42
Diretor da Divisão de Serviços Jurídicos

A Noble Denton ficou ainda responsável pela preparação daquelas secções do Manual de Operação abordando o lastreamento da embarcação, além de outras questões que demandavam modificação ou revisão conforme as modificações de casco, sistemas de atracação, etc.

(...)

Um desses manuais era o Manual de Operação da Plataforma.

Uma parte dos requisitos para o Manual de Operações incluía:

A EMPREITEIRA fornecerá um manual de operações revisado/atualizado contendo todos os itens exigidos pela Sociedade Classificadora e pelas Autoridades Regulamentares. O Manual de Operação da Plataforma incluirá, no mínimo, o seguinte:

- Operações limitadas pelo meio ambiente,
- Procedimentos de lastrar e deslastrar,
- Condições de emergência como vazamento de óleo e gás, incêndio, inundação, evacuação de emergência, acidentes, etc.

Além do Manual de Operação da Plataforma, a EMPREITEIRA deveria fornecer um Manual de Operação da Planta de Processo. Os requisitos para esse Manual foram dispostos como segue:

A EMPREITEIRA fornecerá à BRASOIL um manual de operações que forneça uma boa visão geral da planta de processo e dos respectivos sistemas de utilitários.

(...)

3.9. A terminologia utilizada na seção 14 do Manual para descrever o Sistema de Dreno Fechado não é condizente com os termos usados para descrever os diversos sistemas ou subsistemas conforme os P&IDs para os Tanques de Armazenamento de Drenagem e o Sistema de Dreno Fechado.

(...)

3.12. A subseção 14.7.4 da Seção trata de condições anormais. Estabelece que o sistema de dreno fechado é dotado de dois pré-alarmes para pressão e nível, para indicação imediata de falhas operacionais. Informa que os Tanques de Armazenamento de Drenagem são dotados de dispositivos de segurança ("trips") para parada por Nível Muito Baixo (LSLL, "Level Shutdown Low Low") que parariam a respectiva bomba se um nível muito baixo fosse detectado no Tanque sendo esvaziado. Os tanques não estavam dotados com Paradas de Nível para níveis Muito Altos ("High-High") nos Tanques, nem qualquer indicação de pressão, tampouco de dispositivos de "trips" de parada por pressão.

(..)

Todavia, os Procedimentos Operacionais para esvaziamento dos tanques não atendem os requisitos de que:

instruções operacionais para cada procedimento devem incluir as respectivas precauções de segurança, além de conter informações apropriadas sobre implicações de segurança.

O procedimento não fornece orientação sobre nenhuma precaução de segurança, como o tempo que deve levar para que os tanques sejam esvaziados, se a área próxima aos Tanques deve ser continuamente monitorada durante a realização do processo, se há a possibilidade de excesso de pressão no sistema ou não, etc. Também não discute ou descreve nenhuma implicação relacionada a segurança que poderia advir da realização dessas ações. Essas podem ir de um vazamento na vedação da bomba até dano à bomba se os Tanques forem esvaziados até um nível abaixo da alimentação para a linha de transferência, etc. O procedimento para a operação particular de esvaziamento de um ou outro Tanque de Armazenamento de Drenagem, portanto, não atende os requisitos ou critérios que constituem um bom Procedimento Operacional.

Em outras palavras, nos termos de Sir Daryl, a "Causa Real" foi os operadores não receberem conhecimento relacionado aos perigos associados ao esvaziamento dos dois Tanques de Armazenamento de Drenagem. Os operadores na noite de 14 de março nunca receberam

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

informação apropriada sobre tais perigos. Nunca estiveram em posição de entender tal fato, ao prepararem o DST de Bombordo para esvaziamento. Tal operação estaria fora do envelope de projeto do DST de Boreste, uma vez que os Procedimentos Operacionais para essa tarefa não continham informações ou avisos de tais perigos. Tal informação e conhecimento deveriam estar contidos nos Procedimentos Operacionais para Tanques de Armazenamento de Drenagens. Tivessem eles, os operadores, recebido tal informação, estariam em posição de identificar, entender e tomar as medidas apropriadas para proteger a si e à P-36 de perigos ocultos em potencial.

3.22. O Manual de Operação é a fonte primária de informações sobre procedimentos corretos a serem seguidos, bem como sobre perigos potenciais e suas consequências (ou seja, as implicações ou consequências de segurança) associados ao processo ou procedimento descrito na diretriz da OSHA. Embora os P&IDs para o processo, além de todos os principais sistemas de utilitários, estejam normalmente disponíveis para o pessoal operacional e de manutenção, os próprios P&IDs, por sua natureza, não oferecem informações sobre a criticidade de equipamentos, implicações de segurança, etc., a menos que a empreiteira do projeto especificamente forneça tais informações nos P&IDs.

(...)

Isso significa que era vital para os Procedimentos Operacionais, pelos quais a AMEC era responsável, que contivessem uma discussão das questões potenciais de segurança. Além disso, os Procedimentos deveriam descrever as consequências potenciais advindas da exposição dos Tanques a pressões como aquelas que atingiram o Tanque de Boreste na noite de 14 de março.

(...)

Além disso, essa falha de projeto foi transportada para os próprios procedimentos operacionais, uma vez que estes não descreviam, nem avisavam, o potencial de ocorrência dessa situação. Um operador, então, que estivesse seguindo o procedimento escrito formal, ignoraria o fato de que as ações de drenagem de um tanque (ou seja, tanto de bombordo quanto de boreste) poderiam ter um efeito catastrófico sobre o outro tanque.

(...)

5.4. O Procedimento Operacional não faz referência, nem fornece qualquer orientação, da necessidade de dar partida nas bombas e iniciar o processo de drenagem do Tanque imediatamente após o alinhamento das válvulas ou dentro de um período definido. Tampouco contém os Procedimentos qualquer aviso ou orientação de que os operadores deveriam permanecer nas Bombas ou nas proximidades dos Tanques quando sua drenagem estivesse em curso."

Outra questão abordada pelo perito Kenney, refere-se sobre o suposto armazenamento de água contaminada nos TDE por parte dos ora AUTORES. Ao contrário do disposto na decisão proferida pelo Tribunal Marítimo, verbis, "...eis que estavam armazenando grande quantidade de água contaminada nos TDE, sendo que o referido manual determina que esses tanques, em operação normal, devem permanecer isolados...", referido laudo chega a conclusão diversa, ou seja, que a vazão para os tanques de armazenamento de drenagem teria que estar sempre disponível, conforme notado na seção 14.7.5 do manual de operações, verbis:

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

"Assim, esses tanques receberiam uma variedade de fluidos, incluindo água, água produzida, óleo, produtos químicos de tratamento, etc., advindos de drenos fechados. Como resultado, a vazão para os Tanques teria que estar sempre disponível, conforme notado na Seção 14.7.5 do Manual de Operação. A segunda função dos Tanques de Armazenamento de Drenagem era a de receber o conteúdo de vários vasos de processo quando o vaso de produção precisasse ser drenado para manutenção, inspeção, etc. Sua terceira função era agir como ponto de captura para o caso de uma emergência em que, tanto manualmente quanto automaticamente, fosse necessário desfazer o inventário da planta de processos e do equipamento de produção localizado no convés principal e no secundário. Esta foi a segunda razão dos Tanques terem sido projetados para estarem constantemente abertos para instalações de produção."

(C.3) - O RELATÓRIO PRODUZIDO POR STUART BARR

RELATIVAMENTE AO COORDENADOR DE
PLATAFORMA (COPLAT) PAULO ROBERTO VIANA (1º Autor)

A r. decisão do Tribunal Marítimo ora combatida aponta ainda, com relação ao ora 1º AUTOR, uma pretensa negligência do mesmo, com base na equivocada alegação de que este teria sido negligente por não ter acompanhado diretamente a operação de esgotamento do TDE de BB. a despeito de supostamente ter conhecimento de deficiências operacionais da P-36.

Contudo, tais alegações não procedem, sendo evidente que a suposta negligência do AUTOR foi inadvertidamente imputada com base em duas falsas premissas!

A primeira, refere-se a um suposto conhecimento prévio de deficiências operacionais da plataforma P-36, o que já foi devidamente refutado e esclarecido anteriormente, estando, portanto, tal imputação afastada à luz dos laudos técnicos e dos argumentos apresentados.

A segunda alegação, a de que a operação de esgotamento do TDE deveria ter sido necessariamente acompanhada pelo COPLAT, também não tem qualquer fundamento, tendo em vista que todas as operações do sistema de processo a bordo da P-36 eram, em conformidade com o Manual de Operações, tarefas de responsabilidade exclusiva do Supervisor de Produção (SUPROD) e não do COPLAT!

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

Este fato irrefutável está ressaltado às fls. 69/70 da tradução juramentada do Relatório do perito Stuart Barr, onde ele se refere ao conteúdo dos diversos volumes que constituíam o Manual de Operações da Plataforma, *verbis*:

"5.1.2 O Manual de Operações compreendia 7 volumes - os volumes referentes a responsabilidades, sistemas de lastro, procedimentos de emergência e estabilidade com relevância para o assunto de controle de danos em caso de inundações acidentais. Em particular:

5.1.3 Volume 2, denominado Organização, Exigências para Inspeção e Manutenção, inclui definições das responsabilidades do Gerente da FTU e das responsabilidades dos superintendentes que informam e se reportam a ele, incluindo o Superintendente Marítimo que está encarregado de todas as operações de lastro e o Superintendente de Produção encarregado de todas as operações do sistema de processo."
(grifamos)

Restou claro que manobras rotineiras de esgotamento de fluidos originados de drenos, tais como as águas pluviais contaminadas por óleo, que foi o que ocorreu *in casu*, eram operações regularmente conduzidas e acompanhadas pelos operadores da P-36, conforme estabelecido no Manual de Operação, tendo em vista que tal rotina operacional era de competência desses operadores, sob a responsabilidade direta do Supervisor de Produção (SUPROD).

No Volume 2 do referido Manual de Operações, na página 2.1-4 verifica-se que não se inclui entre as atribuições do COPLAT o acompanhamento direto de nenhuma operação que esteja em andamento, conforme já havia sido explanado nos autos do procedimento que tramitou perante o Tribunal Marítimo, às fls. 2.203/2.231 e 2.241/2.260.

Tais operações, de acordo com o Manual de Operações da P-36 (documento nº MA-3016.38-1320-915-NBD-909-02, pág. 2.1-6), são de responsabilidade direta do SUPROD que tem a obrigação de informar ao COPLAT sobre qualquer manobra extraordinária ou emergencial que se faça necessária, como se pode verificar a seguir, *verbis*:

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Gerais

2.1.3.1 Coordenador de Plataforma

GERAL

O Coordenador de Plataforma tem a autoridade e a responsabilidade finais pela unidade e pelo pessoal a bordo. É o representante do Armador a bordo.

Descrição

O pessoal a seguir relacionado faz parte do quadro de pessoal do Coordenador de Plataforma e a ele se reporta diretamente:

- Supervisores
- Operador de Rádio
- Auxiliar de Enfermagem

Autoridade e Responsabilidade

O Coordenador de Plataforma tem a responsabilidade geral pela segurança da unidade. Isto inclui a segurança geral diária da unidade e o bem-estar de todo pessoal além do preparo geral da organização de emergência de bordo e ação imediata em caso de emergência. Tem autoridade e deve estar preparado para agir com iniciativa própria em situações de emergência, após consulta a superintendentes e/ou a qualquer outro chefe de departamento, dependendo da natureza da emergência.

É dever do Coordenador de Plataforma promover e encorajar, de forma ativa, o bom relacionamento entre as diferentes seções a bordo, isto sendo de primordial importância para o desempenho geral da unidade."

SUPROD

2.1.3.4 Seção de Produção

Geral

Esta seção, chefiada pelo Supervisor de Produção, está encarregada de todas as operações de produção e da manutenção dos equipamentos de produção na unidade. O Supervisor de Produção deve assegurar que todo o pessoal em sua seção e sob sua supervisão tenha qualificação e experiência necessárias para desempenhar as operações de produção de forma segura e profissional.

Na hipótese de uma emergência de produção, o Supervisor assegurará que a situação seja controlada rápida e efetivamente, e certificará que o Coordenador de Plataforma seja avisado da situação e mantido informado à medida que o incidente evoluir.

Descrição

A Seção de Produção consiste no pessoal relacionado a seguir:

- Supervisor de Produção
- Supervisores de Turno
- Operadores de Sala de Controle
- Operadores de Várias Disciplinas
- Técnicos de Laboratório

Autoridade e Responsabilidade

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
 Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

O Supervisor de Produção é responsável por todas as atividades desempenhadas em sua seção e tem a autoridade necessária para assegurar que as atividades sejam realizadas de acordo com a legislação e as normas de segurança relevantes." (grifamos)

Portanto, a afirmação constante do acórdão de que o AUTOR teria sido negligente por ter sido realizada a operação de esgotamento sem seu acompanhamento direto não tem qualquer fundamento, conforme se pode verificar mais uma vez na prova técnica ora trazida.

Na realidade, por se tratar de manobra de rotina, o esvaziamento do TDE de Bombarde seria executado normalmente pelos operadores de produção e, caso fosse necessário, por qualquer razão, manter atenção redobrada nessa faina, isto seria uma ação do Supervisor de Produção (SUPROD) e não do Coordenador da Plataforma (COPLAT)!

Restou demonstrado que o SUPROD apenas comunicava ao COPLAT sobre as atividades de seu setor na hipótese de alguma emergência de produção. Nas tarefas operacionais de rotina o SUPROD podia decidir se comunicava ou não ao COPLAT, sendo certo que este último não tinha a obrigação de se envolver ou acompanhar diretamente.

AINDA COM RELAÇÃO AO COORDENADOR DE PLATAFORMA
(COPLAT) PAULO ROBERTO VIANA / 1º AUTOR

Impõe-se, por fim, analisando-se os termos da decisão administrativa que ora se pretende anular, verifica-se que, quanto à censura relativa à passagem/recebimento das funções de COPLAT, foi alegado que supostamente não teria havido a passagem pessoal do serviço, o que, no entender daquele l. Juiz Relator denotaria descaso e negligência do ora 1º AUTOR no desempenho das funções de COPLAT.

Também neste particular verifica-se que a imputação de descaso ao 1º AUTOR não procede, tendo em vista que se baseou em uma outra premissa equivocada.

Na realidade, a passagem pessoal seria realizada em dois dias a partir do dia 14 de março, tendo essa passagem ficado a cargo do SUPROD Sebastião que assumiu

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

interinamente essa tarefa, devido à escala de embarques estabelecida pela PETROBRAS e as férias do COPLAT da equipe do embarque anterior.

Importante salientar que o fato do COPLAT interino anterior que estava sendo rendido ter desembarcado no mesmo voo no qual o 1º AUTOR chegou a bordo, que serviu de fundamento à equivocada imputação de negligência contida no v. acórdão, não se constituiu em irregularidade.

Note-se que a passagem de funções entre o COPLAT que entra e o COPLAT que sai de serviço era feita pessoalmente entre os COPLATs sempre que havia superposição nas escalas de embarque, as quais consistem em períodos contínuos de quatorze dias a bordo da plataforma seguidos de vinte e um dias de folga em terra, sendo certo que a superposição e a passagem pessoal das informações para o COPLAT que assumia o serviço era feita pelo SUPROD que permanecia embarcado após o desembarque do COPLAT interino / SUPROD anterior.

Ressalte-se que a troca pessoal de informações relacionada ao complemento da passagem/recebimento de comando da plataforma estava sendo feita para o 1º AUTOR pelo SUPROD Sebastião Francisco de Souza Filho, que havia embarcado dois dias antes do acidente e que permaneceu a bordo depois que o 1º AUTOR chegou para assumir a função de COPLAT.

Essencial frisar que tanto o 1º AUTOR quanto o COPLAT interino que desembarcou em 14/03/2001 cumpriram rigorosamente as suas escalas de embarque, tal como determinado pela PETROBRAS, não havendo fundamento, portanto, em considerar ter havido descaso ou negligência em virtude de uma passagem de serviço feita dentro da normalidade, conforme ocorreu *in casu*.

Verifica-se, por mais esse motivo, a inanidade da decisão proferida pelo Tribunal Marítima, a merecer reparo por parte deste MM Juízo.

RELATIVAMENTE AO TÉCNICO DE ESTABILIDADE
CLÁUDIO MARINHO MACHADO (2º Autor)

Conforme inicialmente indigitado, uma das razões levadas a efeito pelo E. Tribunal para fundamentar a alegada culpa do ora AUTOR pelos resultados do acidente em

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

135
10/10/1964
DIVISÃO JUDICIÁRIA

questão foi o fato de que, segundo seu entendimento o mesmo teria, "permitido a retirada dos elipses de acesso ao tanque de lastro 26S e da caixa de estabilidade 61S, alterando as condições de estanqueidade da embarcação por período excessivamente longo".

A leitura isolada do trecho acima poderia levar ao entendimento de que o AUTOR teria retirado imotivadamente os elipses e que, de forma desidiosa, teria deixado os mesmos fora de seu lugar sem atentar para o tempo de tal operação.

Tais afirmações, se não puderam ser esclarecidas de forma satisfatória pelas provas carreadas aos autos, agora, através da nova prova técnica podem ser facilmente contrariadas

Com efeito, a retirada dos elipses foi promovida única e exclusivamente porque um defeito GRAVÍSSIMO na estrutura da plataforma foi descoberto pelo ora AUTOR e sua equipe, qual seja, a existência de "Trincas Passantes" nos "Stability Box" que permitiam a entrada de água na plataforma e que, caso não fossem reparadas, poderiam causar prejuízos inestimáveis à sonda.

Tais trincas, de se ressaltar, eram simétricas, presentes nos dois lados da plataforma, demonstrando que o "defeito" não era resultante de um fator externo e sim de um erro de projeto o qual deveria ser minuciosamente investigado.

Por este motivo é que foi determinada a abertura dos elipses referidos, não apenas no momento do acidente, como também nas inúmeras outras oportunidades em que a equipe de lastro teve que chegar ao local das trincas para seu reparo. O procedimento era executado e após a saída dos operadores os elipses eram novamente recolocados.

Quanto a questão relativa ao tempo da operação, é de se salientar que áreas como aquela, onde encontravam-se as trincas, são de difícil acesso e com pouquíssima ventilação e, por tal motivo, devem ser abertas e ventiladas artificialmente por tempo considerável cumprindo esclarecer que os elipses haviam sido retirados apenas 4 horas antes da ocorrência do acidente e que as outras operações que necessitaram de ventilação, demoraram em média 8 horas, até que se atingisse a condição segura para entrada dos tripulantes.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

"no capítulo 3.5.2 do Volume 3 do Manual de Operações, com relação a assuntos de segurança, há uma instrução específica de que "Todos os tanques, embarcações ou outras áreas confinadas devem ser abertos e completamente ventilados antes do pessoal ser autorizado a entrar". Eu não achei nenhuma referência à existência de limitação de tempo para esta ventilação - obviamente, a ventilação deveria ter que continuar até a obtenção de uma atmosfera segura"

[Signature]

Dear friend!

17

ação de áreas onde transitavam resíduos explosivos.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

Da mesma forma, os elucidativos esclarecimentos da prova nova trazida divergem de forma contundente da r. decisão do Tribunal Marítimo e demonstram a exculpabilidade do AUTOR. Referida decisão é taxativa em afirmar que as ações tomadas pelo AUTOR foram perfeitas e que o resultado não poderia ser evitado, conforme se pode depreender:

"6.1.4 - O contra-lastreamento inicial do Tanque 2P foi bem sucedido para trazer a plataforma de volta para a posição quase vertical a partir da inclinação de 2°, que adotou dentro de minutos após o primeiro incidente. Na minha opinião, foi perfeitamente adequado, tendo sido corrigida a inclinação inicial, interromper o contra-lastreamento e esperar para ver se a plataforma permaneceria na posição vertical ou se a inclinação iria reconteçar. No caso em análise, o nivelamento inicial se mostrou apenas temporário - logo depois a inclinação começou a aumentar novamente, primeiramente devido ao fato de que a água de inundação adicional ainda estava sendo bombeada (sem conhecimento) para dentro da embarcação ainda na coluna de popa-boreste no Nível 4, através das bombas de serviço de água do mar e, depois, a inundação pela gravidade dominou."

"6.1.5 - Estou certo de que se os operadores de lastro a bordo não tivessem feito nada antes do abandono a condição da embarcação seria significativamente pior e a embarcação teria afundado logo..."

Para chegar a tais conclusões, o i. expert durante seus estudos analisou todos os elementos trazidos nos presentes autos, sendo certo que a leitura do laudo, demonstra cabalmente que, caso o AUTOR não tivesse tomado as providências cabíveis para o nivelamento da plataforma a mesma teria afundado com maior velocidade e, muito provavelmente, o resgate da tripulação não teria sido efetuado.

Por outro lado, a prova técnica, repita-se, auto explicativa, demonstra ainda que qualquer ação que pudesse ser tomada naqueles 17 minutos entre as duas explosões não teria evitado o naufrágio da P-36.

Fácil concluir que se um renomado engenheiro naval, diante de todos os elementos que hoje estão disponíveis sobre o caso não consegue encontrar uma ação que acarretaria no salvamento da plataforma, seria impossível exigir que o 2º AUTOR o fizesse (se é que tal ação será um dia encontrada) em apenas 17 minutos e durante o pandemônio que se instaurou na plataforma após a primeira explosão.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

(D) - A DECISÃO PROFERIDA PELA 1ª VARA FEDERAL DE CAMPOS TRANSITADA EM JULGADO — ABSOLVIÇÃO DOS AUTORES — CONFIRMAÇÃO DE EXISTÊNCIA DE ERRO DE PROJETO

Por fim, de preciosa importância trazer à colação — até por configurar-se prova igualmente pertinente — a r. sentença proferida pela 1ª Vara Federal da Comarca de Campos dos Goytacazes, transitada em julgado, nos autos da ação penal nº 2001.51.03000863-5 (doc VII), instaurada justamente em razão do acidente ora analisado, prolatada pelo MM. Juiz Marcelo Luzio Marques Araújo, publicada no D.O. de 13.03.2006, através da qual absolveu-se integralmente os AUTORES, sob o argumento de existência erro de projeto de tal monta que inviabilizou aos mesmos o seu conhecimento e, conseqüentemente, a prevenção e/ou controle do acidente, verbis:

De se ressaltar que a supra referida decisão, após acurada e minuciosa investigação levada a efeito naquela instância federal, entendeu por avaliar exatamente as mesmas conclusões lançadas nos relatórios técnicos que servem de suporte ao presente recurso, qual seja erro de projeto de tal monta que inviabilizou aos AUTORES o conhecimento — e, por via de conseqüência, a prevenção — do vício oculto, verbis:

"De acordo com a acusação, a causa mais provável do acidente foi um erro na operação de esgotamento de água do tanque de drenagem de emergência localizado na coluna de popa-bombordo, iniciada na noite do dia 11 de março de 2001, às 22:12 h. Segundo o Ministério Público, teria havido uma inversão na sequência de atos no procedimento de transferência de água do tanque de emergência para a planta do processo: o correto seria ligar a bomba do tanque e em seguida abrir as válvulas de acesso à planta. Entretanto, as válvulas foram abertas antes de se iniciar o funcionamento da bomba. Isso teria permitido a passagem de óleo e gás por tubulações que deveriam transferir somente água

(...)

Os réus, por sua vez, argumentam que o acidente aconteceu em razão de diversos erros de construção da P-36. As flagrantes contradições com a filosofia de projeto e a equivocada classificação de áreas por existência de ambiente inflamável colocaram a P-36 numa situação de risco que somente poderia culminar com a morte dos onze petroleiros que integravam a brigada de incêndio. Para a defesa, a operação de esvaziamento dos Tanques de Drenagem de Emergência foi realizada conforme o manual de operações da plataforma e lá havia sido realizada outras vezes.

(...)

Para que fosse possível o aproveitamento da unidade em Roncador foi necessária a substituição de sua planta de processo original por outra de maior porte. A maioria dos equipamentos de perfuração, assim como os propulsores, foi retirada. Acrescentou-se uma extensão no convés principal, na área da popa, e foram efetuadas algumas modificações estruturais e navais. A obra de conversão foi gerenciada pela PETROMEC, subsidiária da MARÍTIMA. O projeto das modificações estruturais e navais foi executado pela firma inglesa NOBLE DENTON, enquanto a planta de processo ficou a cargo da também inglesa AMEC

(...)

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

Apesar disso, as provas produzidas ao longo da instrução criminal parecem validar a hipótese de erro de projeto. Ao contrário do que é asseverado na Denúncia, a operação de esgotamento do Tanque de Drenagem de Emergência da popa de bombordo é uma atividade rotineira. Tanto isso é certo que diversas testemunhas relataram já ter participado outras vezes dessa espécie de operação. Portanto, não havia necessidade de senha para realizá-la nem era exigida a presença do Coordenador de Plataforma - COPLAT.

(...)
... que pela sequência correta tal como está indicado no Manual de Operações, primeiro fecha-se a válvula do TDE de popa de boreste, abre-se a válvula do TDE de bombordo e, em seguida, é dada partida na bomba. A propósito, todas as testemunhas que participaram da drenagem do tanque de bombordo confirmaram não só que a válvula do TDE de boreste estava fechada como, também, que a referida operação seguiu exatamente a cadeia de procedimentos tal como está definida no Manual da P-36.

(...)
... a testemunha EVANILDO SOUZA SANTOS fez um importante esclarecimento: "que uma das indicações de que a operação estava funcionando perfeitamente era o fato de que a bomba estava trabalhando na operação de descarga na pressão 14bar... que se a válvula de estanqueidade do tanque de boreste estivesse aberta não haveria como obter essa informação a partir do painel de controle.

Por outro lado, algumas contradições entre a filosofia do projeto da plataforma e aquilo que efetivamente foi construído comprometeram o adequado funcionamento da P-36 e podem ter contribuído de maneira decisiva para o acidente; a) o sistema de suspiro deveria estar interligado com o queimador de buíxa - jamais com o sistema de vent atmosférico; b) a região dos TDE deveriam estar classificadas como áreas de risco por existência de ambiente inflamável devido a presença de gás e c) os TDE deveriam ter mais uma linha de suspiro com duas válvulas de estanqueidade total - a P-36 contava, apenas, com uma linha de suspiro e uma única válvula de segurança.

Parece não haver erro de operação, e sim erro de projeto.

(...)
O mais impressionante é que a equipe de operação não tinha acesso à documentação que consubstancia a filosofia do projeto da P-36, mas apenas aos fluxogramas gerados a partir do projeto de construção da plataforma. Não é difícil imaginar que se a situação fosse outra, a P-36 jamais teria entrado em operação.

(...)
Por essas razões, ABSOLVO HÉLIO GALVÃO DE MENEZES, PAULO ROBERTO VIANNA e CARLOS JOSÉ MACIEL AZEREDO das acusações de homicídio culposo, na forma de crime formal (CP, art. 121, § 3º e art. 70) em virtude do acidente ocorrido no dia 15 de março de 2001 a bordo da Plataforma Petrobrás 36, nos termos do artigo 386, VI, do Código de Processo Penal."

Por fim, cumpre ainda salientar que o AUTORES indigitados na sentença acima reproduzida, operadores da Plataforma P-36, foram representados naquela Ação Penal, e totalmente ABSOLVIDOS, comprovando a ausência de qualquer tipo de responsabilidade destes por conta do acidente sob análise, uma vez reconhecida - tanto pelos laudos técnicos ora acostados, como pela r. decisão criminal absolutória acima transcrita - que a causa determinante para o acidente que naufragou referida plataforma foi um incontestável erro de projeto, este configurado às escusas dos AUTORES e igualmente da Petrobrás.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Centrais

V - DA ANTECIPAÇÃO DA TUTELA

O acidente ocorrido com a P-36 — que envolveu direta e pessoalmente os AUTORES — deflagrou não só na sociedade, como no íntimo de cada um dos próprios AUTORES, a falsa premissa de terem sido os responsáveis pela negligência, imprudência e imperícia que resultou no lamentável acidente.

A decisão proferida pelo Tribunal Marítimo, sem sombra de dúvida, maculou a reputação profissional de cada um dos AUTORES, cuja repercussão, a nível profissional, indiscutivelmente abalou igualmente o emocional e psicológico de cada um deles.

Considerando que a decisão proferida pelo Tribunal Marítimo também se baseou na decretada responsabilidade dos AUTORES, a qual, no caso, vem a ser justamente o objeto da presente demanda, urge a necessidade de sobrestar-se a eficácia daquela decisão administrativa diante da dúvida que surge quanto à sua credibilidade.

Na exposta conformidade, e demonstrada a verossimilhança das alegações dos AUTORES respeitosamente requer a V. Exa., a concessão da antecipação da prestação jurisdicional (art. 273 CPC) para o fim de

- que seja suspensa a eficácia do v. acórdão proferido pelo E. Tribunal Marítimo, até o trânsito em julgado da r. sentença que emergir a propósito da presente causa.

A concessão da antecipação tutelar acima requerida justifica-se à luz dos seguintes pressupostos ...

- quanto ao "PERICULUM IN MORA" - dada à imperiosa necessidade de se suspender os efeitos daquela decisão administrativa em função dos inegáveis efeitos deletérios que derivam da mesma — até a análise final por parte do Judiciário —, efeitos estes que vêm causando irreparáveis prejuízos à excelência técnica de cada um dos AUTORES perante terceiros;
- quanto ao "fumus boni juris" — encontra-se ele demonstrado nesta exordial, posto que, a responsabilidade imputada aos AUTORES através do julgamento proferido pelo E. Tribunal Marítimo encontra-se fundamentada em inúmeras premissas inexistentes e equivocadas.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Administrativos

Cumprindo ressaltar, ademais, que a concessão da tutela antecipada ora pleiteada afigura-se ainda mais evidente na medida em que sua reversibilidade, pelo MM. Juízo, será sempre possível (§ 4º, art. 273 processual).

VI - RECAPITULANDO PARA MELHOR CONCLUIR

(a) O presente feito deve ser apensado aquele outro anteriormente proposto, tramitando perante esse mesmo MM Juízo, sob o nº 2007.51.017261-4, proposto pela PETROBRAS, em razão de serem decorrentes do mesmo fato e, por consequência, possuírem objeto e causa de pedir idênticos:

(b) A decisão proferida pelo E. Tribunal Marítimo é passível de reexame pelo Poder Judiciário, consoante pacífica jurisprudência do Suprema Corte e do Superior Tribunal de Justiça; *→ Numa fase de reexame*

(c) O julgamento proferido pelo E. Tribunal Marítimo contrariou as provas produzidas no curso da instrução probatória administrativa, bem como desprezou — por não ter sequer conhecido o recurso — as provas técnicas trazidas posteriormente ao julgamento de 1ª instância, consubstanciadas em pareceres técnicos estrangeiros produzidos pelos mais renomados experts na área;

(d) Referidos pareceres técnicos estrangeiros e os outros documentos comprovam a existência de um erro de projeto perpetrado pela empresa contratada pela PETROBRAS para realização das obras de conversão da Plataforma, sendo certo que restou demonstrado, de forma ampla, que referido erro de projeto resultou no desencadeamento de uma sequência de consequências que findaram por naufragar a mesma; *→ Pareceres técnicos estrangeiros*

(e) A empresa contratada pela PETROBRAS assumiu: a) contratualmente o dever de responder pela obra contratada; b) por seu presidente que era a responsável pela obra; c) por seus técnicos responsáveis que os riscos decorrentes de modificações e da posterior falta de testes de segurança (hazop) seriam da contratada sem comunicação à contratante (PETROBRAS);

(f) Por sua vez, a minuciosa e abrangente análise técnica levada a efeitos por cada um dos experts estrangeiros demonstrou que as imputações que serviram de premissa para o E. Tribunal Marítimo vir a responsabilizar os AUTORES não se sustentam por não possuírem respaldo técnico, sendo certo que o erro de projeto

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

acima referido foi o único causador — além de contribuir para uma reação em cadeia equivocada por parte dos Autores — do trágico acidente narrado nesta peça vestibular e que,

(f) Os referidos laudos técnicos, ora acostados, igualmente demonstraram que independentemente do erro de projeto cometido pela empresa contratada para realização das obras de conversão da Plataforma, os AUTORES agiram dentro do mais estrito cumprimento das normas técnicas previstas no manual de operações da P-36 (elaborado e entregue pela empresa contratada), a justificar a irresignação com relação à responsabilidade que foi, de forma autônoma, imputada a cada um dos AUTORES.

VII - DO PEDIDO

Por todo o exposto, os AUTORES vêm, respeitosamente requerer a V.Exa. se digne:

- (i) Determinar a citação da União Federal (Advocacia Geral da União) para, querendo, contestar a presente, sob pena de revelia;
- (ii) Suspender os efeitos da decisão proferida pelo E. Tribunal Marítimo, visando a abstenção da União de impor aos AUTORES qualquer espécie de sanção ou restrição até o julgamento final desta ação;
- (iii) Anular parcialmente a decisão proferida pelo Tribunal Marítimo para o efeito de decretar a insubsistência da mesma no que se refere à condenação dos AUTORES quanto à suposta co-responsabilidade dos mesmos pelo acidente — na forma como lhes foi imputada, consoante esclarecido no histórico da presente —, cancelando a penalidade imposta aos AUTORES e decretando a absolvição/exculpabilidade dos mesmos para com o acidente objeto do procedimento instaurado e julgado por aquele órgão administrativo.

Protestam pela produção de todas as provas em Direito admitidas, em especial oral, documental complementar e pericial indireta de engenharia de produção e naval, e declaram ainda, conforme dispõe o artigo 39 do C.P.C., que seus patronos estão estabelecidos à Av. Rio Branco nº 25/1º andar, Centro — Rio de Janeiro/RJ — telefone: 2223.4212, onde receberão as intimações.

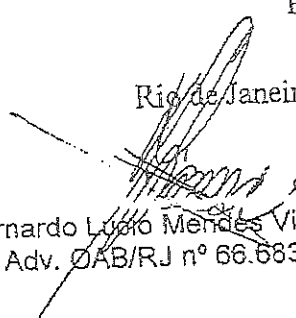
É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

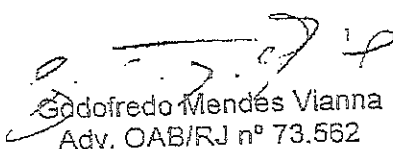
JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

Dá à causa, para fins de alçada, o valor de R\$ 6.649,85, valor relacionado à totalidade da multa que foi imposta aos AUTORES pelo Tribunal Marítimo.

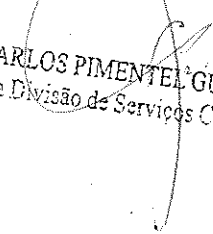
N. termos,
P. deferimento.

Rio de Janeiro, 21 de fevereiro de 2008.


Bernardo Lúcio Mendes Vianna
Adv. OAB/RJ nº 66.683


Godofredo Mendes Vianna
Adv. OAB/RJ nº 73.562

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL


JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

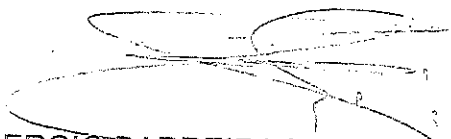
EXMO SR. JUIZ PRESIDENTE DO TRIBUNAL MARÍTIMO

Processo 2001/19489

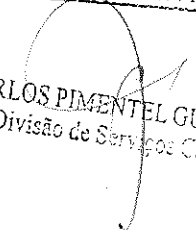
PETRÓLEO BRASILEIRO S.A – PETROBRAS, vem, mui
respeitosamente requerer que seja realizada a juntada do substabelecimento em
anexo nos autos do processo em epígrafe.

N. termos,
P.deferimento

Rio de Janeiro, 30 de julho de 2008


SERGIO BARREIRA BELERIQUE
OAB/RJ Nº 63.114

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL


JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

SUBSTABELECIMENTO

Substabeleço, com reserva, à Estagiária de Direito **PATRÍCIA SÁVIO DE ANDRADE DUMORTOUT CASTRO**, brasileira, solteira, inscrita na OAB/RJ sob o nº 158.558-E, portadora da Carteira de Identidade nº 20.369.090-4 do DETRAN/RJ e CPF nº 107.031.977-54, com escritório na Avenida República do Chile, 65 – 7º andar, Centro, Rio de Janeiro – RJ, CEP 20031-912, os poderes que me foram outorgados pela **PETRÓLEO BRASILEIRO S.A. - PETROBRAS**, na anexa Procuração, lavrada no livro 0667, folhas 010/011, ato 05, de 17/03/2008, do 13º Ofício de Notas da Comarca da Capital do Estado do Rio de Janeiro, única e exclusivamente para consultar, fazer cargas de autos, vista e/ou providenciar cópias reprográficas de autos que tramitam perante o Tribunal Marítimo, a Justiça Estadual (Primeira e Segunda Instâncias); a Justiça Federal (Primeira e Segunda Instâncias); a Justiça do Trabalho (Primeira e Segunda Instâncias); o Ministério Público Federal, Estadual e do Trabalho; a Polícia Estadual (Civil e Militar) e Federal; e os Órgãos Públicos da União, Estados e Municípios e respectivas administrações indiretas, no âmbito exclusivo do Estado do Rio de Janeiro, sendo vedado o substabelecimento pelo Outorgado.

O presente instrumento terá vigência a partir desta data, até o término do Termo de Estágio firmado com o Outorgado, previsto para 22/12/2008. *P*

Rio de Janeiro, 26 de julho 2008

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO

Carlos Cesar Borromeu de Andrade

Carlos Cesar Borromeu de Andrade

OAB/RJ 25.044

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

0751159

139 Ofício de Notas - Tabelião Luiz Fernando Carvalho de Faria
Av. Rio Branco 135 - Bruno 312 - RJ - Tel. 2224-8423 - Nº 00000
Reconheço por semelhança a(s) seguinte(s)
CARLOS CESAR BORROMEU DE ANDRADE - 25.044
S. #=====

Rio de Janeiro, 26 de Julho de 2008 às 12:33:30

1 - *Lucia Helena Furtado de Mendonça*

Lucia Helena Furtado de Mendonça - Tabelião - RJ - Nº 139
Válido somente nos atos de fiscalização





TABELIÃO Luiz Fernando C. de Faria

SUBSTITUTO Jaques Rezende Faria

13º ofício
de notasPROCURAÇÃO BASTANTE QUE FAZ:
PETRÓLEO BRASILEIRO S/A - PETROBRAS
na forma abaixo:

02-08

CERTIDÃO

LIVRO 0667

FLS 010/011

ATO 05

DATA 17.03.2008

S A I B A M, quantos este público instrumento de procuração bastante virem que no ano dois mil e oito, aos dezessete (17) dias do mês de março, nesta cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, neste Cartório do 13º Ofício de Notas, sito na Avenida Rio Branco, 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 nº 33.000.167/0001-01, neste ato representada por seu Presidente JOSÉ SERGIO GABRIELLI DE AZEVEDO, brasileiro, divorciado, economista, residente e domiciliado nesta Cidade, portador da Carteira de Identidade nº 00693342-42, expedida pela SSP/BA, inscrito no CPF/MF sob o nº 042.750.395-72; A presente reconhecida como a própria por mim e pelos documentos apresentados, inclusive seu presidente também por mim identificado como o próprio. Então, pela Outorgante por seu representante me foi dito que, por este público instrumento, nomeia e constitui, na forma dos artigos 26 e 35, inciso IV, do Estatuto da PETROBRAS, seu bastante procurador; NILTON ANTONIO DE ALMEIDA MAIA, brasileiro, casado, advogado, inscrito na OAB/RJ sob o nº 67.460 e inscrito no CPF/MF sob o nº 492.926.767-68, residente e domiciliado nesta cidade, na qualidade de Gerente Executivo do Jurídico da PETROBRAS com escritório na Av. República do Chile, nº 65 - 5º andar, Centro/RJ; ao qual outorga poderes das cláusula "ad judicia 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 levantá-los, receber, dar quitação e firmar compromissos, requerer cancelamento de protestos de título, ficando outrossim, investido dos poderes para representar a Outorgante nas audiências de conciliação previstas nos Artigos 331 e 447 do Código de Processo Civil, assim como nas audiências de instruções e julgamento, nelas podendo acordar e transigir, com o que fica o outorgado qualificado 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 públicas, as sociedades de economia mista e os delegados, concessionários ou permissionários de serviço público e habilitado para a prática de todos os atos de interesse da Outorgante junto às referidas pessoas, entidades, órgãos e unidades da Outorgante e unidades administrativas, facultando, ainda ao Outorgado, substabelecer os poderes ora recebidos, no todo ou em parte. A presente procuração revoga a anteriormente lavrada nestas Notas do 13º Ofício, no Livro 0625, fls 149/151, ato 058, em 02.06.06, ressalvada a eficácia dos substabelecimentos outorgados com base nas procurações anteriores. Lavrada sob minuta apresentada. Certifico que as custas deste ato serão recolhidas ao Cartório, de acordo com a portaria 203/2007 da Corregedoria Geral de Justiça do Rio de Janeiro, da seguinte forma: custas R\$ 9,65 (tab.7,2,a); informática R\$ 2,73 (tab. 1,9); Microfilmagem R\$ 3,65 (tab. 1,7); arquivamento de documentos R\$ 9,12 (tab 2,6); gravação eletrônica R\$ 2,73 (tab. 1,10); Mútua, Acoterj e Anoreg R\$ 8,15. Recolhido o acréscimo de 20 % no valor de R\$ 5,58 devido ao FETJ e o acréscimo de 5% instituído

F. COPIA FIEL DO DOCUMENTO

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

CERTIDÃO/JUNTADA

CERTIFICO que, em 06/09/2010, foi expedido Ofício nº 1877/2010 a PFN do Rio de Janeiro.

O referido é verdade e dou fé.

Aos 06 de setembro de 2010.

B

MARCELO DE SOUZA

Chefe da Seção de Execução de Julgados

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Gerais



TRIBUNAL MARÍTIMO

Av. Alfred Agache, s/nº - Praça XV de Novembro - Centro
 CEP: 20.021-000 - Rio de Janeiro - RJ.
 Tel: (21) 2104-6827 - secom@tm.mar.mil.br

19489 7096 S
 19489 7096 S

Ofício nº 1877 /TM
 FC/MM/10
 091

Rio de Janeiro, 6 de setembro de 2010.

A Sua Senhoria o Senhor
LUIZ FERNANDO SERRA MOURA CORREIA
 Procurador da Fazenda Nacional
 Chefe da Divisão de Acompanhamento Especial
 Procuradoria-Regional da Fazenda Nacional - 2ª Região/RJ
 Av. Presidente Antônio Carlos, nº 375, gr 718, Castelo
 CEP 20.020-010 - Rio de Janeiro - RJ

Assunto: **Julgamento do Processo nº 19.489/2001 - acidente com a "PLATAFORMA P-36"**

Senhor Procurador,

1. Em atendimento ao vosso e-mail, datado de 26 de agosto de 2010, e com referência ao meu Ofício nº 1649/TM, datado de 06 de agosto de 2007, encaminhado a essa Procuradoria, informo a Vossa Senhoria que:
 - a) já houve condenação da PETROBRAS, na instância deste Tribunal Marítimo;
 - b) a condenação proferida pelo Tribunal Marítimo é definitiva, tendo a decisão transitado em julgado em 14 de junho de 2007; e
 - c) a execução da cobrança fiscal da multa imposta encontra-se suspensa em face de decisão proferida pelo Juízo da 20ª Vara Federal no Processo nº 2007.51.0101.7261-4, publicada no DJ de 19 de outubro de 2007, página 35.
2. Colocamo-nos à disposição de Vossa Senhoria para quaisquer outros esclarecimentos considerados pertinentes.

Atenciosamente,

Luiz Augusto Correia
LUIZ AUGUSTO CORREIA
 Vice-Almirante (RM1)
 Juiz-Presidente

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS PIMENTAL GUSMÃO
 Diretor da Divisão de Serviços Carreiros

Cópias:
 TM-03.1
 TM-10
 Arquivo

Autenticado por:

Juraci Alves Jerônimo
JURACI ALVES JERÔNIMO
 Capitão-Tenente (T)
 Assistente

61229.002062/2010-56
 TM-10

12430 7071 8

JUNTADA

Aos 29 de julho de 2013, em Secretaria, junto aos presentes autos Ofício nº 315/PRU/RJ/SI da Procuradoria Regional da União c/anexos.
Do que para constar lavrei este termo.

MARCELO DE SOUZA
Chefe da Seção de Execução de Julgados

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO

JOSE CARLOS PINTO
Diretor de Serviço de Registro



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
Procuradoria Regional da União - 2ª Região
Av. Rio Branco N.º 135 - 13º Andar - Centro

OFÍCIO nº 315 PRU/RJ/SI

Rio de Janeiro, 27 de julho de 2013.

Processo nº 0012672-90.2008.4.02.5101 (2008.51.01012672-4)

Autores: PAULO ROBERTO VIANA E OUTROS
20ª Vara Federal

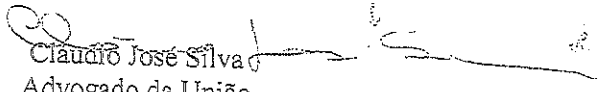
Prezado Senhor,

Servimo-nos do presente Ofício, para solicitar a este Tribunal que nos indique Assistente Técnico para atuar no presente feito, bem como nos encaminhe quesitos complementares, diante da perícia que será realizada.

Há de se esclarecer, que os autores provocaram a atividade jurisdicional, almejando a anulação parcial de decisão administrativa proferida pelo Tribunal Marítimo, na parte referente a condenação dos mesmos, como co-responsáveis pelo acidente ocorrido em 15/03/2001, decorrente de duas explosões sucessivas e posterior alagamento, seguido de naufrágio e perda total da Plataforma P-36.

O Juiz *a quo* determinou a realização de prova pericial (vide fls. 1721/1722 em anexo), razão pela qual torna-se mister que este Tribunal nos indique assistente técnico, bem como nos apresente quesitos suplementares, no intuito de possibilitar a plena defesa por parte desta Procuradoria.

Respeitosamente,


Cláudio José Silva
Advogado da União

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUIMARÃES
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

Tribunal Marítimo



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO NO RIO DE JANEIRO

EXMO. SR. DR. JUIZ FEDERAL DA 20ª VARA FEDERAL DA SEÇÃO
JUDICIÁRIA DO RIO DE JANEIRO

PROCESSO Nº 2008.61.01.012672-4
AUTORES PAULO ROBERTO VIANA E OUTROS
RÉU UNIÃO

A **UNIÃO**, por intermédio da Advocacia-Geral da União, nos autos do processo em epígrafe, vem, com fulcro no art. 300 do Código de Processo Civil, apresentar a sua

CONTESTAÇÃO

pelos fatos e fundamentos a seguir expostos.

1. BREVE SÍNTESE DOS FATOS

Trata-se de ação anulatória ajuizada por PAULO ROBERTO VIANA, CLAUDIO MARINHO MACHADO, HELIO GALVAO DE MENEZES, CARLOS JOSE AZEREDO, EVANILDO SOUZA SANTOS em face da União objetivando a anulação parcial de decisão administrativa proferida pelo Tribunal Marítimo (órgão administrativo que integra o Ministério da Defesa) na parte referente à condenação dos autores (funcionários da Petrobras) como co-responsáveis pelo

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

1601 194/9 70805
acidente ocorrido em 15/03/2001, decorrente de duas explosões sucessivas e posterior alagamento, seguido de naufrágio e perda total da Plataforma P-36.

Alegam os Autores que a decisão administrativa proferida pelo Tribunal Marítimo deve ser anulada na parte em que estabelece as suas co-responsabilidades, sob o fundamento de que o acidente envolvendo a Plataforma P-36 ocorreu devido a "erro de projeto", o qual foi elaborado pelas empresas inglesas NOBLE DENTON e AMEC, trabalho este gerenciado pela PETROMEC, subsidiária da MARITIMA, empresa que foi contratada pela Petrobras, através de processo de licitação, e que foi a responsável pela transformação da Plataforma, originalmente chamada "*Spirit of Columbus*", para que pudesse ser destinada ao campo Roncador, quando recebeu a denominação de P-36.

Sustentam os Autores que a decisão administrativa do Tribunal Marítimo onde foram reconhecidas as suas co-responsabilidades deixou de analisar diversas provas que demonstravam que o acidente tinha ocorrido basicamente em razão de erro de projeto, provas estas apresentadas pelos autores apenas em sede de embargos infringentes. Estas provas são: laudos periciais elaborados por peritos estrangeiros e a sentença penal absolutória proferida pelo Juízo da 1ª Vara Federal de Campos de Goytacazes.

Por outro lado, requerem os autores a imediata suspensão da eficácia da decisão proferida pelo Tribunal Marítimo, através de concessão de antecipação dos efeitos da tutela, e dos efeitos jurídicos que lhe são inerentes.

2. DA TEMPESTIVIDADE

A União foi citada, através de mandado de citação, em 14/05/2008, conforme fls. 1601, mandado este juntado aos presentes autos em 30/05/2008 (fls. 1599-V).

É COPIA FIEL DO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

19489 7081 S
Tendo em vista o prazo em quádruplo para a ré contestar, de acordo com o art. 297 c/c 188 do Código de Processo Civil, verifica-se a tempestividade da presente contestação.

3. A PLATAFORMA P-36

3.1. ASPECTOS ESTRUTURAIS DA PLATAFORMA P-36

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

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

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FINELLI LACERDA
Diretor da Divisão de Serviços Jurídicos

(607) 2479 709.258
Como descrito no relatório do inquérito da Capitania, sobre o qual se fará comentário mais adiante, a plataforma tinha como partes principais os dois flutuadores submarinos (os chamados "pontoon" (de boreste -BE e de bombordo - BB, contendo tanques, casa de bombas), dispunha de 4 colunas (duas AV e duas AR, contendo tanques e sistemas de drenagem), o denominado "caisson" central, participante da flutuabilidade após as modificações, o convés principal em três níveis, com diversos ambientes, a extensão de popa, o queimador e o heliponto.

O sistema de drenagem da "P-36" era constituído de dois tanques de 450 m³ cada, localizados no 4º nível das colunas de popa da unidade. Esses tanques, originalmente concebidos para armazenamento de lama para operação de perfuração, após as obras de modificação da "SPIRIT OF COLUMBUS", passaram a ser utilizados para drenagem de águas pluviais e outros líquidos contaminados com óleo, sendo adaptado para receber o petróleo da planta de processo numa operação de manutenção de algum vaso ou na ocorrência de uma situação de emergência, evitando o derramamento no mar. Passaram a ser denominados de tanques de drenagem de emergência (TDE).

4. O INQUÉRITO SOBRE O ACIDENTE

Em 16 de março de 2001, a Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, por meio da Portaria nº 17, instaurou o competente inquérito para apurar a explosão, seguida de incêndio, ocorridos a bordo da Plataforma PETROBRAS XXXVI (P-36), no dia 15 de março de 2001, cerca de 00h20min, na Baía de Campos, Rio de Janeiro.

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

- a) que, antes do acidente, a plataforma encontrava-se ancorada em

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

1610 2 2489 70P3 5

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

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

- uma 1ª explosão (a explosão mecânica) - ocorrida às 00h22min do dia 15/03/01, pela sobrepressurização do tanque de drenagem de emergência (TDE) da coluna de popa, a BE, provocando o rompimento mecânico de seu invólucro, liberando os fluidos nele contidos (óleo, água e gás) para dentro da coluna, causando danos na tubulação de água da rede de serviço adjacente, iniciando o alagamento e liberando gás, que atingiu outras áreas da plataforma.
- uma 2ª explosão - (a grande explosão química) - ocorrida às 00h39min, causada pela formação de mistura explosiva rica em gás, que teve contato com alguma fonte de ignição, pelo gás liberado no 4º nível da coluna devido ao rompimento do TDE, que atingiu outras áreas da plataforma, devido à abertura da escotilha entre o 3º e o 4º nível, bem como das portas estanques de acesso à coluna e pelos dutos de ventilação. A inundação do 4º nível da coluna por água, expulsando o gás pelas passagens abertas, criou um mecanismo que auxiliou seu deslocamento, acelerando a sua dispersão e mistura com o ar, aproximando-se do limite de explosividade, 17 minutos após o primeiro estouro, causando a grande explosão que atingiu os componentes da brigada de incêndio; e
- o alagamento e naufrágio - inicialmente pelo ingresso de água e óleo na coluna de popa a BE decorrente do rompimento do TDE após a primeira explosão, seguindo-se o acionamento automático do sistema de suprimento de água do mar para combate de incêndio, água que, porém, foi direcionada para o

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cantonais

compartimento da coluna, já que a tubulação de suprimento estava rompida devido ao estouro do TDE, progredindo o alagamento, atingindo o circuito de insuflação do sistema de ventilação.

Os "dampers" estanques do sistema de ventilação falharam e a água invadiu, através da ventilação, todos os compartimentos habitáveis do submarino (pontão) de popa-BE (salas de bombas, de propulsores, de injeção de água e túnel de acesso).

Como os tanques 26S e 61S estavam abertos para inspeção, foram também atingidos pelo alagamento e, após 7 minutos do primeiro evento, o nível da água na sala de bombas atingiu a parte elétrica da bomba de água salgada, fazendo com que ela falhasse, ficando as válvulas do circuito de ligação da caixa-de-mar permanentemente abertas. O alagamento progrediu com o ingresso de água através da caixa de mar e o ingresso intermitente de água proveniente da bomba de água do mar de serviço de proa-BE.

Quando foi percebida a correlação entre a operação da bomba e o aumento do adernamento da plataforma, por volta de 1h40min do dia 15, o ramal do anel de água salgada foi isolado na coluna popa-BE.

Durante as primeiras horas do alagamento, o grupo de controle de estabilidade da plataforma adicionou lastro na coluna de proa-BB, como forma de equilibrar a unidade, objetivando a manutenção das atividades essenciais a bordo.

Após a evacuação do pessoal não envolvido na faina de emergência, a plataforma continuava a adernar, ocorrendo, cerca das 04:30h pane geral do sistema de controle, sendo decidido o abandono da unidade.

O alagamento progrediu atingindo os paióis de amarras, iniciou-se o embarque progressivo de água nos tanques do submarino de popa-BE que

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

1612 17389 70754
tiveram seus suspiros submersos. O 4º nível da coluna foi tomado integralmente pela água e como a escotilha de ligação com o 3º nível e as demais passagens estanques superiores haviam sido abertas pela brigada de incêndio, toda a coluna foi alagada. Concomitantemente ao alagamento dos tanques profundos do submarino de popa-BE, compartimentos do convés foram lentamente sendo tomados pela água, até que o compartimento central também começou a alagar, não permitindo abordagem segura.

Somente no dia 17 de março iniciou-se o mergulho para resgate do corpo de um brigadista que se encontrava preso próximo aos guinchos, sendo tapados alguns suspiros e colocada conexão para injeção de ar e nitrogênio nos tanques. Às 16h embarcou a equipe da companhia SMIT TAK que assumiu o comando das operações de resgate. No dia 18 de março as condições de mar pioraram impedindo as operações de mergulho. Às 3h do dia 20 de março a plataforma apresentou afundamento acentuado, com aumento da banda, não mais se estabilizando, até o afundamento total, às 11h41min.

Em seu relatório, o encarregado do Inquérito, baseando-se nas conclusões do laudo pericial e da Comissão de Sindicância da Petrobras, concluiu que teriam contribuído para o acidente fatores de ordem material e operacional, conforme abaixo demonstrado:

Fator material:

- a classificação de zonas de risco para a área na qual estavam localizados os TDE não determinava a instalação de equipamentos específicos da planta de produção;
- tendo em vista a retirada da bomba de esgoto do TDE de BE, em fevereiro de 2001, as extremidades foram raqueteadas e fechada a válvula manual da linha de entrada, uma vez que não havia, temporariamente, como esgotar o tanque. Como tal válvula permitiu a passagem de fluidos para o interior do TDE-BE, cujo suspiro estava flangeado, ocorreu a sobrepressurização;
- a ausência dos elipses do tanque 26-S e do "void" 61-S, retirados para futura inspeção, bem como a abertura da escotilha entre o 3º e o 4º pisos e das portas estanques de acesso à coluna alteraram as condições de estanqueidade da

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS PIMENTA
Diretor da Divisão de Serviços

embarcação; e

- houve falha nos atuadores de fechamento dos "dampers" estanques da ventilação, permitindo a comunicação da coluna e do submarino; a existência de duas bombas "sea water" do sistema de água salgada em manutenção reduziu a possibilidade de reação em situação de emergência.

Fator operacional:

- pelo acondicionamento de grande quantidade de água contaminada com óleo nos TDE, pelo isolamento da linha de suspiro ("vent") do TDE de BE, estando com sua rede de esgoto flangeada em função da retirada da bomba de esgoto;

- com a linha de admissão isolada apenas pela válvula de admissão, passível de permitir fluxo;

- o procedimento de alinhamento do TDE-BB para o "header" de produção em vez de ir para o "caisson", permitindo o contra-fluxo de óleo e gás para o sistema de drenagem;

- a operação de esgotamento do TDE-BB sem o acompanhamento direto do COPLAT ou do SUPROD; operação de retirada dos elipses de tanques de lastro e caixa de estabilidade, alterando as condições de estanqueidade e compartimentagem; e

- a operação de lastreamento dos tanques de proa-BB com a finalidade de manter a "P-36" nivelada, retirando a reserva de flutuabilidade.

Nos autos do inquérito foram apontados como possíveis responsáveis pelo acidente:

- as Classificadoras RINA e ABS, pela classificação inadequada das zonas de risco na área onde estavam localizados os TDE;

- o COPLAT Paulo Roberto Viana, o SUPROD Hélio Galvão de Menezes, os Operadores Evanildo Souza Santos e Carlos José Maciel Azeredo e o técnico de estabilidade Cláudio Marinho Machado (autores da presente demanda), todos de serviço no horário.

10/3 19489/70165
2
JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

13-189/6093
1614
2

4.1. A Representação da Procuradoria Especial da Marinha

Recebidos os autos de inquérito, foram estes remetidos à Procuradoria Especial da Marinha (PEM), a qual, dentro da competência que lhe foi atribuída pela Lei nº 7.642/1987, com fulcro nos art. 14, letra a e 15, letra e, da Lei nº 2.180/54 (Lei Orgânica do Tribunal Marítimo), ofereceu Representação em face de:

- Como responsáveis pelo 1º acidente (o estouro mecânico do TDE).

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

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

3) o Supervisor de Produção Hélio Galvão de Meneses, interinamente na função de COPLAT, pela execução da operação de flangeamento da rede de esgoto e do suspiro ("vent") do TDE de BE;

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

1) a Petrobras - Petróleo Brasileiro S/A, na condição de proprietária e gerenciadora das grandes modificações promovidas na plataforma original, denominada "SPIRIT OF COLUMBUS", inicialmente concebida para ser uma unidade auto-propelida de perfuração e produção, sem antes ter entrado em operação, transformada para operar como unidade de produção de maior porte no campo de Roncador, recebendo a denominação de "P-36".

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

1615
Segundo o depoimento de fls. 220/225, dos autos do processo administrativo em apêndice, o tanque chamado de "base-oil tank" foi transformado para tanque de drenagem de emergência (TDE) porque, no projeto básico, a Petrobras colocou como especificação técnica a existência de um tanque com capacidade volumétrica do maior vaso da planta, com uma folga de 20% e, por este motivo, o projetista da AMEC sugeriu a utilização daquele tanque, pois não haveria como acomodar no convés um tanque com a capacidade solicitada, sendo tal tanque um requisito da Petrobras, com a finalidade de aumentar a segurança da plataforma com relação a prevenção de poluição, evitando derramamentos no mar.

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

Sustentou a PEM que, conforme concluiu o laudo de exame pericial documental, a classificação de zonas de risco para as áreas nas quais estavam instalados os TDE não determinava a instalação de equipamentos específicos da planta de produção, apesar de os tanques estarem a ela interligados.

A RINA foi mantida como classificadora da embarcação, por exigência contratual, por ser a embarcação de bandeira italiana, permanecendo como tal, tripulada por marítimos italianos como principais de bordo (comandante, imediato, etc.). Como a Petrobras não tinha experiência com esta classificadora, exigiu outra, a ABS, até por ter mais conhecimento justamente na planta de produção, durante as obras de modificação.

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

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

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS PIMENTEL GUEIXÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

1016 19489 70895
2
2) o Técnico de Estabilidade Cláudio Marinho Machado, pela realização da operação de lastreamento dos tanques de BB, diminuindo a reserva de flutuabilidade; pela não realização de ações diretas para o esgoto das áreas alagadas em consequência da primeira explosão; e por ter permitido a retirada dos elipses de acesso ao tanque de lastro 26-S e da caixa de estabilidade 61-S, alterando as condições de estanqueidade da embarcação por período excessivamente longo.

Insta ressaltar que a representação descreveu, de forma detalhada, o sistema de drenagem de emergência, bem como enfatiza que sua finalidade principal era a de receber hidrocarbonetos, da planta de processo, em situação de emergência (registrou o fato de que, quando da construção da "SPIRIT OF COLUMBUS", tais tanques destinar-se-iam ao armazenamento de uma espécie de lama para perfuração de poços de petróleo). Secundariamente, tais tanques recebiam águas pluviais que se acumulavam sobre o convés. Estas águas, inevitavelmente contaminadas por óleo, eram conduzidas aos TDE através da rede de suspiro (rede de alívio para evitar o acúmulo de gases nos tanques e o aumento da pressão interna dos mesmos). Os TDE eram interligados entre si através do circuito que se prestava tanto para admissão, como para descarga. Comunicavam-se com a planta de processo e, ainda, com um tanque para descarga de resíduos. Por estarem comunicados à rede de suspiro ("vent" atmosférico da plataforma), permaneciam sob condições normais de pressão atmosférica, e não estavam equipados com os instrumentos de monitoramento e segurança que necessariamente deveriam possuir se, ao contrário, permanecessem sob pressão superior à ambiente.

O TDE de BE estava fora de operação em razão da retirada de sua bomba de recalque para reparos em terra, desde 10 de fevereiro de 2001, não havendo ao alcance dos operadores quaisquer outras providências contingenciais além do isolamento (raqueteamento por flanges cegos) das seções de redes a que a bomba removida antes se conectava. Este flangeamento foi necessário por não existir bomba de rodízio que pudesse substituir, ainda que temporariamente, aquela defeituosa.

Para se interromper a progressão do alagamento do tanque com o

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS VIANA
Diretor de Defesa e Segurança

1617 10903
influxo de águas pluviais, identicamente foi raqueteada a rede que o comunicava com o circuito de suspiro atmosférico.

Mais de um mês após o isolamento do tanque TDE-BE (pela retirada da bomba) e transcorridos cinco (5) dias do raqueteamento do suspiro (em 9 de março), no dia 14 de março, por volta das 22h21min, iniciaram-se a bordo os procedimentos para esgotamento do TDE/BB, que continha a tal água pluvial contaminada com resíduos oleosos. Foi efetuada manobra no plano de válvulas do setor de produção, que resultou na comunicação da rede de descarga do TDE-BB com a planta de processo, para onde seria esgotada a água acumulada no tanque.

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

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

Sendo assim, em sede da Representação da PEM, a explosão mecânica foi causada, em somatório:

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS RIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

- 1018 19487 70915
- pela retirada para reparo da bomba de recalque do TDE/BE, sem que houvesse outra para ser reposta em seu lugar, o que foi, por assim dizer, ponto de partida de todos os sucessivos eventos a bordo;
 - pela presença de água contaminada com resíduos oleosos nos tanques de drenagem de emergência, durante considerável período em que a plataforma esteve em produção, contrariando recomendação do manual de operações;
 - pela ocorrência de fluxo através da válvula de admissão, permitindo encher parcialmente o TDE de BE com a perigosa mistura de óleo e gás; associada ao raqueteamento do suspiro ("vent"), que ocasionou a sobrepressurização e o rompimento do TDE-BE;
 - pela demora na partida da bomba de drenagem do TDE de BB, permitindo o fluxo reverso indesejado de óleo e gás para o interior do TDE-BE, por aproximadamente uma hora; e
 - pela absoluta falta de cuidado/cautela em não se desfazer a manobra da válvula que comunicou o circuito com a planta de produção, ao se verificar que a bomba não dava partida.

Também, de acordo com o constante da citada Representação, a equipe condutora da plataforma, envolvida na faina, criou uma situação de anormalidade, e com ela permaneceu sem se inquietar, sem efetuar uma análise detida e exaustiva da nova condição.

Somam-se evidências de que, seja no aspecto material (inúmeros equipamentos funcionando precariamente), seja no aspecto de preparo de pessoal (erros de procedimento), a plataforma estava sem condições de operar em plena segurança.

Sustentou a PEM que se fosse exíguo o prazo de comissionamento (aquele após o término da fabricação, mas anterior à entrada em operação dos equipamentos, quando se efetuam reparos, substituem-se os sistemas que se revelam pouco confiáveis, e treina-se o pessoal), maiores seriam as possibilidades de acidentes. Além da bomba de BE ter sido retirada para reparo em terra, eis que a de BB também não funcionara a contento, como também a válvula fechada permitia a passagem de óleo, os "dampers" dos dutos de ventilação (mecanismos de fechamento

É CÓPIA FEITA DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GISMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

677 1948 70225
automático, responsáveis para, na ocorrência de vazamento de gás, impedir que estes se espalhem por toda a plataforma) apresentavam defeitos como vazamentos hidráulicos, emperramento dos acionadores, além de problemas elétricos.

Entendeu àquela Procuradoria que, embora não tenha sido a "prima causa" deste acidente, essa situação demonstrada revelou o estado geral da plataforma. Também os sensores de nível dos tanques apresentavam erro freqüente; a Shut Down Valve não atuou satisfatoriamente no momento da emergência, obrigando o fechamento da válvula manual do gasoduto; das quatro bombas de incêndio existentes, duas estavam inoperantes - "não eram de boa qualidade; era comum às válvulas darem passagem; era baixa a confiabilidade das bombas do sistema de Glicol - desidratação do gás; já havia ocorrido anteriormente um vazamento de gás; no momento do incêndio, aqueles que se dispuseram a ajudar, tiveram dificuldades, pois "as mangueiras de incêndio não se conectavam aos hidrantes, porque os conectores eram diferentes".

Todos esses são equipamentos de altíssima responsabilidade e, a ocorrência neles de defeitos freqüentes deveria ter sido motivo para se reprovar o sistema que cada um deles integra, impedindo-se, assim, a entrada em operação da plataforma "P-36".

Porém, segundo a PEM, com todos esses problemas, a "P-36" foi colocada em operação, entendendo que uma sucessão de equipamentos que não operavam ou operavam indevidamente, seguida de uma sucessão de atos inadequados pelos condutores da plataforma, foram a evidência da decisão, no mínimo açodada, de se colocar em operação a "P-36" antes do tempo.

5. O PROCESSO SOBRE O ACIDENTE E FATOS DA NAVEGAÇÃO

Em sessão datada de 29 de novembro de 2001, o Tribunal Marítimo conheceu os termos da Representação ofertada pela PEM, tendo sido declaradas intenções de voto discrepantes por parte do Juiz-Relator (que receberia a representação nos termos em que se encontrava) e da Juíza-Revisora (que

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL OLIVEIRA
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

1620 12489 70935
2
determinava o retorno dos autos à PEM para estender a representação em face da Empresa Marítima Petróleo e Engenharia Ltda, dos presidentes da Petrobras e da Marítima, como também contra diretores do alto escalão dessas duas empresas). A discussão propiciou o pedido de vistas pelo Juiz-Relator que, em sessão datada de 19 de fevereiro de 2002, votou acolhendo apenas em parte o voto da Juíza-Revisora, no que foi acompanhado pelos demais Juízes, determinando o retorno dos autos a PEM para estender a representação em face da Marítima Petróleo e Engenharia Ltda., na condição de responsável pelo detalhamento do projeto e pela execução da obra de conversão da plataforma, diante da possível falha de projeto, materializada na instalação inadequada dos TDE no interior das colunas de popa da plataforma, ligados às plantas de produção de óleo e gás. Vencida a Juíza-Revisora quanto à extensão da representação contra os demais acusados.

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

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

Nessa fase, o Deputado Estadual Eduardo Cosentino da Cunha, Vice-Presidente da CPI da Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, ofereceu Representação Privada, com fulcro no artº 15 letra "e" da Lei nº 2.180/54, reportando-se ao voto vencido da Juíza-Revisora, em face dos então Presidentes e alguns funcionários da Marítima Petróleo e Engenharia Ltda. e da Petrobrás.

Acrescente-se que o referido Deputado sustentou que a veracidade dos fatos alegados e a responsabilidade dos representados seriam provadas através dos laudos do CREA-RJ, da AEPET, da DPC e da Comissão de Sindicância da Petrobras.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

1621
1948 70243
Ouvida a PEM, a Representação Privada foi recebida em parte, por maioria, excluindo do feito: Henídio Queiroz Jorge, chefe da fiscalização na obra de conversão e Phellipe Henri Reichstul, Presidente da empresa quando do acidente, pelas razões sustentadas pelo voto vencedor, que não os incluía como possíveis responsáveis desde quando foi discutido o recebimento da representação da PEM. Vencidos o Juiz-Relator, que não recebia a representação privada, por falta de legitimidade no interesse do autor e por inépcia da inicial, e a Juíza-Revisora, que recebia a Representação Privada nos termos em que se encontrava.

Em data posterior, ouvidos os Presidentes e funcionários da Marítima e da Petrobras, O Juiz-Relator, após a competente fundamentação, proferiu decisão quanto ao recebimento da Representação Privada, *in verbis*:

"Por todo o exposto meu voto será no sentido de:

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

- 1º) que não restou comprovada a legitimidade por interesse moral do autor para atuar no pólo ativo do presente Processo; e
- 2) que, mesmo admitindo-se, *ad argumentandum*, como superada a ilegitimidade supramencionada e, reconhecida a representação, não deve ser ela recebida, porque inépta, a teor do previsto no art. 41 do CPP, utilizado subsidiariamente de acordo com o art. 155 da lei n 2180/54, diante da não descrição das circunstâncias que permitam examinar a licitude e imputar a possível culpabilidade dos acusados, não havendo nos autos informações suficientes que pudessem alicerçar acusação em face dos representados."

É CÔPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Gerais

1622 19489 709518
6. A DEFESA / INSTRUÇÃO NOS AUTOS DO PROCESSO N. 19489/2001

Inicialmente, cumpre destacar que, em suas defesas, ressaltaram as características atípicas do acidente em apreciação, a intensa mobilização das instituições diante do estado de incerteza instalado quanto às condições de trabalho na bacia de Campos, instituindo várias comissões de investigação que possibilitassem a identificação das inúmeras possíveis causas do acidente. Entretanto, apesar da impossibilidade do exame físico do local, ao final de apenas três meses, foi emitido um relatório final da sindicância, devendo-se admitir que não foram esgotadas todas as possibilidades sobre a avaliação da dinâmica do acidente.

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

Após discorrer acerca da filosofia do sistema de drenos da plataforma, menciona a defesa que as novas exigências operacionais do Sistema de Drenagem Fechada (S.D.F.) para a plataforma requeriam maior capacidade e, para compor este sistema, foi cogitada a utilização dos tanques de armazenagem de graneis ("base oil tanks") pré-existent nas colunas da "SPIRIT OF COLUMBUS". Entretanto, a Análise Preliminar de Perigos (APP) não contemplou nenhum cenário de gás para tal S.D.F. Conforme se verifica nos documentos juntados que descrevem o sistema sinistrado, não foi ele objeto de estudo do HAZOP da "P-36" (Análise de Operações Perigosas).

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

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

1623 19480 70965

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

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

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

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

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS PIMENTA PEREIRA
Diretor da Divisão de Serviços Antais

19489 103418 1624

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

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

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

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

Finalizou a defesa enfatizando:

- que o acompanhamento da operação de drenagem do tanque sinistrado, como de qualquer rotina operacional, era da competência e responsabilidade do SUPROD e não do COPLAT, não existindo a propalada "senha" do COPLAT;
- que a única participação do COPLAT com respeito à operação dos TDE seria

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUGMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Gerais

1625 19939 70985
em caso de emergência, o que não era o caso, se necessário drenar a planta de processo para o tanque, e não o inverso, do tanque para a planta; e
- que o representado só foi informado acerca do raqueteamento do "Vent" após o acidente, detalhe que não constava da passagem de serviço do COPLAT, nem dos boletins diários de produção.

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

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

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

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

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL OLIVEIRA
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

19489170995
O representado se reporta aos mesmos documentos anexados pela defesa do COPLAT Paulo Roberto Viana.

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

Ressaltou que, sem saber sobre a extensão da avaria e considerando os indícios de incêndio, o fechamento das caixas de mar-de-popa BÊ implicava na parada das bombas de água do mar naquela perna e, conseqüentemente, na falta de disponibilidade do automatismo para combate ao incêndio, colocando em risco a vida dos integrantes da brigada. E, portanto, o representado ainda estava buscando as informações necessárias à tomada de decisão, quando aconteceu a segunda explosão, não lhe restando qualquer possibilidade de interromper o afundamento.

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

CÓPIA FIEL DO ORIGINAL
JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

1627 19489 71008

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

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

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

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

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS RIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

1618 19489 71013
2

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

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

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

Segundo a defesa, a equipe de operação não atuou de maneira equivocada. Neste aspecto, repetiu e reforçou os argumentos oferecidos nas defesas de seus funcionários representados, no sentido de que a válvula de acesso ao "header" de produção não foi mantida aberta pelos 54 minutos decorridos entre a tentativa de partida remota e a partida local da bomba como alegado; que o alinhamento do TDE de BB para a planta de processo tinha respaldo no manual de operação; que o acompanhamento da operação de esgotamento do TDE-BB foi realizado de acordo com os procedimentos regulamentares; que o evento crítico do sinistro foi o rompimento da válvula, e

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

17627 19489 71228
não era exigível que os operadores conjecturassem sobre tal hipótese; e que a consequência da alegada demora da partida da bomba seria nenhuma se a sinistrada válvula tivesse cumprido seu papel.

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

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

Quanto à acusação de que a operação de lastreamento dos tanques de proa BB, com a finalidade de manter a "P-36" nivelada, teria diminuído a reserva de flutuabilidade, alegou a defesa, reiterando os argumentos apresentados na defesa de seu funcionário técnico de estabilidade, que a 2ª explosão ocorreu enquanto ainda era realizada a análise da emergência, não competindo qualquer procedimento antes da avaliação do cenário, naqueles escassos 17min; e que o nivelamento da plataforma tornou-se uma medida prioritária, como forma de afastar o pânico dos tripulantes e garantir a evacuação da plataforma, além de viabilizar as tentativas de resgate dos membros da brigada de incêndio, dado às dificuldades de acesso ao local da explosão.

É CÓPIA FIEL DO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor de Divisão de Serviços Cartoriais

19489 710318

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

1630

6.1. ALEGAÇÕES FINAIS NOS AUTOS DO PROCESSO N. 19489/2001

Quanto à responsabilidade da transformação da plataforma "SPIRIT OF COLUMBUS" em "P-36" restou concretamente provado que houve erros de projeto, de total responsabilidade da Petrobras e da Marítima, solidariamente responsáveis pelas transformações introduzidas, cabendo à Petrobras, no entender da PEM, maior grau de culpa, pois pelos contratos internacionais - "supervision agreement" A PETROBRAS PERMANECEU COM OS DIREITOS DE FISCALIZAÇÃO E SUPERVISÃO DA OBRA E DE ALTERAÇÃO DAS ESPECIFICAÇÕES E PLANOS, dirigindo-se diretamente à Marítima, concluindo-se, portanto, que a Petrobras assumiu solidariamente com a Marítima a obrigação de resultado em relação à segurança e operacionalidade da "P-36".

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

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

103 13789 71045

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

É CÓPIA FIEL DO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Editoriais

1632 1948 71055
operações, sendo que nenhum deles alegou ter comunicado a Petrobras tal "anormalidade", embora pelas provas dos autos, restou notório que a Petrobras sabia que haveria presença do gás no sistema de drenos que escoavam para os TDE; que, todavia, uma falha operacional destaca-se das demais por sua suma importância e decisivo papel nos acontecimentos, ou seja, o raqueteamento do suspiro do tanque (TDE) de BÉ a ré; que as defesas denunciavam, ainda, a Petrobras e a Marítima, na qualidade de responsáveis solidárias pelas transformações do projeto da unidade, contemplando os TDE com válvulas do tipo bloqueio simples, previstas apenas para operação com fluidos não perigosos, e que deveriam ser do tipo bloqueio simples com sangria que não estariam sujeitas a sobrepressão indevida e, dificilmente, teria permitido qualquer passagem de fluidos; que o isolamento do TDE de BE, efetuado por Hélio Galvão de Menezes, portanto, foi um grande erro operacional, pois era de seu pleno conhecimento que, no cenário em questão, havia a presença real de gás, desde a entrada em operação da "P-36", ainda em comissionamento, sendo que os representados que já haviam efetuado operações iguais anteriormente, sabiam que havia erro no projeto de transformação dos TDE que, apenas no papel, não se contemplava a presença de óleo vivo no referido sistema, sendo que eram seus deveres, pelas funções que exerciam a bordo, alertar à Petrobras sobre a presença constante de gás nos sistemas de drenos dos TDE transformados.

Quanto à tese diferenciada da defesa de Paulo Roberto Viana a PEM alegou, em resumo, que o representado exercia a função de Coordenador da Plataforma (COPLAT) na ocasião do acidente, sendo sua defesa embasada, principalmente, em lançar responsabilidade sobre a Petrobras e a Marítima pelos projetos de transformações e sobre as Sociedades Classificadoras, por estarem os TDE em área tida como "não classificada" para ocorrência de gás, apesar da presença constante nos TDE de óleo com parcela significativa de gás (o chamado óleo vivo); e que, apesar do representado ter sido informado do raqueteamento do vent do TDE sinistrado somente após o acidente, pois só havia embarcado a apenas 14 horas do acidente, estes argumentos podem servir para atenuar sua responsabilidade, mas não para exculpá-lo totalmente, pois em razão das suas atribuições a bordo, durante às 14 horas que permaneceu embarcado antes da primeira explosão, tinha o dever de ter tomado conhecimento de todas as operações e manobras

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS BIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

12489 71065
que estavam em realização a bordo, sendo que se tivesse cumprido com suas funções, talvez teria evitado o acidente e suas seríssimas consequências.

Quanto à tese diferenciada da defesa de Hélio Galvão de Menezes a PEM alegou, em resumo, que o representado, técnico de produção, funcionário antigo da Petrobras, acompanhou por 9 meses no Canadá as obras de transformação da plataforma, estando comissionado na função de supervisor de produção desde novembro de 1999, sendo que na ocasião do acidente acumulava a função de COPLAT interino, em razão de férias do titular, em seu depoimento atestou saber que os TDE de bordo foram modificados para atender nova finalidade, pois originalmente eram utilizados para a fase de perfuração, sendo então interligados à planta de produção; que o representado declarou que vinha acompanhando o projeto de aceitação da obra e contrariando vários depoimentos, os livros de lastro e demais documentos salvados da "P-36", atestou que nunca houve necessidade de se transferir óleo da planta para os TDE, que sabia ter sido retirada a bomba de esgoto do TDE de BE e enviada para manutenção em Macaé e tendo confessado, também, que flangeou a rede de esgoto e o "vent" do tanque; que o representado, por tudo que foi apurado e provado nestes autos, foi o principal responsável por alterar as características estruturais do projeto, transformando o TDE de BE em vaso pressurizado ao flangear a rede de esgoto e o "vent" atmosférico do aludido tanque, fator determinante para eclosão da primeira explosão, alegando em sua defesa que sua decisão de flangeamento do suspiro e da rede de esgoto do TDE, mantendo a linha de admissão isolada apenas pela válvula de admissão, sem raqueteamento era tecnicamente compatível com os manuais técnicos e demais informações disponíveis aos operadores da "P-36", em uma evidente tentativa de lançar toda a responsabilidade às empresas responsáveis solidárias pelo projeto de transformação, isto é, Petrobras e Marítima; e que, embora estas empresas representadas tenham grande parcela de culpa, o representado foi imperito ao flangear a rede de esgoto e o "vent" atmosférico do TDE de BE, sabendo que estaria alterando as características estruturais de projeto do TDE, transformando-o em verdadeira panela de pressão com a válvula entupida, que não tardou a explodir, sendo que o representado foi o principal responsável pela primeira explosão - a mecânica.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

134 19479 71075

Quanto às defesas dos operadores de produção Evanildo Souza Santos e Carlos José Maciel Azeredo, a PEM alegou, em resumo, que tais operadores tinham pleno conhecimento de que eles próprios não obedeciam ao determinado no Manual de Operações da planta de processo da plataforma, eis que estavam armazenando grande quantidade de água contaminada nos TDE, sendo que o referido manual determina que esses tanques, em operação normal, devem permanecer isolados, só devendo ser utilizados para esgotamento emergencial de grandes volumes de petróleo dos vasos de processo ou em situação de emergência que exigisse o armazenamento de grandes volumes de água de produção em seu interior, sendo que, antes de ocorrer a primeira explosão a "P-36" estava operando dentro da normalidade, não havendo qualquer situação de emergência declarada a justificar o armazenamento de grandes volumes de água de produção em seu interior, o que permite concluir que os TDE deveriam estar isolados; e que os operadores representados tinham ciência de outras deficiências técnicas relativas a procedimentos regulamentares de operação e manutenção que vinham ocorrendo a bordo, tais como, erros sistemáticos na sondagem volumétrica manual e inoperância dos indicadores de nível dos TDE, entupimento do vaso de dreno aberto que recebe a água que escoava pelas bandejas dos equipamentos da plataforma, a existência de inúmeras válvulas a bordo que apresentaram defeito ou não vedando totalmente ou deixando aberta a passagem de fluidos, e o isolamento da linha de suspiro do tanque, sem que sua linha de admissão fosse, também, isolada, esta última, a principal delas, alterou as características do projeto dos TDE, passando estes à condição de vasos pressurizados, o que na verdade demonstra que eles haviam abandonado há muito o determinado no manual de operações, razão pela qual não é de se aceitar a teoria de suas defesas baseadas na alegação de que agiram dentro do determinado no citado manual. No que tange à análise do naufrágio da "P-36" constante do relatório da comissão de investigação ANP/DPC, esta tratou de identificar os elementos críticos relativos à progressiva perda de estabilidade e afundamento da plataforma, sendo que esta análise do naufrágio realizada pelos peritos da ANP/DPC, além de provarem a negligência da Petrobras quanto à manutenção da "P-36", tem relação de causalidade com os erros operacionais cometidos pelo representado Cláudio Marinho Machado.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

19489 110736 635

Quanto à defesa de Cláudio Marinho Machado, a PEM alegou, em resumo, que o representado é engenheiro e funcionário da Petrobras, exercendo por ocasião do acidente a função de técnico de estabilidade, tendo declarado em seu depoimento que somente chegou a sala de controle após a primeira explosão, pois se encontrava dormindo, sendo que o operador de serviço informou não haver no momento nenhuma operação extra de lastro e que a plataforma estava adernada dois graus e que as elipses do "stability box" estavam abertas e ao pesquisar a avaria no sistema, constatou nível alto na sala de bombas e na sala de propulsores derivadas no submarino de BE ("pontoon"), tendo declarado, ainda, que alagou o compartimento diametralmente oposto (proa BB) para compensar o adernamento, sendo esta uma decisão de momento para nivelar a unidade, pois não queria causar pânico a bordo; que os peritos da ANP/DPC concluíram que a ação tomada para corrigir a inclinação da plataforma acelerou o aumento indesejável de seu calado, com o que a PEM concorda; que a admissão de água de lastro em proa BB, efetuada por gravidade, só cessou quando os tanques estavam completamente cheios, sendo que a plataforma continuava a ser inundada por água do mar através da caixa de mar aberta na coluna avariada; que o fato de suas elipses de acesso terem sido mantidas abertas, contribuiu decisivamente para a aceleração da submersão contínua da plataforma, sendo que esse processo chegou a seu ponto crítico quando o nível do mar atingiu a abertura do paiol de amarras; que o fato do tanque de lastro e caixa de estabilidade terem sido mantidos abertos, caracterizou uma deficiência técnica (chamadas pelos peritos de "não conformidades") crítica relativa a procedimentos regulamentares de operação em áreas que exigem estanqueidade e compartimentagem, em desacordo com o Manual de Operação (MA-3010.38-1320-915-NBD-909-01), item de estabilidade em avaria, constituindo causa determinante para o naufrágio; que, no que tange à responsabilidade do ora representado, a quem cabia controlar a estabilidade da unidade flutuante em condições de avaria, aponta sua imperícia quanto a ineficácia de suas ações para conter o alagamento na coluna avariada, para efetuar o seu desalagamento ou mesmo para promover corretamente a movimentação de água de lastro entre as colunas não avariadas e na coordenação e treinamento de pessoal nas ações em emergência.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

1636
2
12489 71095

Quanto à aplicação do MODU CODE à "P-36" alegou a PEM, em resumo, que não assiste amparo ao afirmado no laudo técnico do Assistente técnico do RINA, segundo o qual por ser o MODU CODE um conjunto de regras primariamente voltadas para unidades móveis de prospecção, ao serem retirados da "P-36" os equipamentos de perfuração e os de propulsão própria, esta passaria a não ter que atender ao previsto no aludido MODU CODE, tendo em vista o contido na NORMAM 01, Capítulo 9, item 0901, sendo que concorda com sua afirmação quanto a "P-36", em razão das transformações pelas quais passou, deixando de ser de perfuração e com propulsão própria, passar a ter necessidade de complementação com outras regras pertinentes, denominadas API RP 500.

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

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

7. DA FALTA DE PREPARO DA EQUIPE DE OPERAÇÃO

Com base nos fatos acima narrados, conclui a Procuradoria da Marinha de forma acertada que "o fechamento da rede de suspiro foi uma conduta temerária e revelou o pouco adestramento da equipe de manutenção, além da ausência de uma consciência de perigo - questão esta afeita à filosofia de gerenciamento. Não houve uma análise profissional desta decisão, que contribuiu decisivamente para o acidente, não houve consulta ao Órgão

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

1637 19489 71105
Classificador. (...) Equipes bem treinadas são conhecidas por sua inflexibilidade, por seu extremo rigor e nível de exigência. Os relatos revelam, quanto a isso, que a P-36 estava conduzida por uma equipe ainda despreparada no tocante aos requisitos de segurança, dada à indiferença demonstrada aos inúmeros fatores de anormalidade que a P-36 apresentava. As atitudes dos escalões inferiores reflete e espelha o pensamento dos escalões superiores.(...) Os fatos até aqui analisados revelam, no entanto, uma conduta descuidada, própria de quem conhece pouco o equipamento que opera, o que nos revela que esta plataforma foi posta em operação sem estar a equipe de operadores pronta para conduzi-la."

Além do despreparo da equipe de operação da Plataforma, constata-se também que inúmeros equipamentos estavam funcionando de forma precária, o que pode ter origem no exíguo prazo de comissionamento (aquele após o término da fabricação, mas anterior à entrada em operação dos equipamentos, quando se efetuam reparos, substituem-se os sistemas que se revelam poucos confiáveis e treina-se o pessoal).

Portanto, o despreparo da equipe de operação aliada ao mau funcionamento de diversos equipamentos existentes na Plataforma indicam que a PETROBRAS, ao colocar em operação a P-36 antes das devidas medidas de cautela e prevenção, assumiu um enorme risco, tendo em vista a alta periculosidade que uma plataforma de petróleo por si só representa.

Toda esta reconstrução dos fatos e a análise da situação em que se encontrava a P-36, aliado ao nítido despreparo de seus funcionários só pode levar-nos a uma conclusão: que resta configurada a responsabilidade da Petrobras no que toca ao naufrágio ocorrido com a plataforma P-36, não podendo ser invocado pela mesma o suposto erro de projeto como se ele fosse hábil a romper o nexo de causalidade entre a conduta adotada pela PETROBRAS e o acidente ocorrido.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

8. TÓPICOS DA EXORDIAL

8.1. "DA DESCRIÇÃO RESUMIDA DAS CONDENAÇÕES QUE SE PRETENDE ANULAR"

Consta de fls. 5 da inicial, que os autores buscam proteção jurisdicional a fim de que a decisão administrativa, proferida pelo Tribunal Marítimo, seja parcialmente anulada, "na parte em que entendeu terem sido OS AUTORES - na qualidade de operadores da Plataforma da PETROBRAS - co-responsáveis pelo acidente ocorrido no dia 15 de março de 2001, cerca de 00:20min, (...)".

Após relatarem sobre quais foram as providências administrativas tomadas pela Capitania dos Portos do Rio de Janeiro e pelo Tribunal Marítimo, acerca dos procedimentos administrativos instaurados em decorrência do acidente e fatos da navegação que envolveram a "P-36", passaram os autores a transcrever partes da fundamentação do acórdão proferido nos autos do Processo nº 19.489/2001, por ocasião do seu julgamento e nos embargos de declaração impetrados pelos mesmos, isso, com relação a cada um dos autores.

Com relação às decisões ora atacadas pelos autores, conforme exposição contida no primeiro tópico - "Dos Fatos", deste relatório, o Tribunal Marítimo buscou enfocar todos os principais atos e procedimentos administrativos, desde a fase do inquérito até a decisão proferida nos embargos infringentes, tomados pela autoridade marítima e por este Órgão julgador, assim como os principais aspectos ressaltados pela PEM e pelos então representados, com relação à apuração do acidente e fatos da navegação que ocorreram com relação à citada plataforma da Petrobrás, razão pela qual, no momento, há que se passar, diretamente, para os argumentos mediante os quais os autores buscam se isentar da culpa e responsabilização, na esfera administrativa, imputada pelo Tribunal Marítimo.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

637
Nesse diapasão, em fls. 16 da exordial, os autores passam a discorrer sobre o que entendem como um dos fundamentos para tentarem a anulação de parte da decisão daquele Tribunal, objeto da presente demanda judicial.

Sustentam os autores que, paralelamente à decisão proferida pelo Tribunal Marítimo, tomaram conhecimento, "extra-oficialmente", acerca da instauração de "medida judicial perante a Corte de Nova Iorque/EUA proposta pelas **Seguradoras** (IFP & C Insurance Company & Outras) através da qual pleiteiam de sua **Resseguradoras** (Continental Insurance Company & Outras) as respectivas contribuições securitárias, ainda não pagas, decorrentes do sinistro relacionado à P-36 - figurando também naqueles autos a empresa **AMEC** (empresa estrangeira sub contratada pela MARÍTIMA para implementação do projeto de modificação da Plataforma) na qualidade de Ré no processo ('respondente' - doc. IV)".

Alegam que: "aquela Corte norte-americana. entendeu como importantíssima à discussão jurídica, uma melhor investigação acerca das questões relacionadas às alegadas falhas decorrentes do erro no projeto executado pela AMEC, sendo certo que o próprio Tribunal americano deu ênfase às considerações do perito judicial Rod Sylvester-Evans, subscritos, inclusive, de um dos laudos que estão sendo anexados à presente: (...)".

A seguir, alegaram que essas intituladas "importantíssimas informações processuais" foram, logo que conhecidas, repassadas ao Tribunal Marítimo, o qual "quedou-se omissa, não deferindo as provas requeridas, ou seja, não deferiu a expedição de ofício à Corte Americana para esclarecimentos".

Diante dessa situação, argumentam os autores: "(...) não teve outra opção a PETROBRAS e os AUTORES, senão, sponte própria, envidar esforços no sentido de obter mais elementos, os quais culminaram com a obtenção de Relatórios Técnicos elaborados por experts estrangeiros de reputação e idoneidade ilibadas, cujos termos e conclusões vêm a ser um dos pilares da presente demanda (...)".

Mais adiante enfatizam: "Com efeito, tais documentos se consubstanciam em 3 (três) minuciosos relatórios, elaborados por renomados experts estrangeiros que atuam na área de análise global de acidentes de melhoria de

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Jurídicos

79489 711350
sistemas, bem como de estabilidade de navios, plataformas e estruturas off-shore a saber: Drs. Rod Sylvester-Evans - aquele mesmo que atuou no Tribunal americano - Gary Kenney e Stuart Barr."

Posteriormente, comentam: "Contribuindo com a suspeita dos AUTORES relacionada à ausência de responsabilidade dos mesmos, veio também a sentença criminal absolutória transitada em julgado proferida pelo MM Juiz Dr. Marcelo Luzio Marques Araújo, titular 1ª Vara Federal de Campos dos Goytacazes - RJ nos autos da ação penal nº 2001.51.03.000863-5, instaurada em razão do acidente envolvendo a P-36, através da qual houve por bem isentar de responsabilidade todos os denunciados naquele processo, os quais vêm a ser os três (03) dos cinco (05) autores da presente demanda, (...)."

"Pois bem, de posse dos novos documentos técnicos acima mencionados - que atestavam com clareza a existência de erro no projeto do sistema de drenagem de processo - bem como da r. sentença definitiva proferida no âmbito criminal federal, os AUTORES vieram então a opor Embargos Infringentes (...), pugnando pela reforma da decisão proferida por aquela Corte Administrativa".

"No entanto, não obstante os novos e consistentes argumentos técnicos, os quais que demonstram manifesto erro de projeto, para o qual não concorrem de nenhuma forma os Autores, porquanto se deu sem a anuência ou participação, nem da PETROBRAS, aquele E. Tribunal Marítimo, para total surpresa dos Autores, limitou-se pura e simplesmente a não conhecer dos Embargos Infringentes, (...)" (sic)

Por fim, concluindo, argumentam: "Errou, portanto, o Tribunal Marítimo, na medida em que: (i) indeferiu a vinda dos documentos até então desconhecidos - e, repita-se, até então de posse da contratada (...); (ii) omitiu-se na entrega da prestação jurisdicional administrativa, não se dignando sequer a apreciar os preciosos laudos elaborados, por renomados peritos estrangeiros, (...); (iii) omitiu-se novamente ao deixar de prestar sua função jurisdicional uma vez que silenciou sobre a questão da ausência de responsabilidade dos Autores à luz do erro de projeto perpetrado pela construtora da plataforma; (iv) e culminou com outra grave omissão ao deixar de analisar e constatar a existência de erro de projeto, bem como de falta

1640
CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

1641 19489 71145
de estudos de segurança no equipamento sinistrado (HAZOP), o qual era de exclusiva responsabilidade da empresa construtora; (v) **omiti-se mais uma vez** ao deixar, igualmente, de verificar a assunção de responsabilidade da contratada Marítima em razão da 'Ata de Reunião' mantida entre esta e a sua sub-contratada AMEC EM 28/08/97; (vi) **persistiu na postura omissiva**, ao deixar de emitir pronunciamento sobre o fato de que a modificação levada a efeito no projeto de conversão jamais foi comunicada nem aos AUTORES nem à PETROBRAS, sendo certo que tal modificação não se encontrava inserta no manual de operações recebidos pelos AUTORES; (...):

Extraídos os principais pontos da argumentação dos autores, utilizada como supedâneos para o pedido de anulação da decisão do Tribunal Marítimo, abaixo serão demonstrados, paulatinamente, a sua total improcedência.

a) Primeiramente, conforme demonstrado anteriormente neste relatório, por ocasião das informações prestadas com relação aos embargos infringentes, os autores e, acredita-se, a Petrobrás, buscaram fundamentar seus recursos no conteúdo de três relatórios técnicos estrangeiros, subscritos pelos Dr. Rody Sylvester-Evans, Gary Kenney e Stuart Barr, assim como na decisão judicial, proferida nos autos da ação penal nº 2001.51.03.000863-5, pelo Juízo Federal de Campos, que absolveu três dos cinco autores.

b) Esses argumentos, também chamados, àquela época, de "matéria e prova nova", foram trazidos à apreciação do Tribunal Marítimo, como suporte para os citados embargos infringentes, os quais, em relação a todos os embargantes, conhecidos mas não providos.

c) Ao contrário do que dizem os autores, na decisão dos embargos infringentes, cujos fundamentos apresentados para sua impetração são os mesmos ora levados ao Judiciário, este Órgão, após devidamente submetidos os recursos à avaliação e competente manifestação da PEM, apreciou, detida e expressamente, cada um dos pontos levantados pelos condenados nos autos do processo administrativo.

d) Os autores, conforme demonstrado na fundamentação da decisão dos embargos infringentes, apresentam como fundamento da presente demanda, os

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

19487 7155
três relatórios elaborados pelos peritos estrangeiros e a decisão absolutória de alguns dos então embargantes, proferida pelo Juízo Federal de Campos, em autos de ação penal.

1642
Insta salientar que, tendo em vista os autores e a Petrobrás alegarem que existem "fortes indícios de erro de projeto", conforme ocorreu na ocasião da decisão do referidos embargos infringentes, em nenhum momento fizeram ou fazem prova do alegado, ou seja, não juntaram qualquer decisão da Corte de Nova Iorque no sentido de obrigar a AMEC a entregar a documentação que, segundo os autores e a Petrobras, encontra-se em exclusivo poder daquela empresa, para posterior análise.

Juntaram os autores, em fls. 4.958 e 4.959 dos autos do processo administrativo, por ocasião de seus recursos (embargos infringentes), tão somente duas transcrições entre cópias apócrifas e indicadas como sendo dessa mencionada Corte americana.

e) não mencionaram os autores, em nenhum momento, qual seria a função para a qual o Dr. Rod Sylvester Evans teria, então, sido designado nos autos do processo estrangeiro. Portanto, não se sabe qual seria a natureza jurídica desse "relatório" apresentado à Corte de Nova Iorque.

f) Conforme argüido pela PEM e pelo Juiz-Relator dos Embargos Infringentes, hoje, também, em sede da presente ação judicial, os três relatórios técnicos estrangeiros não trazem qualquer elemento novo ao processo.

Conforme muito bem abordado, nos autos dos embargos infringentes, pela PEM, e na decisão dos recursos, não há que se falar em matéria ou prova nova, tendo em vista que a matéria ora levada à apreciação judicial não pode ser considerada nem matéria exclusivamente nova, pois não se trata de questão de fato desconhecida no processo administrativo, nem de prova posterior, eis que são documentos reproduzidos na forma de pareceres, elaborados a pedido da própria Petrobrás, jamais podendo ser considerados como sendo uma perícia, conforme buscam convencer os autores.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

1643 19489 71165
Esses relatórios estrangeiros, na verdade, constituem-se em documentos técnicos emitidos por solicitação da própria Petrobrás, contratados a fim de analisarem, sob a ótica dos interesses dos autores, fatos que já foram amplamente discutidos no processo sobre o acidente e fatos da navegação, em âmbito deste Tribunal, em cujos autos foram estritamente observados os princípios constitucionais da ampla defesa e do contraditório. Esses relatórios técnicos, produzidos de forma unilateral e imparcial após o término da fase probatória junto ao Tribunal Marítimo, não puderam e não devem ser enquadrados no conceito jurídico de "documento novo".

Os três relatórios técnicos estrangeiros não trouxeram nem trazem qualquer elemento novo à colação, resumindo-se em verdadeira repetição dos argumentos anteriormente submetidos ao Tribunal Marítimo, por ocasião dos embargos infringentes, quando foram devidamente e competentemente avaliados, conforme pode-se observar nos termos consignados no competente acórdão.

Em total oposição à argumentação dos autores, cumpre deixar bem claro que os três relatórios estrangeiros não se encontram embasados em nova evidência, suficientemente capaz de justificar a anulação da decisão proferida por este Órgão, no julgamento do Processo nº 19.489/2001, nem, àquela época, fazer com que o Tribunal Marítimo reexaminasse a matéria julgada, já amplamente e exaustivamente discutida nos autos do citado processo administrativo.

Nesse sentido, verifica-se que esses três relatórios, oriundos de *experts* americanos, concluem ter havido um "erro de projeto", o qual viria a descaracterizar a responsabilidade dos autores da presente demanda.

Ocorre que, repita-se, esses documentos, trazidos à análise do Tribunal Marítimo por meio de embargos infringentes, encerram assunto amplamente discutido - "a possível existência de erro de projeto na conversão da plataforma *"Spirit Of Columbus"* para a "P-36", tema esse devidamente abordado em toda a instrução do processo, na fase de alegações finais, por ocasião do seu julgamento e em sede dos recursos impetrados pelos presente autores e pela Petrobrás. Inclusive, foi assunto debatido por ocasião da defesa dos

É CÓPIA FIEL DO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Correlatos

representados e devidamente esgotado para a competente decisão do Tribunal Marítimo.

g) Outro aspecto também ressaltado à época dos embargos infringentes e que cabe presentemente ser repetido, consiste no fato de inexistir certidão da Corte americana, que venha a atestar a autenticidade e vinculação dos relatórios técnicos estrangeiros ao processo que lá tramita. Da mesma forma, não há carimbo, marca ou referência de pertencerem, inclusive, a algum processo em tramitação na Corte americana.

h) Por conseguinte, pelas razões expostas, improcedem os argumentos dos autores.

Aquele Tribunal Marítimo em nenhum momento foi omissão com relação à apreciação de qualquer elemento trazido pelos autores, pela Petrobrás, pelos interessados ou pelos profissionais que ajudaram a formar o conjunto probatório capaz de subsidiar a sua decisão, nos autos do processo administrativo. Por ocasião do julgamento dos embargos infringentes, esta Corte Marítima, após manifestação da PEM, pronunciou-se acerca desses relatórios estrangeiros, quando concluiu não constituírem "matéria ou prova nova", capaz de insuflar o reexame da matéria já discutida no mérito, após longo período probatório, produzido nos autos do competente processo administrativo.

i) O outro fundamento apresentado pelos autores e, conforme se depreende da petição inicial, apresentado, também, pela Petrobrás, também já foi objeto da competente análise por ocasião do julgamento dos embargos infringentes.

Trata-se da sentença penal absolutória, proferida pelo Juízo da 1ª Vara Federal de Campos (Ação Penal Pública nº 2001.51.03.000863-5), por meio da qual três dos cinco autores foram absolvidos "por falta de provas".

Conforme muito bem fundamentado pela PEM, à época dos citados embargos, totalmente aplicável ao presente caso, a sentença penal "se baseou no sentido de que não havia prova suficiente em sede penal para a condenação imputada pelo Ministério Público como homicídio culposo aos embargantes Paulo

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL OLIVEIRA
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

1444-71153 645
Roberto Viana, coordenador da plataforma COPLAT, Hélio Galvão de Menezes, supervisor de produção, coordenador interino e Carlos José Maciel Azeredo, operador de produção, conforme manifestação anterior ao julgamento do próprio M.P. Houve, entretanto, o reconhecimento do juiz criminal do naufrágio da 'P-XXXVI', o que vale dizer que este reconheceu a existência do acidente da navegação cuja competência é desse Tribunal Marítimo conhecer. Em nenhum momento foi apreciado o mérito, ainda que o fosse, haveria de ser como foco de persecução penal, função do Estado."

Adentrando no tema, cumpre salientar que as normas jurídicas são autônomas entre si e, por conseguinte, as responsabilidades também o são, em princípio independentes. Assim, a responsabilidade civil não acarreta, necessariamente, a responsabilidade penal e a administrativa; esta última (imputada aos autores, à Petrobrás e à Marítima, pelo Tribunal Marítimo), por sua vez, independe da civil e da penal.

O julgamento do acidente e fatos da navegação, ocorridos com a "P-36" foi proferido por este Tribunal, um Tribunal Administrativo especializado, em cujos autos do processo administrativo foram analisadas as várias e extensas provas colhidas durante a instrução. O respectivo Acórdão prolatado, inclusive com unanimidade de votos dos Juízes do Tribunal Marítimo, baseou-se em provas de natureza técnica, respeitado o devido contraditório, sendo, pois, totalmente inaceitável, à luz do bom Direito, que seja aceita como prova uma sentença penal de primeira instância fundamentada em falta de provas.

8.2. "QUANTO AO MÉRITO DA DEMANDA"

Sob este tópico, os autores passam a discorrer sobre o que chamam de "mérito da demanda", subdividindo-o em quatro subtópicos, em relação aos quais serão feitos os comentários abaixo.

"(A) ATO ADMINISTRATIVO SUJEITO AO CONTROLE JUDICIAL - DO CABIMENTO DA PRESENTE AÇÃO ANULATÓRIA - POSSIBILIDADE DE REVISÃO JUDICIAL DA DECISÃO PROFERIDA PELO E. TRIBUNAL MARÍTIMO - JURISPRUDÊNCIA PACÍFICA DA SUPREMA CORTE E DO SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA SOBRE O TEMA"

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

1646
Indiscutível a questão de que o Tribunal Marítimo, por não ser um órgão integrante do Judiciário, não exerça atividade jurisdicional propriamente dita. Daí porque suas decisões não fazem coisa julgada material, ficando as matérias sujeitas ao reexame dos órgãos judiciários. A sua própria Lei Orgânica - Lei nº 2.180/1954, no art. 18, já abarca esta possibilidade de reexame pelo Poder Judiciário, *in verbis*:

"Art. 18. As decisões do Tribunal Marítimo quanto à matéria técnica referente aos acidentes e fatos da navegação têm valor probatório e se presumem certas, sendo porém suscetíveis de reexame pelo Poder Judiciário" (grifei)

Sendo assim, qualquer parte interessada poderá levar à apreciação do Judiciário matéria técnica/decisões deste Tribunal, proferidas em autos de processos administrativos sobre acidentes ou fatos da navegação. Porém, já que, legalmente, possuem valor probatório e são presumidas como "certas", tais decisões, para serem anuladas, deverão apresentar vício passível de revisão. Tais decisões, se emitidas pelas autoridades competentes e se revestidas de todas as formalidades legais, serão plenamente válidas e servirão como matéria de prova em processos judiciais.

"(B) JULGAMENTO PROFERIDO PELO TRIBUNAL MARÍTIMO CONTRÁRIO A PROVA DOS AUTOS - OMISSÃO RELAÇÃO À PROVA REVELADORA"

"(C) DAS PROVAS INEQUÍVOCAS A AUSÊNCIA DE RESPONSABILIDADE DOS AUTORES PELO ACIDENTE - OS ESCLARECEDORES RELATÓRIOS TÉCNICOS ORA ACOSTADOS DEMONSTRAM AINDA A EXISTÊNCIA DE FALHA NO PROJETO DE EXCLUSIVA RESPONSABILIDADE DA CONTRATADA"

"(D) A DECISÃO PROFERIDA PELA 1ª VARA FEDERAL DE CAMPOS TRANSITADA EM JULGADO - ABSOLVIÇÃO DOS AUTORES - CONFIRMAÇÃO DE EXISTÊNCIA DE ERRO DE PROJETO"

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

12459 7-20-8 1645
Nesse momento, os autores, efetivamente, revelam suas pretensões, quais sejam as de tentar rediscutir o mérito do acidente e fatos da navegação, ocorridos com a "P-36", já amplamente e devidamente examinado pelo Tribunal Marítimo, por ser matéria de sua competência legal.

Cumprе ressaltar que a argumentação trazida aos autos da presente ação judicial por si só já é contraditória, pois, se, realmente, pudessem os autores, bem como a Petrobrás, demonstrar e comprovar que o julgamento proferido pelo Tribunal Marítimo contrapôs-se ao arcabouço probatório produzido nos autos do processo administrativo, não trariam, como únicas argumentações: a alegada "matéria/prova nova" consubstanciada em três laudos técnicos estrangeiros, baseados em opiniões de profissionais contratados pela Petrobrás, sem a apresentação sequer das formalidades legais necessárias para sua apreciação por corte brasileira; e a sentença penal absolutória, por falta de provas, que, no presente caso, não interfere com a matéria julgada por este Órgão.

Os autores, então, passam a traçar comentários sobre o constante dos relatórios elaborados pelos Dr. Rod Sylvester-Evans, Gary Kenneey e Stuart Barr, assim como em relação à citada sentença penal absolutória de campos, documentos que foram alvo de comentários, neste relatório, tanto na parte afeta aos embargos infringentes, quanto nesta parte em que se está abordando o mérito, nestas informações.

Conforme mencionado, em total oposição ao alegado pelos autores, o Tribunal Marítimo, avaliou os fundamentos apresentados, em sede dos embargos infringentes, impetrados pelos autores e pela Petrobrás; abordou passo a passo as questões suscitadas e decidiu por negar-lhes provimento, pelos fatos e fundamentos também já reproduzidos e explicitados neste relatório de informações.

O que se busca com esta ação judicial, bem como a intentada pela Petrobrás, é convencer o Judiciário, com base em três relatórios técnicos estrangeiros, sem as devidas formalidades e vinculação comprovada a qualquer processo judicial em trâmite na Corte americana, e com base em sentença penal absolutória, em cujo processo buscou-se a responsabilização penal de alguns autores (matéria estranha à discutida e apurada pelo Tribunal Marítimo) que toda

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

648 19489 71218
a robusta prova produzida nos autos do Processo Administrativo nº 19.489/2001, julgado por este Tribunal, após anos de trabalho por inúmeros profissionais envolvidos, não foi capaz de demonstrar e comprovar fatos que comprovem os responsáveis pelo acidente e fatos ocorridos com a "P-36".

Foram várias provas produzidas em procedimentos investigatórios; comissões, inclusive da própria Petrobrás; depoimentos de testemunhas; pareceres técnicos de entidades intimamente ligadas ao assunto, dentre outras, que serviram para formar a convicção dos Juízes Relator e Revisor do Processo nº 19.489/2001, bem como dos Juízes responsáveis pelos embargos infringentes.

Conforme demonstram os trinta e um volumes do processo administrativo, após longa, progressiva e difícil apuração, eis que a plataforma "P-36" encontrava-se submersa á época da apuração, sempre com a participação de todos os envolvidos com o assunto, inclusive dos presentes autores e da Petrobrás, concluiu-se, por unanimidade, em julgamento pelo Tribunal Marítimo, que os responsáveis pelo acidente e fatos da navegação, que envolveram a "P-36", foram:

> a Petróleo Brasileiro S.A. - Petrobras e a Empresa Marítima Petróleo e Engenharia Ltda., sob os seguintes fundamentos:

- na qualidade de responsáveis pelo desenvolvimento, acompanhamento e execução do projeto de conversão da plataforma "Spirit Of Columbus", para atender as necessidades impostas pela transformação para possibilitar seu aproveitamento no campo de Roncador, na bacia de Campos, RJ, ocasião em que foram necessárias substanciais modificações em sua planta original, de unidade de perfuração e produção para, exclusivamente, engajar-se como unidade de produção;

- esses trabalhos de conversão, embora tenham acontecido em estaleiro no Canadá, executados pelas firmas inglesas Noble Denton, na parte estrutural-naval e AMEC, na planta de processo, foram gerenciados por diversos profissionais da Marítima e da Petrobras, sob o acompanhamento do GRUFIS (Grupo de Fiscalização da "P-36"), ficando claramente provado nos autos a existência de erros de projeto, cometidos solidariamente por ambas, Petrobras e Marítima, traduzindo-se estes erros pela localização dos TDE no interior das colunas, pela existência de uma única linha para drenagem e para esgotamento

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSÉ CARLOS PIMENTEL CUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

dos TDE;

- o projeto, normalmente, tem linhas independentes para drenagem e para esgotamento para dar maior segurança e para que fosse usada a mesma linha teria que ter algumas salvaguardas, o que não foi previsto;
- a localização do tanque de drenagem de emergência (TDE), no interior da coluna da plataforma, tinha a finalidade de armazenar água, óleo e resíduos e estava em área de vital importância e, sendo assim, não poderia ter sido permitido que ocorresse interligação da planta do processo com o referido TDE do modo que foi projetado, o que possibilitou o retorno de óleo vivo para estes tanques, sendo que as linhas deveriam ser independentes ou no mínimo deveria existir um dispositivo que impedisse o retorno, não prevendo o projeto instrumentos de segurança e alarmes e por não ter sido realizado o estudo de HAZOP (análise de riscos) no sistema sinistrado. Não tendo sido realizados estas análises, os responsáveis solidários pelo projeto, a Petrobras e a Marítima, através de sua subsidiária AMEC, permitiram que uma condição insegura tenha sido adicionada na alteração do projeto, portanto a possibilidade de ocorrer um vazamento de gás sem que o conjunto estivesse preparado para eventuais falhas de componentes do sistema, o que implicaria, por exemplo, na adequação de equipamentos elétricos para operarem em atmosfera explosiva;
- a legislação dava à Petrobras apenas três anos para explorar as reservas em águas profundas, e essa situação obrigou, após descoberto o campo de Roncador, o melhor campo brasileiro, a uma corrida em busca de uma plataforma que permitisse a colocação do referido campo de Roncador em produção dentro daquele prazo, isto fez com que a "P-36" entrasse em produção sem fossem cumpridas todas as etapas, desde o projeto até a operação, com os devidos cuidados com a segurança e com o treinamento do pessoal envolvido, tendo sido engajada na produção de óleo no campo de Roncador, em fase de comissionamento;
- a "P-36" tinha como destino o campo de Marlim Sul, tendo sido posteriormente alterado seu destino para Roncador, sendo que este campo tem características diversas daquele, fazendo com que houvesse alteração nas especificações originais da transformação para adequá-la ao novo campo;
- embora o pessoal envolvido com a operação da plataforma tivesse experiência comprovada, atestada pelos currículos anexados aos autos do processo, o projeto em questão era inédito, de grande magnitude e trazia em seu

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

1947 1133 1650

bojo inovações tais como a colocação de TDE no interior das colunas, o que deveria ter levado a operadora a iniciar a fase de comissionamento com cuidados redobrados, uma vez que a unidade já se encontrava em produção, com todos os problemas de operação e manutenção. Desse modo considerou-se, na decisão, que a Petrobras foi imprudente quanto ao comissionamento e negligente quanto ao treinamento do pessoal e isto fica claramente evidenciado ao se falar em comissionamento, entre outros: a) nas diversas falhas apontadas em válvulas e em indicadores de nível; b) na falta de aspiração de bombas; c) na avaria em bomba de descarga do TDE de BE; d) na avaria da válvula de admissão do TDE de BE; e e) nos problemas funcionais dos "dampers". Ao se falar em treinamento, entre outros: a) no raqueteamento indevido de uma linha de "vent", transformando um tanque atmosférico em tanque de pressão; b) na falta de mentalidade marinheira ao deixar as elipses dos tanques do submarino abertas para uma inspeção que seria realizada no dia seguinte; c) na tentativa de partida da bomba de esgoto do TDE de BB da sala de controle, quando a partida só era possível pelo local; d) na falta de explosímetros que orientassem a ação da brigada de incêndio; e e) na não realização de exercícios de adestramento do pessoal embarcado na frequência e na qualidade desejáveis;

- foi apontada, também, a negligência da Petrobras em relação a manutenção dos equipamentos que necessitavam de reparos imediatos, tais como: a) bomba de descarga do TDE de BE, que permaneceu no pátio em Macaé sem que fosse reparada ou sem providenciar sua substituição por mais de um mês; b) duas bombas de incêndio inoperantes; c) mangueiras de incêndio que não se conectavam aos hidrantes; e d) "dampers" dos dutos de ventilação apresentando defeitos como vazamentos hidráulicos, emperramento dos acionadores e problemas elétricos; e

- a robusta prova, produzida nos autos, demonstrou que para a Petrobras, no caso em tela, os interesses econômicos suplantaram àqueles voltados para a segurança das fazendas de bordo e das dedicadas vidas que ali labutavam.

Pelo exposto, foi considerada procedente a fundamentação da PEM, julgando o acidente e fato da navegação como decorrente de imprudência e negligência de Petróleo Brasileiro S.A. - Petrobras e da Empresa Marítima Petróleo e Engenharia Ltda., condenando-as o Tribunal Marítimo.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Corretivos

1651 19289 71248
> o Coordenador da plataforma "P-36" na ocasião do acidente Paulo Roberto Viana, e Hélio Galvão de Menezes, Supervisor de Produção, interinamente na função de COPLAT, sob os seguintes fundamentos:

- o primeiro foi acusado por permitir o armazenamento de alto percentual de mistura de água e óleo nos TDE, pelo flangeamento do suspiro e da rede de esgoto do TDE de BE, mantendo a linha de admissão isolada apenas pela válvula de admissão (sem raqueteamento) e pela realização da operação de esgotamento sem seu acompanhamento direto; e
- o segundo foi acusado pela execução da operação de flangeamento da rede de esgoto e do suspiro ("vent") do TDE de BE.
- desse modo, permitiu-se que uma condição insegura permanecesse no projeto, ou seja, a possibilidade de ocorrer um vazamento de gás sem que o conjunto estivesse preparado para eventuais falhas de componentes do sistema, o que implicaria, por exemplo, na adequação de equipamentos elétricos para operarem em atmosfera explosiva.
- conforme declarado pelo próprio COPLAT Paulo Roberto Viana, em seu depoimento, neste Tribunal (fls. 3593 dos autos), os atos feitos pelo COPLAT interino anterior, Galvão, em relação ao raqueteamento do "vent" deveriam ter sido por ele analisados, tendo em vista que quando se assume o serviço informa-se as ações tomadas anteriormente e, se houver dúvida, debate-se. No caso, não houve a referida troca de informações e em relação ao "briefing" de recebimento do comando da plataforma, o que, normalmente, é feito por dois dias, pessoalmente e por escrito. No caso desta passagem específica, o COPLAT interino anterior que estava sendo rendido desembarcou no mesmo voo no qual o depoente chegou a bordo, portanto não havendo passagem pessoal, apenas por escrito, o que demonstra o descaso com que foi feita tal passagem de serviço, caracterizando mais uma vez negligência no desempenho de suas funções de COPLAT;
- ainda com relação ao autor Hélio Galvão de Menezes, decidiu-se por serem acolhidas as argumentações da PEM, segundo as quais considerou-o como técnico de produção, funcionário antigo da Petrobras, tendo acompanhado por nove meses, no Canadá, as obras de transformação da plataforma, estando comissionado na função de supervisor de produção, desde novembro de 1999,

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

1652 19489 31258
sendo que na ocasião do acidente acumulava a função de COPLAT interino, em razão de férias do titular;

- em seu depoimento, atestou saber que os TDE de bordo foram modificados para atender nova finalidade, pois originalmente eram utilizados para a fase de perfuração, sendo então interligados à planta de produção. Declarou que vinha acompanhando o projeto de aceitação da obra e contrariando vários depoimentos, os Livros de Lastro e demais documentos salvados da "P-36", atestaram que nunca houve necessidade de se transferir óleo da planta para os TDE, que sabia ter sido retirada a bomba de esgoto do TDE de BE e enviada para manutenção em Macaé;

- confessou que flangeou a rede de esgoto e o "vent" do tanque, tendo sido apurado e provado, nos autos do processo administrativo, que foi o principal responsável por alterar as características estruturais do projeto, transformando o TDE de BE, em vaso pressurizado ao flangear a rede de esgoto e o "vent" atmosférico do aludido tanque, fator determinante para eclosão da primeira explosão;

- em seu depoimento perante este Tribunal (fls. 3602 dos autos), o COPLAT Paulo Roberto Viana declarou que se o depoente fosse o COPLAT anterior teria determinado o flangeamento da linha de admissão do TDE caso tivesse raqueteado a linha do "vent" e que, baseado na sua experiência, afirmou que válvulas podem falhar, por isso a boa prática de engenharia recomenda o flangeamento da válvula de admissão do tanque, ficando definitivamente demonstrada a falha operacional do representado em tela.

- considerou-se que o autor Hélio Galvão de Menezes foi imperito no desempenho de suas funções ao flangear a rede de esgoto e o "vent" atmosférico do TDE de BE, sabendo que estaria alterando as características estruturais de projeto do TDE, transformando-o em vaso de pressão, que não tardou a explodir, sendo que o representado foi o principal responsável pela primeira explosão - a mecânica.

Pelo exposto, considerou-se procedente em parte a fundamentação da PEM, julgando o acidente e fato da navegação como decorrente de negligência de Paulo Roberto Viana e procedente a fundamentação da PEM, julgando o acidente e fato da navegação como decorrente de imperícia de Hélio Galvão de Menezes, condenando-os o Tribunal Marítimo.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL RUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

1653 10449 71268
> os operadores de produção de serviço por ocasião do acidente Evanildo Souza Santos e Carlos José Maciel Azeredo, sob os seguintes fundamentos:

- ambos, estando de serviço no horário, não acompanharam as possíveis conseqüências da demora da entrada em funcionamento da bomba de esgoto de TDE de BB e a evolução dos níveis dos dois TDE, após o início da drenagem e o deficiente monitoramento na sala de operações; e

- considerou-se procedente a manifestação da PEM no sentido de que tais operadores tinham pleno conhecimento de que eles próprios não obedeciam ao determinado no Manual de Operações da Planta de Processo da plataforma, eis que estavam armazenando grande quantidade de água contaminada nos TDE, sendo que o referido Manual determinava que esses tanques, em operação normal, deveriam permanecer isolados, só devendo ser utilizados para esgotamento emergencial de grandes volumes de petróleo dos vasos de processo ou em situação de emergência que exigisse o armazenamento de grandes volumes de água de produção em seu interior, sendo que, antes de ocorrer a primeira explosão a "P-36" estava operando dentro da normalidade, não havendo qualquer situação de emergência declarada a justificar o armazenamento de grandes volumes de água de produção em seu interior, o que permite concluir que os TDE deveriam estar isolados.

Os operadores representados tinham ciência de outras deficiências técnicas relativas a procedimentos regulamentares de operação e manutenção que vinham ocorrendo a bordo, tais como, erros sistemáticos na sondagem volumétrica manual e inoperância dos indicadores de nível dos TDE, entupimento do vaso de dreno aberto que recebe a água que escoia pelas bandejas dos equipamentos da plataforma, a existência de inúmeras válvulas a bordo que apresentaram defeito ou não vedando totalmente ou deixando aberta a passagem de fluidos, e o isolamento da linha de suspiro do tanque, sem que sua linha de admissão fosse, também, isolada, esta última, a principal delas, alterou as características do projeto dos TDE, passando estes à condição de vasos pressurizados, o que na verdade demonstra que eles haviam abandonado há muito o determinado no Manual de Operações, razão pela qual não é de se aceitar a teoria de suas defesas baseadas na alegação de que agiram dentro do determinado no citado manual. Por outro lado, o alinhamento do TDE de BB com o "header" permitiu o contrafluxo de óleo e gás no sistema de drenagem, antes

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

1054 1947 71218
deste alinhamento, a válvula manual da linha de entrada do TDE de BB foi fechada, tendo sido verificado o fechamento da válvula de entrada do TDE de BE. Foram feitas, então, diversas tentativas, a partir da sala de controle central da plataforma, para partir a bomba de recalque, não tendo êxito na operação, pois a bomba só podia ser ligada através do comando local, situado próximo a bomba, o que demonstra o desconhecimento dos operadores no desempenho de suas funções, pois sabiam que o "vent" do TDE de BE estava raqueteado, sabiam da presença de óleo e gás no sistema, uma vez que foi feito o alinhamento com o "header" de produção, sabiam das errôneas informações dos indicadores de nível dos TDE, tanto que foi solicitada uma sondagem no tanque (ver depoimento de fls. 88), mas não sabiam que a partida da bomba só poderia ser feita pelo local o que determinou que a entrada do TDE de BE, que encontrava-se à pressão atmosférica antes do início das operações, fosse submetida a pressão de 10kgf/cm² com óleo e gás por 54 minutos. E mais, embora a configuração hidráulica do sistema de escoamento dos TDE permitisse que seu conteúdo fosse bombeado para a planta de processo através do "header" de produção, o procedimento regulamentar de esgotamento de água prescrevia que a operação fosse realizada através do "caisson" (tanque para descarga de resíduos) com o descarte subsequente de água no mar, sendo assim, a opção de retirar a água do TDE via "header" de produção contrariou os requisitos operacionais prescritos no Manual de Operações da Planta de Processo da plataforma (ET 3010.38-1200-941-AMK-924).

Pelo exposto, entendeu-se por considerar procedente a fundamentação da PEM, julgando o acidente e fato da navegação como decorrente de imperícia de Evanildo Souza Santos e Carlos José Maciel Azeredo, condenando-os o Tribunal Marítimo.

> o Operador II, exercendo a função de Técnico de Estabilidade, Cláudio Marinho Machado foi acusado sob os seguintes fundamentos:

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

É CÓPIA FIEL DO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

13489 7235 1655
período excessivamente longo;

- os peritos da ANP/DPC concluíram que a ação tomada para corrigir a inclinação da plataforma acelerou o aumento indesejável de seu calado, sendo que a admissão de água de lastro em proa BB, efetuada por gravidade, só cessou quando os tanques estavam completamente cheios, sendo que a plataforma continuava a ser inundada por água do mar através da caixa de mar aberta na coluna avariada;

- o fato dos elipses de acesso ao tanque de lastro 26S e da caixa de estabilidade 61S terem sido mantidos abertos, contribuiu decisivamente para a aceleração da submersão contínua da plataforma, sendo que esse processo chegou a seu ponto crítico quando o nível do mar atingiu a abertura do paiol de amarras. Deste modo, o fato do tanque de lastro e caixa de estabilidade terem sido mantidos abertos, caracterizou uma deficiência técnica crítica relativa a procedimentos regulamentares de operação em áreas que exigem estanqueidade e compartimentagem, em desacordo com o Manual de Operação (MA-3010.38-1320-915-NBD-909-01), item de estabilidade em avaria, constituindo-se como fator contribuinte para o naufrágio; e

- no que dizia respeito à responsabilidade do ora representado, a quem cabia controlar a estabilidade da unidade flutuante em condições de avaria, ficou caracterizada a sua imperícia quanto à ineficácia de suas ações para conter o alagamento na coluna avariada, para efetuar o seu desalagamento ou mesmo para promover corretamente a movimentação de água de lastro entre as colunas não avariadas.

Pelo exposto, considerando procedente a fundamentação da PEM, decidiu-se por julgar o acidente e fato da navegação como decorrente de imperícia de Cláudio Marinho Machado, condenando-o o Tribunal Marítimo.

Cada um dos fundamentos apontados foi devidamente considerado no acórdão proferido, cujo teor já foi devidamente reproduzido nestas informações.

**8.3. " DA ANTECIPAÇÃO DA TUTELA"
"RECAPITULANDO PARA MELHOR CONCLUIR"
"DO PEDIDO"**

Os autores solicitam a concessão de antecipação de tutela nos autos da

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

18459 71225 1656
presente ação judicial, medida essa que, sabiamente, não foi concedida pelo Juízo da 20ª Vara Federal do Rio de Janeiro, por inexistirem os pressupostos legais para sua concessão. No pedido, requerem, basicamente, a suspensão dos efeitos da decisão proferida pelo Tribunal Marítimo", bem como a sua anulação parcial para o efeito de decretar a insubsistência da mesma com respeito à condenação dos autores.

Não há, conforme as explicações expendidas acima, qualquer demonstração, por parte dos autores, de qualquer verossimilhança de suas alegações, passível de ensejar-lhes a tutela requerida, assim como improcedem os pedidos dos autores, tendo em vista que as decisões (julgamento do processo e julgamento dos recursos) do Tribunal Marítimo foram pautadas em provas robustas e na mais estrita legalidade.

9. CONCLUSÃO

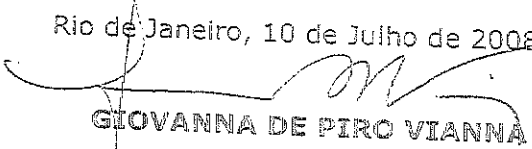
Diante do exposto, da regularidade processual demonstrada, da farta prova juntada aos autos do processo administrativo (documentos em anexo - X volumes), em que restou comprovada a indiscutível culpa dos autores, assim como da Petrobrás e da Marítima, ENTENDE A UNIÃO FEDERAL DEVAM SER JULGADOS IMPROCEDENTES OS PEDIDOS FORMULADOS NA PETIÇÃO INICIAL, devendo ser mantida, em seu inteiro teor, a decisão proferida por aquele Tribunal Marítimo em todos os seus efeitos, que julgou e condenou os autores, a Petrobrás e a Marítima, como responsáveis pelo acidente e fatos ocorridos com a Plataforma PETROBRAS XXXVI.

Protesta, desde já, por todos os meios de prova em direito admitidos, inclusive a documental suplementar.

Nestes termos,

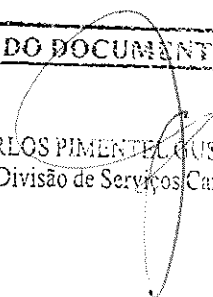
Pede deferimento.

Rio de Janeiro, 10 de Julho de 2008.


GIOVANNA DE PIRO VIANNA

Advogada da União

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL


JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

EXCELENTÍSSIMO SENHOR DOUTOR JUIZ DA 20.ª VARA FEDERAL DA SEÇÃO
JUDICIÁRIA DO RIO DE JANEIRO

Processo nº 2008.51.01.012672-4

PAULO ROBERTO VIANNA, CLÁUDIO MARINHO MACHADO,
HÉLIO GLAVÃO DE MENEZES, CARLOS JOSÉ MACIEL AZEREDO, EVANILDO
SOUZA SANTOS, já qualificados nos autos, em resposta à Contestação oferecida
pela Advocacia Geral da União – AGU, vêm por seu advogado infra assinado
(substabelecimento em anexo), tempestivamente, com fundamento no artigo 327, do
Código de Processo Civil, apresentar

RÉPLICA

pelos fatos e fundamentos que serão descritos a seguir.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEN GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

1. TEMPESTIVIDADE

194159/2013
107/2013
É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartorários

A publicação do despacho intimando os Autores a apresentar réplica à contestação ocorreu no dia 13.06.2012. De acordo com o art. 184 do Código de Processo Civil, a contagem do prazo para a resposta inicia-se no dia 14.06.2012.

Assim, em atenção ao prazo de 10 (dez) dias previsto no art. 327 do Código de Processo Civil, operar-se-ia a preclusão consumativa no dia 23.06.2012 (sábado). Todavia, considerando que o dia útil seguinte a tal data é o dia 25.06.2012, bem como considerando que, pela Portaria nº T2-PTP-2012/00373, de 25 de maio de 2012, o expediente e os prazos processuais nas Varas Federais foram suspensos no período de 20 a 22 de junho, oferecida a réplica no dia 26.06.2012, resta nítida a tempestividade da presente manifestação.

2. DA CONTESTAÇÃO APRESENTADA PELA UNIÃO FEDERAL

A AGU apresenta Contestação à ação anulatória ajuizada pelos Autores, reafirmando, basicamente, o que já havia sido defendido pela Procuradoria Especial da Marinha – PEM em sede administrativa, nos autos do processo 19.489/2001, que tramitou perante o Tribunal Marítimo.

Com efeito, os pontos principais da peça de defesa da União Federal concentram-se nos seguintes argumentos: a) a plataforma P-36 supostamente não estava em condições de operar em plena segurança, seja por razões de ordem material (inúmeros equipamentos funcionando precariamente) seja por razões de ordem de preparo da equipe de operação (erros de procedimento); b) não devem ser utilizados os três relatórios técnicos produzidos por peritos estrangeiros nos autos de medida judicial (Act 1975) que tramita na Corte de Nova Iorque/EUA¹ proposta pelas Seguradoras (IFP & C Insurance Company e Outras) através da qual pleiteiam de

¹ The evidence (Proceedings in other jurisdictions) Act 1975. A civil proceeding now pending before the United fls. 615 do processo em epígrafe.

1449 1325

suas resseguradoras (Continental Insurance Company e Outras) as respectivas contribuições securitárias, ainda não pagas, decorrentes do sinistro relacionado à P-36; por fim, c) a AGU elenca em sua Contestação as condutas supostamente perpetradas pelos Autores, ratificando, sem trazer quaisquer elementos novos, os termos postos pela PEM quando do oferecimento da sua representação ainda em sede administrativa.

Ocorre, D. Magistrado, que todas as alegações apresentadas pela Ré não merecem prosperar, conforme se depreende facilmente dos argumentos abaixo aduzidos e, a seguir, melhor delineados. Senão vejamos:

a) a própria União Federal anuiu para que as operações na P-36 pudessem começar, através da certificação oferecida por duas Sociedades Classificadoras. Ademais, qualquer sinistro ocorrido posteriormente, por uma falha exclusiva de projeto, não dever ser imputada à PETROBRAS ou à quaisquer de seus empregados, tendo em vista que todos pautaram suas ações em severos padrões de segurança;

b) os Autores insistem na utilização dos relatórios técnicos elaborados por peritos estrangeiros de renome internacional como meio de prova, por terem eles o condão de demonstrar cabalmente que o lamentável sinistro ocorrido na P-36, que culminou no afundamento da plataforma e na morte de 11 (onze) empregados, se deu unicamente em razão de um erro de projeto na transformação da P-36;

c) a nenhum dos Autores poderia ser imputada qualquer responsabilidade, seja por imprudência, imperícia ou negligência, pois nenhuma conduta seria capaz de evitar a ocorrência do acidente ou mitigar as suas lamentáveis consequências.

Todas as afirmações alçadas pela Ré foram, mais uma vez, tecidas para induzir a erro o Juízo, todavia a verdade emerge através das provas e argumentos trazidos pelos Autores e o arremate será dado pelos fatos que serão ressaltados a seguir.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

19489.71338

**2.1. DA ALEGAÇÃO POSTA NA CONTESTAÇÃO DE QUE A P-36,
SUPOSTAMENTE, NÃO ESTAVA EM CONDIÇÕES DE OPERAR DE FORMA
SEGURA**

Inicialmente, causa perplexidade que a Ré aduza de forma leviana que a P-36 não estava em condições de operar, afirmando de forma precipitada e equivocada que "além do despreparo da equipe da Plataforma, contate-se também que inúmeros equipamentos estavam funcionando de forma precária, o que pode ter origem no exíguo prazo de comissionamento (aquele após o término da fabricação, mas anterior à entrada em operação dos equipamentos, quando se efetuam reparos, substituem-se os sistemas que se revelam poucos confiáveis e treina-se o pessoal)."

Continua, ainda, a Ré na sua Contestação alegando que "o despreparo da equipe de operação aliada ao mau funcionamento de diversos equipamentos existentes na Plataforma indicam que a PETROBRAS, ao colocar em operação a P-36 antes das devidas medidas de cautela e prevenção, assumiu um enorme risco, tendo em vista a alta periculosidade que uma plataforma de petróleo por si só representa."

Ocorre que, ao contrário do aduzido pela Ré, a PETROBRAS é empresa que atende a rígidos padrões internos e internacionais de segurança e prevenção de acidentes, sobretudo na exploração e produção offshore de hidrocarbonetos.

De fato, a plataforma P-36 (ex *Spirit of Columbus*), quando da sua entrega à PETROBRAS para operação, foi certificada como técnica e operacionalmente apta por duas Sociedades Classificadoras de renome internacional, quais sejam a *Registro Italiano Navale* e a *American Bureau of Shipping*.

Como se nota, antes que começasse a operar, a plataforma P-36, suas instalações e seus equipamentos foram submetidos a um criterioso procedimento de certificação por 2 (duas) Sociedades Classificadoras

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUIMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Centrais

12489 71375 1071

internacionalmente respeitadas, sendo que ambas atestaram que a P-36 atendia aos rigorosos padrões de segurança, estando, portanto, livre para operar.

Nesse aspecto, cumpre destacar que é atribuição da Autoridade Marítima, segundo o art. 4º, inciso I, "d", da Lei 9.537/1997, a elaboração de normas para disciplinar a certificação de embarcações, senão vejamos:

"Art. 4º São atribuições da autoridade marítima:
I - elaborar normas para:

(...)

d) arqueação, determinação da borda livre, lotação, identificação e classificação das embarcações;

(...)

J) cadastramento de empresas de navegação, peritos e sociedades classificadoras;"

Com base em tal permissivo legal, com objetivo de regulamentar as atividades desempenhadas pelas Sociedades Classificadoras, foi editada a NORMAM 06/DPC (Norma da Autoridade Marítima emitida pela Diretoria de Portos e Costas). Segundo esse diploma, as referidas Sociedades atuam em nome da Autoridade Marítima Brasileira na regularização, controle e certificação de embarcações.

A NORMAM 06/DPC, em seu item 0104, "c", estabelece, ainda, que o Certificado de Classe é emitido pela Sociedade Classificadora atestando que a embarcação atende às regras específicas estipuladas para a sua classe. Além desta, há a NORMAM 04/DPC, que disciplina a operação de embarcações estrangeiras em águas jurisdicionais brasileiras. Esta norma aduz, em seus itens 0504 e 0506, que:

"0504 - PRÉ-REQUISITOS DA PERÍCIA

a) Classificação

A plataforma, navio sonda, FPSO e FSO estrangeiro que for operar em AJB por período superior a 30 (trinta) dias deverá ser mantida em classe e possuir os certificados estatutários atualizados, emitidos por uma das Sociedades Classificadoras autorizadas a atuar em nome do Governo Brasileiro."

0506 - LIBERAÇÃO DA UNIDADE PARA OPERAÇÃO

Após a realização da perícia, caso não seja apontada qualquer deficiência que represente risco para a

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS KMENTZ DE OLIVEIRA
Diretor da Divisão de Serviços Classificatórios

19489 71355

segurança ou salvaguarda da vida humana, a segurança da navegação ou a prevenção da poluição, será emitida uma Declaração de Conformidade para Operação de Plataforma, de acordo com o modelo contido no Anexo 5-A, com validade de 1 ano.

Uma Declaração Provisória para Operação de Plataforma poderá também ser emitida pelo Capitão dos Portos ou Delegado, caso as deficiências apontadas representem apenas risco moderado para a embarcação, desde que sejam implementadas ações para monitorar, controlar e corrigir essas deficiências. Nesse caso, a declaração deverá possuir em anexo uma lista com as exigências, contendo a natureza e o prazo para cumprimento das deficiências apontadas.

O modelo de Declaração Provisória para Operação de Plataforma consta do Anexo 5-B.

Caso sejam constatadas pelo perito, avarias ou deficiências que requeiram análise aprofundada, a unidade não será autorizada para operação, devendo ser solicitado ao Armador que obtenha da Sociedade Classificadora um parecer específico sobre a discrepância apontada. Somente após a análise desse parecer, o Capitão dos Portos ou o Delegado irá avaliar a conveniência de emitir o documento de autorização correspondente ou determinar a correção das deficiências apontadas. Caso seja determinado a correção dessa deficiência, o Armador ou seu representante deverá acionar a Sociedade Classificadora da unidade, que passará a acompanhar os reparos para posteriormente solicitar a baixa nas exigências observadas. A liberação da unidade ficará condicionada a análise e ratificação, pelo Capitão dos Portos ou Delegado, do relatório da Sociedade Classificadora, atestando que as deficiências observadas foram sanadas e/ou da sua confirmação a bordo pelo perito.

Deficiências que não afetem diretamente a segurança deverão ser tratadas como as apontadas em inspeção naval (controle do cumprimento de exigência mediante o acompanhamento da Unidade), não devendo impedir a emissão da declaração de conformidade correspondente."

Ora, diante do acima exposto, constata-se que, previamente ao início das suas operações, a P-36 passou por uma rígida perícia promovida pela Sociedade Classificadora, em nome da Autoridade Marítima. Pois bem, se as Sociedades Classificadoras fazem às vezes da Autoridade Marítima, elas atuam, na atividade específica de certificação das embarcações, como representantes do Governo brasileiro; da República Federativa do Brasil.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTA
Diretor da Divisão de Serviços Cartográficos

Acreditou, assim, a PETROBRAS que tal certificação atestava não haver qualquer erro de projeto que pudesse culminar no alagamento e afundamento da plataforma e no triste falecimento de onze empregados da Companhia.

No caso da P-36, a PETROBRAS contratou a empresa Marítima Petróleo e Engenharia Ltda., através do devido processo licitatório, para transformação da plataforma. A PETROMEX, por sua vez, na qualidade de subsidiária da Marítima, gerenciou o trabalho desenvolvido pelas empresas NOBLE DENTON e AMEC, responsáveis pela elaboração do projeto da P-36.

O contrato de empreitada, tal qual o da transformação da P-36, é disciplinado pelos arts. 610 e seguintes do Código Civil. O artigo 618 afirma expressamente que nos contratos dessa natureza de edifícios ou outras construções consideráveis, o empreiteiro de materiais e execução responde pela solidez e segurança do trabalho que realizou.

Se assim o é, em última análise, nem a PETROBRAS, nem seus empregados devem responder por uma acidente cuja causa determinante decorreu de erro de projeto. Projeto este elaborado e executado pela Marítima em conjunto com a NOBLE DENTON e AMEC.

Ora, como se sabe, a PETROBRAS atua no ramo de exploração e prospecção de hidrocarbonetos não tendo como atividade fim a construção de plataformas. De fato, a Companhia e os seus empregados não têm a *expertise* para atuar em atividade de tamanha complexidade. Tanto é assim que a elaboração do projeto, bem como a execução da obra de transformação da Plataforma "Spirit of Columbus" na P-36 foram contratadas por meio de licitação.

É certo, por oportuno, que a PETROBRAS, na qualidade de contratante dos serviços, poderia acompanhar o desenvolvimento da obra, designando, inclusive, empregados para monitorar *in loco* o decorrer da referida transformação. No entanto, tal acompanhamento não tinha qualquer cunho

técnico, na medida em que os empregados da PETROBRAS não têm a *expertise* necessária para opinar acerca dos acertos ou desacertos cometidos na elaboração do projeto da P-36.

Como mencionado na inicial e na contestação, o empregado Hélio Galvão, acompanhou por 9 (nove) meses, no Canadá, o processo da transformação da Plataforma. Todavia, a função que desempenha na PETROBRAS é de Técnico de Produção.

Se assim o é, não poderia ter – como de fato não teve – qualquer ingerência na execução e desenvolvimento do projeto que culminou na construção da P-36.

Além disso, através da realização do competente procedimento licitatório, a PETROBRAS buscou os melhores atores do mercado internacional. Como se nota, a PETROBRAS figura nessa cadeia contratual como cliente final, exatamente porque não atua na atividade de construção naval, e justamente por isso, contratou especialistas para converterem a unidade.

E, repita-se, a causa determinante para a ocorrência do trágico e lamentável acidente ocorrido com a P-36 foi um grave erro de projeto. Desse modo, quaisquer tentativas de prevenção ou contenção das explosões por parte dos empregados da PETROBRAS seriam inócuas.

De fato, no que tange especificamente ao prazo de comissionamento apontado como exíguo na Contestação, o seu aumento não evitaria ou reverteria o sinistro ocorrido na P-36. Isto por que, o acidente ocasionado não teria sido evitado caso se fixasse um prazo maior entre a entrega na plataforma e o início de suas operações.

Como já dito, a causa determinante do acidente foi um erro de projeto durante a transformação da plataforma. Erro este que não poderia ser superado nem com 10, 20 ou 30 anos de treinamento de equipe. Infelizmente, os

empregados da PETROBRAS estavam reféns de uma situação inevitável, que não poderia ser contornada mesmo que seguissem todos os rígidos padrões internacionais de segurança, bem como os elaborados pela Companhia.

Tal afirmação é corroborada pelos termos postos nos relatórios técnicos de lavra de renomados peritos estrangeiros, já transcritos na inicial, que identificaram graves erros de projeto perpetrados pelas contratadas. Como exemplo, se transcreve parte do laudo de lavra do perito Rod Sylvester-Evans, nos seguintes termos:

"2.1.6 Havia diferença significativa entre os projetos inicial e final de sistema DST da AMEC. O esquema final produziu diversos riscos inerentes...

(...)

2.2.2 Todavia, a AMEC deixou de realizar um estudo completo do tipo HAZOP do sistema DST final. Este foi um erro grave de projeto da AMEC.

(...)

Foi um erro de projeto confiar no fechamento de uma única válvula para evitar o fluxo reverso indesejado para dentro de um DST."

(Grifou-se)

Afirma, ainda, o perito que "havia um acidente esperando para acontecer". Constata-se, portanto, não ter havido qualquer falha humana, imputável a equipe que tripulava a plataforma, que possa ser apontada como causa do sinistro. Como já exaustivamente explicado, o acidente teve como causa determinante um grave erro de projeto, não havendo que se falar em despreparo da tripulação da P-36.

Não é só. A Ré afirma, de forma leviana, que o prazo de comissionamento teria sido exíguo, sem que junte aos autos qualquer documento que comprove a sua alegação. Não há prova de que algum diploma legal ou normativo foi violado. Todas as licenças e autorizações foram concedidas, como, por exemplo, a autorização da Marinha do Brasil, através da DPC (Diretoria de Portos e Costas) para o comissionamento, como já defendido pelos Autores em sede de Alegações Finais, nos autos do Processo nº 19.489/01, que tramitou perante o Tribunal Marítimo.

Deve ser afastada, igualmente, a alegação de agudamento no início das operações da P-36, pois é sabido que a plataforma tinha capacidade de processar 180 mil barris de petróleo/dia e processar 7,2 milhões de m³/dia de gás natural, mas só processava 84 mil barris de petróleo e comprimia apenas 1,3 milhões de m³/dia de gás.

A par do acima exposto, há que se ressaltar o preparo da tripulação da plataforma. A média da equipe da P-36 era de 18 (dezoito) anos de Companhia. Fato, este que denota o preparo, a capacitação e a qualificação do pessoal a bordo. Citem-se, como exemplo, alguns cursos dos quais os Autores participaram, antes do sinistro:

- a) PAULO ROBERTO VIANNA (18 anos de empresa): Reciclagem de Combate a Incêndio (término em 26.09.2000), Básico de SMS (término em 16.12.1999), Primeiros Socorros (término em 08.10.1993), II Encontro de engenharia elétrica (término em 10.12.1993), Instalações elétricas em atmosferas explosivas (término em 17.11.1993), Sistema de análise de falhas (término em 14.02.1993);
- b) HÉLIO GALVÃO DE MENEZES (23 anos de empresa): Desenvolvimento da Supervisão (término em 18.06.2000), Reciclagem de Combate a Incêndio (término em 13.10.2000), Controle de processos (término em 16.06.1998), Avançado de Medição de Vazão (término em 26.06.1997);
- c) CARLOS JOSÉ MACIEL AZEREDO: Prevenção e Remoção de hidratos em sistemas de produção (término em 19.07.2000), Gerência de rotina (término em 04.03.1999), reciclagem de combate a incêndios (término 08.07.1998), salvação (término em 07.07.2007).

Por fim, a alegação feita pela Ré, no sentido de que os equipamentos existentes da plataforma estariam funcionando de forma precária, igualmente, não merece ser acolhida por este i. Juízo.

Como já demonstrado linhas acima, em última análise, a própria União Federal anuiu para que as operações na P-36 pudessem começar e certificou

que todos os padrões de segurança foram atendidos. Portanto, qualquer sinistro ocorrido posteriormente, por uma falha exclusiva de projeto, não dever ser imputada à PETROBRAS ou à quaisquer de seus empregados, tendo em vista que todos pautaram suas ações em severos padrões de segurança.

Tudo isso consta da inicial oferecida pelos Autores e nos documentos que a acompanham, o que afasta por completo a alegação de que a P-36 não estava em condições de operar, seja por razões de ordem material (equipamentos funcionando de forma precária), seja por razões de ordem técnica (equipe supostamente despreparada), a qual levanta a Ré apenas para desviar o foco da controvérsia.

2.2. DA NÃO UTILIZAÇÃO DOS 3 (TRÊS) RELATÓRIOS TÉCNICOS PRODUZIDOS POR PERITOS ESTRANGEIROS NOS AUTOS DE MEDIDA JUDICIAL QUE TRAMITA NA CORTE DE NOVA IORQUE/EUA:

Segundo aduzido pela Ré na sua Defesa, nenhum dos três relatórios técnicos produzidos por peritos estrangeiros, nos autos de medida judicial (Act 1975) que tramita na Corte de Nova Iorque/EUA², devem ser utilizados como meios de prova da presente Ação Anulatória. Isto porque, segundo alegado pela Ré, os referidos relatórios teriam sido analisados pelo Tribunal Marítimo quando instado a se manifestar sobre eles, em sede de Embargos Infringentes.

Nesse aspecto, cumpre alertar, que o Tribunal Marítimo quedou-se omissa, não deferindo a expedição de ofício à Corte Americana para esclarecimentos, sendo assim não apreciou os laudos técnicos quando da emissão da sua decisão.

Considerando a negativa daquele Tribunal quanto à requisição dos documentos citados – referentes à medida judicial que tramitou em Nova Iorque – não teve outra opção a PETROBRAS e ou Autores, senão, por conta própria, enviar seus

² The evidence (Proceedings in other jurisdictions) Act 1975. A civil proceeding now pending before the United, fls. 615 do processo em epígrafe.

esforços no sentido de obter mais elementos, o que culminou na obtenção dos Relatórios Técnicos elaborados por *experts* estrangeiros, cujos termos e conclusões vêm a ser um dos pilares da presente demanda.

Os referidos relatórios atestam, com clareza, a existência de erro no projeto do sistema de drenagem. Nada obstante, o E. Tribunal Marítimo, para total surpresa dos Autores, não conheceu dos Embargos Infringentes, não conhecendo, por consequência, dos relatórios.

Em outras palavras, quando proferiu a sua decisão, o E. Tribunal Marítimo não levou em consideração as conclusões exaradas no âmbito dos relatórios técnicos, em que, como já dito, *experts* de renome internacional apontavam a existência de erro de projeto como a causa determinante do acidente.

Logo, são os laudos técnicos provas novas que devem ser apreciadas por este i. Juízo.

Os mencionados laudos foram juntados aos autos de medida judicial (Act 1975) proposta pelas Seguradoras (IFP & C Insurance Company e Outras) para obter das suas resseguradoras (Continental Insurance Company e Outras) as respectivas contribuições securitárias, ainda não pagas, decorrentes do sinistro relacionado à P-36,

Por oportuno, reproduzimos as considerações feitas pela Ré, assim dispondo:

"Nesse sentido, verifica-se que esses três relatórios, oriundos de *experts* americanos, concluem ter havido um "erro de projeto", o qual viria a descaracterizar a responsabilidade dos autores da presente demanda.

Ocorre que, repita-se, esses documentos, trazidos à análise do Tribunal Marítimo por meio de embargos infringentes, encerram assunto amplamente discutido – "a possível existência de erro de projeto na conversão da plataforma "Spirit Columbus" para a "P-36", tema esse devidamente abordado em toda a instrução do

processo, na fase de alegações finais, por ocasião do seu julgamento e em sede de recursos impetrados pelos presentes autores e pela Petrobrás.

(...)

Outro aspecto também ressaltado à época dos embargos infringentes e que cabe presentemente ser repetido, consiste no fato de inexistir certidão da Corte Americana, que venha a atestar a autenticidade e vinculação dos relatórios técnicos estrangeiros ao processo que lá tramita. Da mesma forma, não há carimbo, marca ou referência de pertencerem, inclusive, a algum processo em tramitação na Corte americana."

Ao contrário do defendido pela Ré, os relatórios técnicos foram produzidos no bojo de medida judicial em curso na Corte de Nova Iorque e, para fins de utilização no âmbito do processo administrativo que tramitou perante o Tribunal Marítimo, foi objeto de tradução juramentada.

Nestes termos, a discussão quanto à existência de "carimbo, marca ou referência de pertencerem, inclusive, a algum processo em tramitação na Corte americana" é periférica e desimportante para o deslinde da presente questão. Como se nota, a Ré lança alegações a esmo apenas para desviar o foco deste i. Juízo no que tange a análise da inevitável conclusão a que os três peritos chegaram: o sinistro ocorrido na P-36 decorreu de um erro de projeto quando da sua execução pela Marítima e AMEC.

O que é relevante - e deve ser considerado por este i. Juízo - é possibilidade de utilização, no processo judicial em epígrafe, dos referidos relatórios técnicos produzidos alhures como meio de prova, uma vez que tenham sido objeto de tradução juramentada.

A doutrina³ especializada no tema "meios de prova" defende que

"Os fatos podem ser evidenciados por qualquer meio de prova, ainda que não previsto na lei, desde que se trate de um meio lícito e moralmente legítimo (art. 332, CPC). Assim, ao lado dos meios de provas típicos, que contam como expressa previsão em lei, admitem-se os meios de prova atípicos, que não encontram sede legal."

³ Didier Jr., Fredie. *Curso de Direito Processual Civil*, São Paulo, Ed. Podivm, Vol 2, 6ª edição, 2011, pág. 52-53

Continua o Autor dizendo que

"Importação de prova que fora produzida em processo envolvendo terceiros. Penso que não há problema na importação, porque ambas as partes estariam na mesma situação a o contraditório seria implementado no processo em que a prova emprestada fosse utilizada.

(...)

Também é possível a impostação de prova produzida no estrangeiro. Pode o juiz, *ex officio*, determinar o empréstimo da prova, valendo-se do seu poder instrutório."

Nesse aspecto, os Autores insistem na utilização dos referidos relatórios como meio de prova por terem eles o condão de demonstrar cabalmente que o lamentável sinistro ocorrido na P-36, que culminou no afundamento da plataforma e na morte de 11 (onze) empregados, se deu unicamente devido a um erro de projeto na transformação da P-36.

Acolhendo esse pedido, o i. Magistrado poderá adotar duas posturas: (i) oficiar a Corte de Nova Iorque⁴ para que disponibilize os referidos relatórios para serem utilizados como prova emprestada no processo judicial em epígrafe, hipótese na qual deverá ser aberto oportunidade para contraditório; ou, (ii) os relatórios podem ser usados, desde já, como prova documental oferecida pelos Autores, pois todos os relatórios foram objeto de tradução juramentada.

Por fim, acolhendo esse i. Juízo a tese esposada pela Ré – o que se admite apenas para fins de argumentação - no sentido de que os referidos relatórios foram produzidos de forma imparcial, requerem os Autores seja produzida a competente prova pericial indireta de engenharia naval, por perito a ser nomeado.

De fato, essa medida deve ser adotada com a finalidade de se prestigiar os princípios da ampla dilação probatória, da ampla defesa e do

⁴ The evidence (Proceedings in other jurisdictions) Act 1975. A civil proceeding now pending before the United, fls. 615 do processo em epígrafe

contraditório, pois permitirá que a produção da prova pericial se dê no seio do processo em epígrafe e com a participação efetiva de ambas as partes.

A par do acima exposto, há que ser analisada a condenação fixada pelo Tribunal marítimo a cada um dos Autores. Sendo que, como se defende, não poderia ser imputada qualquer responsabilidade a eles, seja por imprudência, imperícia ou negligência, pois nenhuma conduta seria capaz de evitar a ocorrência do acidente.

2.3. DA RESPONSABILIDADE ATRIBUÍDA A CADA UM DOS AUTORES:

Nesse tópico serão analisadas as considerações postas na Contestação, no que concerne às condutas atribuídas pelo Tribunal Marítimo a cada um dos Autores, alertando-se, desde já, que devem ser reputados como improcedentes todos os argumentos alçados pela Ré.

Destaca-se, por oportuno, que a Ré não traz quaisquer elementos novos à representação oferecida pela Procuradoria Especial da Marinha – PEM, no bojo do processo administrativo que tramitou no Tribunal Marítimo.

2.3.1. PAULO ROBERTO VIANNA, Coordenador de Plataforma (COPLAT) da P-36 na ocasião do acidente, e HÉLIO GALVÃO MENEZES, Supervisor de Produção, na qualidade de interino na função de COPLAT

Aponta a Ré, em sua Contestação, as condutas em que, em tese, teriam incorrido os Srs. Paulo Roberto Vianna e Helio Galvão Menezes, o primeiro na qualidade de COPLAT da Plataforma P-36 e o segundo como COPLAT interino, substituto do titular durante as férias deste.

De fato, diz a Ré que o Sr. Paulo Roberto foi acusado "por permitir o armazenamento de alto percentual de mistura de água e óleo nos TDE, pelo flangeamento do suspiro e da rede de esgoto do TDE de BE, mantendo a linha de admissão isolada apenas

pela válvula de admissão (sem raqueteamento) e pela realização da operação de esgotamento sem seu acompanhamento direto."

O Sr. Hélio Galvão, ao seu turno, foi apontado como principal responsável pela primeira explosão - a explosão mecânica -, tendo sido acusado pela execução da operação de flangeamento da rede de esgoto e do suspiro ("vent") do TDE de BE⁵. Essa operação permitiu que uma condição insegura permanecesse no projeto, de acordo com a Ré.

Foi dito, ainda, que ele teria sido negligente ao realizar a passagem de serviço por escrito, e não de forma pessoal, ao COPLAT que lhe iria substituir.

Diante desse cenário, o Tribunal Marítimo, equivocadamente, julgou o acidente e fato da navegação como decorrente da negligência de Paulo Roberto Vianna e da imperícia de Hélio Galvão de Menezes.

Inicialmente, devem ser reiterados todos os argumentos alçados pelos Autores em sua inicial, não devendo subsistir nenhuma das duas condenações imputadas pelo Tribunal Marítimo.

No que tange à imputação feita em desfavor do Sr. Paulo Roberto, deve ser reiterado que o empregado agiu de acordo com severos padrões de segurança consubstanciados em Manuais Técnicos de operação.

Além disso, como já defendido em sede administrativa, no Processo que tramitou perante o Tribunal Marítimo, à luz do Manual de Operações, todas as operações de produção, tais como o esgotamento dos TDE eram planejadas e executadas diretamente pela Seção de Produção, ou seja, fora da esfera de atribuições do COPLAT.

Soma-se, ainda, o fato de que o Sr. Paulo Roberto, quando do acidente com a P-36, não tinha conhecimento das deficiências de projeto da

⁵ Boreste

plataforma acerca da presença de "óleo vivo" e consideráveis volumes de gás nos TDE. Se não sabia, não tinha meios de agir preventivamente, buscando evitar a ocorrência do sinistro.

Não é só. Como já dito na peça vestibular, o Autor acompanhou a transformação da plataforma apenas nas atividades relativas à automação, não possuindo *expertise* para detectar qualquer vício de projeto na área de processo de óleo e gás.

Nos Manuais Técnicos de Operação fornecidos pela MARÍTIMA/AMEC não havia qualquer indicação a respeito da presença de considerável quantidade de gás nos DST⁶. Desse modo, mesmo pautando suas reações com base no referido Manual, o Sr. Paulo Roberto, bem como todos os demais operadores da P-36, não sabia — e não tinha como saber — que o procedimento estabelecido no manual de operações para transferência de conteúdo dos DST para a linha de produção era inseguro.

De fato, em sentença proferida pela 1ª Vara Federal da Comarca de Campos dos Goytacazes, nos autos da ação penal nº 2001.51.0300863-5⁷, o empregado Paulo Roberto foi absolvido integralmente, na medida em que, após acurada investigação levada a efeito naquela instância criminal, chegou-se à conclusão de que o erro de projeto, de tal monta, inviabilizou aos operadores da plataforma o conhecimento das falhas de segurança operacional e, por via de consequência, a prevenção dos desastrosos efeitos.

Quanto ao Sr. Hélio Galvão de Menezes, por sua vez, não há que se falar em qualquer conduta imperita perpetrada pelo mesmo, diante da observância, por parte do empregado, dos Manuais Técnicos aplicáveis, notadamente, quanto aos procedimentos de segurança.

⁶ Tanque de Armazenamento de Drenagem ou *Drainage Storage Tanks* – DST.

⁷ Foram absolvidos os empregados Paulo Roberto Vianna, Hélio Galvão e Cláudio Marinho Machado.

Importante frisar, como bem explicado na inicial, que o Manual elaborado pela Marítima era silente quanto à informação de que os DST poderiam ser submetidos a esforços compatíveis somente com vasos de pressão. Em outras palavras, ele não tinha como saber que o procedimento estabelecido no Manual de Operações para transferência do conteúdo dos DST para a linha de produção era inseguro e poderia causar interferência mútua entre as linhas de esgotamento e enchimento, pressão excessiva e o rompimento estrutural dos referidos tanques

Consta da Contestação que o Sr. Hélio foi apontado como principal responsável pela primeira explosão que ocorreu na P-36, sendo que a Ré traz como elemento de reforço à sua tese o fato de o referido empregado ter acompanhado as obras de transformação da plataforma, por nove meses, no Canadá.

Ocorre que, o empregado exercia na Companhia a função de Técnico de Produção. Na P-36, quando do sinistro, estava acumulando a função de COPLAT interino, em razão de férias do titular. Se assim o é, não poderia ter – como de fato não teve – qualquer ingerência na execução e desenvolvimento do projeto que culminou na construção da P-36.

Um Técnico de Produção - repita-se uma vez mais - não detém os conhecimentos técnicos necessários para detectar e constatar a existência de problemas estruturais na plataforma.

Ora, como já mencionado linhas acima, a PETROBRAS, na qualidade de contratante dos serviços, poderia acompanhar o desenvolvimento da obra da P-36, designando, inclusive, empregados para monitorar *in loco* o decorrer da referida transformação.

No entanto, tal acompanhamento não tinha qualquer cunho técnico, na medida em que os empregados da PETROBRAS não têm a *expertise* necessária para opinar a cerca dos acertos ou desacertos cometidos na elaboração do projeto da P-36.

Como se nota, os Autores não devem ser responsabilizados pelo naufrágio da plataforma P-36, na medida em que, mesmo agindo de acordo com os Manuais Técnicos de operação da plataforma, não tinham meios para evitar ou mitigar os efeitos decorrentes das sucessivas explosões.

Nestes termos, a causa determinante para a ocorrência do acidente foi a existência de um grave erro de projeto. Assim, não devem ser os Autores responsabilizados pelas conseqüências advindas do alagamento e posterior naufrágio da plataforma. Nada que fizessem iria evitar a ocorrência do sinistro.

2.3.2. EVANILDO SOUZA SANTOS e CARLOS JOSÉ MACIEL AZEREDO, ambos operadores de produção em serviço quando da ocorrência do acidente

Consta da Contestação que os empregados Evanildo Souza Santos e Carlos José Maciel Azeredo não teriam obedecido ao determinado no Manual de Operações da Planta de Processo da plataforma, bem como supostamente teriam conhecimento de outras deficiências técnicas relativas a procedimentos regulamentares de operação e manutenção que vinham ocorrendo a bordo.

Com base em tais fatos, equivocadamente, o Tribunal Marítimo julgou o acidente ou fato de navegação com decorrente da imperícia de ambos.

Como bem explicitado na Inicial e corroborado pelo laudo técnico elaborado pelo Sr. Rod Sylvester-Evans, os empregados acima referidos atuaram com base no Manual de Operações da Planta de Processo disponibilizado pela Marítima/AMEC. Ocorre que, o manual de operações era defeituoso, já que carecia de procedimentos e instruções adequadas para a solução imediata de casos de acidentes.

Continua o laudo:

"2.4.3 Além disso, havia falta de procedimentos e instruções nos manuais de projeto avisando dos perigos e riscos inerentes ao projeto final de sistema DST"

"3.3.8 A falta de qualquer Classificação da área de perigo para as colunas de popa nos desenhos, juntamente com a falta de qualquer detecção de gás, significava que o pessoal de operação da Petrobras não foi avisado do potencial de liberação de gás dentro das colunas de popa.

3.4.5 Além disso, havia falta de procedimentos e instruções adequadas, preparadas pelos projetistas em seus manuais de projeto, para avisar dos perigos e riscos inerentes a vazamentos de hidrocarboneto dentro das colunas de popa."

De acordo com o laudo, "houve falta de instruções adequadas e suficientes, além de avisos, referentes a inundação interna da P-36. É responsabilidade do projetista preparar um Manual de Operações competente."

A partir da leitura do acima exposto, em conjunto com os termos postos na inicial, constata-se que, mesmo agindo em consonância com o Manual elaborado pela empresa responsável pela elaboração do projeto e execução das obras de transformação da P-36, os empregados não conseguiriam evitar a inundação e consequente naufrágio da plataforma. Do Manual não constava qualquer procedimento a ser seguido para as hipóteses de inundação interna da plataforma, não havendo que se falar em imperícia dos empregados.

2.3.3. CLÁUDIO MARINHO MACHADO, operador II, exercendo a função de Técnico de Estabilidade

Quanto ao empregado Cláudio Marinho Machado, na qualidade de técnico de estabilidade da P-36, foi dito na Contestação que ele não teria agido com vistas a corrigir a inclinação da plataforma, de forma que a sua omissão teria contribuído para o aumento do calado da unidade, resultando no afundamento da plataforma. Supostamente, as medidas adotadas por ele estariam em desacordo ao estipulado pelo Manual de Operação.

Dessa forma, foi condenado pelo Tribunal Marítimo em razão da sua conduta imperita por não ter logrado êxito na faina de contenção do alagamento na coluna avariada. Além disso, ele não teria conseguido promover corretamente a movimentação de água de lastro entre as colunas não avariadas.

Ora, como já dito inúmeras vezes, por conta de um erro grave no projeto da plataforma, era inevitável a ocorrência do sinistro. No entanto, entre as duas explosões que ocorreram, o Autor teve 17 (dezesete) minutos para tentar, ainda que por um curto lapso temporal, nivelar a plataforma, como bem reconhecido pela Ré em sua Defesa.

E isso, de fato, foi feito pelo Sr. Cláudio Marinho. As medidas implementadas pelo empregado permitiram que a plataforma afundasse com menor velocidade, possibilitando o resgate da tripulação.

Ao contrário de imperita, a ação do empregado foi diligente e assertiva, por ter adiado, ainda que por poucos minutos, o alagamento total e posterior afundamento da plataforma, através da tentativa de nivelamento. Se não tivesse agido prontamente, o pânico restaria instaurado na plataforma e a saída da tripulação seria comprometida pelo desespero dos empregados em desembarcar.

Graças a seriedade e comprometimento do Sr. Carlos no exercício da sua função foi possível se chegar, ainda que rapidamente, a um nivelamento da plataforma que permitisse o resgate de toda a tripulação.

Com efeito, as 11 (onze) mortes contabilizadas neste triste episódio foram todas dos membros da Brigada de Incêndio deslocada para conter as chamas das sucessivas explosões. Não fosse a ação imediata e diligente do empregado Cláudio muitas outras vidas poderiam ter se somado a este lamentável número.

Nestes termos, conclui-se que a conduta do empregado Cláudio Marinho, ao contrário de imperita, foi corajosa e heróica, permitindo que a tripulação a bordo da plataforma se salvasse, não sendo contabilizada mais nenhuma morte neste lamentável acidente.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

10-189-121515
0
115

3. CONCLUSÃO

Diante do exposto, requer que Vossa Excelência julgue a presente ação totalmente procedente nos exatos termos da inicial, determinado a anulação parcial da decisão proferida pelo Tribunal Marítimo para decretar a insubsistência da mesma no que refere à condenação dos Autores quanto à suposta co responsabilidade dos mesmos pelo acidente ocorrido na P-36, cancelando a penalidade imposta e decretando a absolvição/exculpabilidade dos mesmos.

Requer, igualmente, que todas as futuras publicações e intimações sejam publicadas em nome de seu procurador DR. NILTON ANTONIO DE ALMEIDA MAIA, inscrito na OAB/RJ 67.640, anotando-o na capa dos autos

Por fim, ratificam-se todos os termos postos na inicial.

Nestes termos,
Pede deferimento.

Rio de Janeiro, 26 de junho de 2012.

Clarissa Telles Moura
CLARISSA TELLES MOURA
OAB/RJ 156.130

Leandro Eloy Sousa
LEANDRO ELOY SOUSA
OAB/ES 13.346

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

José Carlos Pimentel Gusmão
JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartorários

19489 71525
PORTARIA Nº T2-PTP-2012/00373 DE 25 DE MAIO DE 2012.

A PRESIDENTE DO TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 2ª REGIÃO, no uso de suas atribuições legais, RESOLVE:

- Considerando a Portaria nº 221, de 24/05/2012, do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, que estabelece ponto facultativo nos órgãos e entidades da administração pública federal direta, autárquica e fundacional do Poder Executivo nos dias 20, 21 e 22 de junho de 2012, na cidade do Rio de Janeiro;
- Considerando o Decreto nº 35355 de 24/05/2012 da Prefeitura do Rio de Janeiro, que estabelece ponto facultativo nas repartições públicas municipais nos dias 20, 21 e 22 de junho de 2012;

SUSPENDER o expediente e os prazos processuais no Tribunal Regional Federal da 2ª Região e nos setores administrativos, Varas e Juizados Federais da Capital - Seção Judiciária do Estado do Rio de Janeiro -, no período de 20 a 22 de junho de 2012, tendo em vista a realização da Conferência das Nações Unidas sobre o Desenvolvimento Sustentável (Rio+20).

PUBLIQUE-SE. REGISTRE-SE. CUMPRA-SE.

Desembargadora Federal MARIA HELENA CISNE
Presidente

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

SUBSTABELECIMENTO

Substabeleço Clarissa Telles de Moura, brasileira, solteira, advogada, inscrita na OAB/RJ sob o nº 156.130, Joanna Moreira Trindade, brasileira, casada, advogada, inscrita na OAB/RJ sob o nº 149.732, Leandro Eloy Sousa, brasileiro, casado, advogado, inscrito na OAB/ES sob o nº 13.436, Nilton Antonio de Almeida Maia, brasileiro, casado, advogado, inscrito na OAB/RJ sob o nº 67.460, sem reservas, e Jefferson Moura de Andrade, brasileiro, solteiro, estagiário de Direito, inscrito na OAB/RJ sob o nº 184.357-E, nos autos do processo nº 2008.51.01.012672-4.

Rio de Janeiro, em 25 de junho de 2012.

Juliana Assis Santos
Juliana Assis Santos
OAB-RJ 148.082

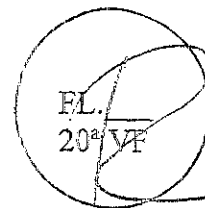
É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

José Carlos Pimentel Gusmão
JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE 1ª INSTÂNCIA

10.489.71543

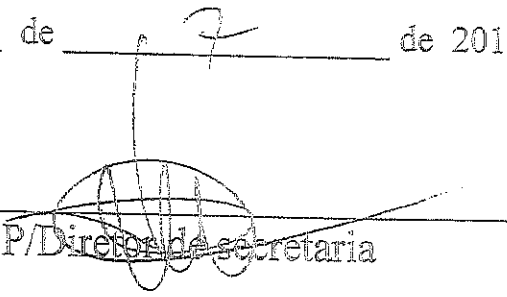


TERMO DE REMESSA

Nesta data, faço remessa destes autos,
contendo _____ fls. ao AGU

Do que, para constar, lavro este termo.

Rio 13 de 7 de 2012


P/Diretor da secretaria

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL


JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Carcerais



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO

Procuradoria Regional da União no Rio de Janeiro

Av. Rio Branco, 135 - 13º andar

EXMO. SR. DR. JUIZ FEDERAL DA 20ª VARA -
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO RIO DE JANEIRO

Processo nº 2008.5101012672-4

UNIÃO, por seu advogado infra-assinado, nos autos da Ação Ordinária movida por PAULO ROBERTO VIANA E OUTROS, vem em atendimento aos termos do r. despacho de fls. 1690, se reportar a inteligência assentada na peça contestatória de fls. 1606/1656, bem como ao processo administrativo oriundo do Tribunal Marítimo, que instruiu a contestação apresentada por este ente, tendo sido apensado por linha a estes autos como aponta a certidão de fls. 1657.

Há de se bradar, que diante da documentação acostada, resta patente a responsabilização dos autores quanto ao acidente ocorrido na P-36, impondo-se, por via de consequência, a improcedência do pleito autoral, com a condenação dos autores nos ônus sucumbenciais.

N. Termos.

Rio de Janeiro, 17 de julho de 2012.


Cláudio José Silva
Advogado da União

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

EXCELENTÍSSIMO SENHOR DOUTOR JUIZ DA 20.ª VARA FEDERAL DA SEÇÃO
JUDICIÁRIA DO RIO DE JANEIRO

Processo nº 2008.51.01.012672-4

PAULO ROBERTO VIANNA, CLÁUDIO MARINHO MACHADO,
HÉLIO GLAVÃO DE MENEZES, CARLOS JOSÉ MACIEL AZEREDO, EVANILDO
SOUZA SANTOS, já qualificados nos autos da ação ordinária que movem em face da
UNIÃO FEDERAL, vêm, por seus advogados infra-assinados, REITERAR o pedido
feito às fls 14 da Réplica ofertada para que seja produzida, nos autos do processo em
epígrafe, a prova pericial indireta de engenharia naval.

É de extrema relevância destacar que a produção da prova pericial
se revela fundamental para o deslinde da ação, uma vez que o Acórdão proferido
pelo Tribunal Marítimo não se manifestou sobre os Laudos Técnicos elaborados
por especialistas estrangeiros.

Sendo assim, APENAS a realização da prova pericial poderá cotejar
as premissas e conclusões dispostas no acórdão do Tribunal Marítimo com as
premissas e conclusões presentes nos laudos técnicos elaborados por experts
estrangeiros.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

1948971873
[REDACTED]

Tais Laudos demonstram cabalmente a ocorrência de um grave erro de projeto quando da transformação da P-36, o que certamente indica a total ausência de responsabilidade tanto a PETROBRAS quanto os empregados que operavam a plataforma no momento do lamentável episódio.

Como se nota, APENAS por meio da realização da citada prova pericial será possível apreciar a pretensão dos autores no sentido de afastar sua responsabilidade no acidente, conforme analisado pelos experts estrangeiros.

Uma vez deferida a sua produção, restará atendido o princípio da ampla dilação probatória, pois se dará à parte Autora a oportunidade de comprovar a sua pretensão.

Nestes termos,

Pede deferimento.

Rio de Janeiro, 15 de fevereiro de 2013.

Clarissa Telles Moura
CLARISSA TELLES MOURA
OAB/RJ 156.130

Leandro Eloy Sousa
LEANDRO ELOY SOUSA
OAB/ES 13.346

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

José Carlos Pimentel Gusmão
JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Jurídicos

19489-7158-8 1711

EXCELENTÍSSIMO SENHOR DOUTOR JUIZ DA 20ª VARA FEDERAL DA
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO RIO DE JANEIRO

Processo nº 0012672-90.2008.4.02.5101

PAULO ROBERTO VIANA E OUTROS, já qualificados nos autos do
processo em epígrafe que movem em face da UNIÃO FEDERAL, vem, perante
Vossa Excelência, requerer a juntada do instrumento de substabelecimento em
anexo.

Nestes termos, pede deferimento.
Rio de Janeiro, 2 de maio de 2013.

Juliana Assis Santos
JULIANA ASSIS SANTOS
OAB/RJ 148.082

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

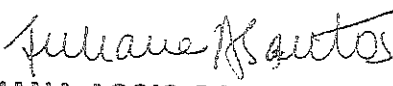
JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

02/05/13 16:24 2013.7152.0524/41

SUBSTABELECIMENTO

Substabeleço JOANNA MOREIRA TRINDADE, brasileira, casada, OAB/RJ 149732, CPF 097.632.987-50, CARINA NOGUEIRA DE HOLLANDA, brasileira, solteira, OAB/RJ 158550, CPF 104.097.167-90, CLARISSA TELLES MOURA, brasileira, casada, OAB/RJ 156130, CPF 113.449.047-00, JORGE TADEU COSTA DOS SANTOS, brasileiro, solteiro, OAB/RJ nº 196.142-E, CPF 112.833.407-04, nos autos do processo nº 0012672-90.2008.4.02.5101, em trâmite na 20ª Vara Federal da Seção Judiciária do Rio de Janeiro.

Rio de Janeiro, 2 de maio de 2013.


JULIANA ASSIS SANTOS
OAB/RJ 148.082

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartorários



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO RIO DE JANEIRO

20ª Vara Federal do Rio de Janeiro



PROCESSO: 0012672-90.2008.4.02.5101 (2008.51.01.012672-4)

CONCLUSÃO

Nesta data, faço estes autos
conclusos a(o) MM. Sr(a). Dr(a).
Juiz(a) da 20ª Vara Federal do Rio de
Janeiro.

Rio de Janeiro, 14 de fevereiro de 2013
SIMONE ZONATTO MONTEIRO
Diretora de secretaria

Converto os autos em diligência para deferir a prova pericial
solicitada pela parte autora às fls. 1717/1718.

Nomeio, como perito o Sr. Tito Silveira, engenheiro.

- 1) Às partes, em dez dias sucessivos, a começar pela parte autora, para que apresente quesitos e indiquem assistentes técnicos.
- 2) Decorrido, intime-se o perito nomeado para que tome ciência do encargo e apresente sua proposta de honorários.
- 3) Após, às partes sobre a proposta de honorários, por cinco dias sucessivos.
- 4) Não havendo oposição, deposite a parte autora o valor solicitado pelo perito.
- 5) Depositados os honorários através de guia de depósito judicial, intime-se o perito, por email, para que apresente o laudo pericial, em até 60 (sessenta) dias, devendo responder aos quesitos das partes, bem como aos deste Juízo, abaixo transcritos.

Caso seja solicitado, deverá a secretaria também intimar os assistentes técnicos, pessoalmente.

QUESITOS DO JUÍZO:

1) Em relação ao 1º autor, Paulo Roberto Viana - Coordenador da Plataforma (COPLAT), diga o expert se o primeiro autor tinha conhecimento das deficiências operacionais da P-36, no que diz respeito a presença de óleo vivo no sistema. Em caso positivo, diga o expert se, na condição de Coordenador da Plataforma, o 1º autor poderia ter evitado o erro operacional de raqueteamento do "vent" do TDE de BE.

2) Em relação ao 2º autor, diga o expert se a 1ª explosão decorreu de falha no projeto e se as ações tomadas pelo 2º autor foram danosas, no sentido de alterar as condições de estabilidade da embarcação por período longo?

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

19489 71615

3) Em relação ao 3º autor, diga o Sr. Perito se as ações tomadas pelo 3º autor alteraram as características estruturais de projeto do TDE, dando causa à explosão.

4) Em relação aos 4 e 5º autores, o Manual de Operações da Planta de Processo da Plataforma determinava que os tanques, em operação normal, deveriam permanecer isolados?

5) Os 4º e 5º autores contribuíram para o armazenamento de grande quantidade de água contaminada nos TDE, ao contrário do determinado no Manual de Operações? Eles tinham expertise para evitar o acidente ou os mesmos decorreram exclusivamente por erros de projeto no sistema de drenagem cometidos solidariamente pela Petrobras e Marítima / AMEC?

6) O Manual de Operação disponibilizado ao pessoal de operação das plataforma propiciava o conhecimento de eventuais riscos operacionais?

Rio de Janeiro, 04 de junho de 2013.

GUILHERME BOLLORINI PEREIRA
Juiz(a) Federal Titular

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FIMMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

CERTIDÃO
Certifico e dou fé que o (a) despacho /
decisão / sentença retro foi publicado no DfE da 2ª
Região, às fls. 88 / 94.
Rio de Janeiro, 13/06/2013
Matr. 13863

9489 Fiel

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

Processo nº 2008.51.01.012672-4

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

20JUN13 12:11 2013.7152.0765949

PAULO ROBERTO VIANA, CLAUDIO MARINHO MACHADO, HÉLIO GALVÃO DE MENEZES, CARLOS JOSÉ MACIEL AZEREDO, EVANILDO SOUZA SANTOS, já qualificados nos autos da Ação Anulatória em epígrafe que movem em face da UNIÃO FEDERAL, vêm, em cumprimento ao r. despacho publicado no D.O.E.R.J. em 13.06.2013, apresentar rol de quesitos a serem respondidos pelo expert, protestando desde já, pela apresentação de quesitos suplementares, em razão da complexidade da matéria, na forma do art. 425, do CPC.

Aproveitam a oportunidade para indicar como seu ASSISTENTE TÉCNICO o Engenheiro Ricardo Pavie, inscrito no CREA/DF sob o nº 1828/D-DF, que acompanhará a perícia, informando que poderá ser contactado em seu celular (33) 9191-5565 ou através de seu endereço residencial a SQN 308, bloco J, apto. 608, Asa Norte, Brasília-DF, CEP 70747-100 para onde requerem sejam encaminhadas todas e quaisquer notificações/comunicações atinentes ao feito, sobretudo as que devam ser feitas em caráter pessoal.

Requerem, por fim, a realização de AUDIÊNCIA para oitiva do autor PAULO ROBERTO VIANA, na presença de todos os interessados, inclusive do perito e dos

1737
assistentes técnicos nomeados pelas partes, com o objetivo de esclarecimento de pontos nodais e essenciais para o deslinde do feito.

Para tanto, protesta para que a referida audiência, uma vez deferida, seja marcada para data anterior ao início da elaboração do Laudo técnico pelo i. perito.

Nestes termos,
Pede Deferimento.

Rio de Janeiro, 24 de junho de 2013.

Clarissa Telles Moura Louback
CLARISSA TELLES MOURA
LOUBACK
OAB/RJ 156.130

JOANNA MOREIRA TRINDADE
OAB/RJ 149.732

Anexo: ROL DE QUESITOS

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

QUESITOS

19789 71695 1735

- Quesito 1)** Queira o Sr. Perito informar se a Plataforma PETROBRAS-36, doravante denominada simplesmente P-36, foi certificada por duas entidades internacionais especializadas? Quais são essas entidades? Indique suas qualificações.
- Quesito 2)** Queira o Sr. Perito informar se a P-36 foi autorizada a operar em alto mar pela Marinha do Brasil?
- Quesito 3)** Queira o Sr. Perito informar e detalhar se a retirada do conteúdo do Tanque de Estocagem de Drenos de boreste, doravante denominado simplesmente DST (Drain Storage Tanks) de boreste, contendo óleo adicionado à água em seu interior, ou seja água contaminada, poderia ser feita através do envio deste conteúdo para a planta de processo de óleo e gás, ao invés de ser descartado para o caisson, sob pena de poluição ambiental?
- Quesito 4)** Queira o Sr. Perito apresentar o *layout* esquemático da coluna da P-36, indicando seus diversos compartimentos e o posicionamento do DST de boreste?

BR BRASOIL		P36-RONCATOR FIELD DEVELOPMENT CONTRACT : L0277	
NOBLE DENTON		Petromec	AMK
P & I DIAGRAM DRAINS STORAGE TANKS		DRAWN/DATE F. CARROLL 26/04/97	
		CHECKED/DATE P. CAVALLO 26/04/97	
		APPROVED/DATE B. FREEMAN 26/04/97	
		SCALE NONE	
DRAWING NUMBER DE-3010.38-5336-944-AMK-396		REV 1	

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Segurança Operacional

- Quesito 5)** Queira o Ilustre Perito informar se estes compartimentos eram isolados por portas estanques que não permitiam a passagem de gases e fluidos?
- Quesito 6)** Queira o Ilustre Perito informar se o DST de boreste (e também o de bombordo) estava alinhado com a planta de processo da P-36? Havia

então a possibilidade de que pudesse receber óleo e gás? A partir da leitura do Manual de Operações é possível se extrair a possibilidade do DST de boreste receber óleo e gás? O Anexo IV do Procedimento de Partida do Sistema de Drenos, em sua pág. 5, e o Anexo III da Filosofia de Projeto, em sua pág 4, permitem o alinhamento do DST de boreste e bombordo com a planta de processo da P-36?

- Quesito 11)** Queira o Sr. Perito informar se todas as conclusões e premissas levantadas pelos relatórios produzidos pela ANP-DPC, CREA-RJ, foram concebidas a partir de conjecturas e deduções, já que a P-36, por razões de notório conhecimento, não pôde ser periciada?
- Quesito 12)** Queira o Sr. Perito informar se o laudo emitido pelo CREA-RJ indica causas, ou atividades correlacionadas com a segunda explosão que vitimou os ex-empregados? Quais seus pontos de destaque? Ele se limita a fazer apenas recomendações?
- Quesito 13)** Queira o Sr. Perito informar se estudos mais detalhados e posteriores à emissão dos relatórios produzidos pela ANP-DPC, CREA-RJ, trazendo novas informações, indicam que houve falha na elaboração do projeto ou na sua execução?

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIG

QUANTO À CLASSIFICAÇÃO DE ÁREAS

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

- Quesito 14)** Queira o Sr. Perito informar, baseado nos documentos "Area Schedule" - nº LI-3010.38-5400-947-AMK-603 - Rev A - fls 7/8 - 4ª linha, e desenho DE-3010.38-5400-947-AMK-120 - Rev C, se a localização do tanque descrita na 4ª linha acima indicada condiz com a localização informada no desenho supra? Se essa alteração inobservou as condições de segurança recomendadas pela contratante para fins de classificação da área?
- Quesito 15)** Queira o Sr. Perito informar se a coluna de popa boreste, onde instalado o DST, deveria estar classificada (isto é, área em que os equipamentos elétricos devam ser adequados para operarem numa atmosfera potencialmente explosiva)?
- Quesito 16)** Queira o Sr. Perito informar o que é uma Norma API (American Petroleum Institute)?
- Quesito 17)** Queira o Sr. Perito informar se, de acordo com o item 6.2.1.1-b da norma API - RP 500, a área em que se localizava o Tanque de Estocagem de Drenos (DST) de boreste poderia ser não classificada (isto é, área em que os equipamentos elétricos não são adequados para operarem numa atmosfera potencialmente explosiva)? A área teria que ser MANDATORIAMENTE classificada? A DNV manifestou alguma posição a respeito da classificação da área?
- Quesito 18)** Queira o Sr. Perito informar se, uma vez que o DST de boreste poderia receber gases a partir do "Drains Manifolds - To Oil Production Trains", de acordo com o desenho DE-3010.38-5400-947-

AMK-120 - Rev C, este tanque poderia estar em área não classificada?

- Quesito 19) Queira o Sr. Perito informar se a área em que se encontrava o DST de boreste poderia, portanto, não ser classificada? E se isto não caracteriza uma falha de projeto ou da sua execução?

QUANTO À INADEQUAÇÃO DO SISTEMA DE VENTILAÇÃO

- Quesito 20) Queira o Sr. Perito informar se uma área na qual possam existir hidrocarbonetos, e que tenha o sistema de ventilação paralisado, pode ser não classificada de acordo com o item 6.2.1.1 - b da norma API - RP 500?

- Quesito 21) Queira o Sr. Perito informar se a área fosse classificada, se o acidente poderia ter sido evitado?

QUANTO AO SISTEMA DE DETECÇÃO DE GÁS

- Quesito 22) Queira o Sr. Perito informar se havia sensores para a detecção de gases no interior da coluna de popa de boreste? Em caso negativo, queira o Sr. Perito informar se a ausência de tais sensores configura erro de projeto?

- Quesito 23) Queira o Sr. Perito informar se a função dos detectores de gás existentes era a de prevenir a entrada de gases externos na coluna e não a detecção de gás em seu interior?

- Quesito 24) Queira o Sr. Perito informar se a existência de gases dentro da própria coluna, gerados internamente, era prevista em projeto? Se fossem seguidas as recomendações, o projeto não deveria determinar a classificação da área para a presença de gases?

- Quesito 25) Queira o Sr. Perito informar se os gases que geraram a segunda explosão eram provenientes do interior da coluna não classificada para essa situação (presença de gases) e, ainda, tiveram sua saída obstruída?

- Quesito 26) Queira o Sr. Perito informar se o projeto previsse a existência de gases oriundos do interior da coluna de popa boreste, o sistema de ventilação poderia ser automaticamente interrompido, com o concomitante fechamento dos dumpers, eliminando qualquer ventilação no interior da coluna que permitisse a sua propagação?

- Quesito 27) Queira o Sr. Perito informar se os fatos aqui enumerados indicam falhas de projeto ou mesmo na sua execução no tocante à classificação dos equipamentos elétricos existentes na coluna de popa boreste?

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartográficos

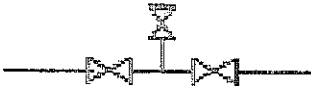
QUANTO À VÁLVULA DE ADMISSÃO AO DST DE BORESTE

(Válvula V 535 – desenho DE.3010.38-5336-944-AMK-398 – Rev F)

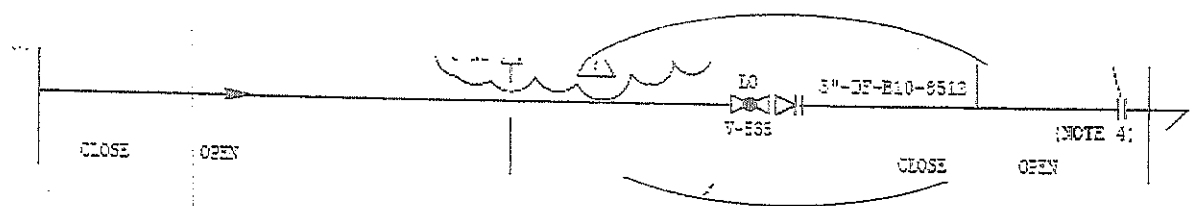
Quesito 28) Queira o Sr. Perito informar se de acordo com o documento ET-3010.38-1200- -AMK-928 – Rev A – “Design Philosophy – Process Plant Isolation” – fls 4/6, qual a indicação de bloqueio necessária para atender a uma pressão possível de até 10 atmosferas, uma vez que havia interligação direta entre a área de processo, que operava com esta pressão, e o DST de boreste, que operava com pressão atmosférica?

3.1 Process Isolations

The following table depicts the types of process isolations required.

Double Block and Bleed (DB&B) (Notes 1 and 3)	
Single Block and Bleed (SB&B) (Note 1)	

Quesito 29) Queira o Sr. Perito informar qual o bloqueio indicado no desenho DE.3010.38-5336-944-AMK-398 – Rev F, e que foi efetivamente utilizado para a construção da plataforma?



É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

Quesito 30) Queira o Sr. Perito informar se em função desta discrepância, pode-se inferir que mais este erro no projeto ou em sua execução propiciou as condições para a ocorrência do acidente?

JOSÉ CARLOS PIMENTEL CURNÍO
Diretor da Divisão de Serviços Técnicos

QUANTO À INTERLIGAÇÃO DAS DST's À PLANTA DE PROCESSAMENTO DE ÓLEO E GÁS (Planta de Processo)

Quesito 31) Queira o Sr. Perito informar se a tubulação de interligação da Planta de Processo com os DST's, de acordo com o desenho DE.3010.38-

- Quesito 32) Queira o Sr. Perito informar se, em seus depoimentos à Comissão de Sindicância da Petrobras, os técnicos que estavam efetuando a manobra de drenagem do DST de bombordo na hora do acidente, logo após a ocorrência do mesmo, informaram que a válvula de bloqueio comandada remotamente, XV 5336 0004 estava fechada enquanto a bomba 5336 04A que servia para esgotar o DST de bombordo estava sendo verificada, e conseqüentemente, não estava operando?
- Quesito 33) Queira o Sr. Perito informar se o Manual de Operação ("Operating Manual") ET-3010.38-1200-941-AMK-924 - Rev B - fls 14/16 estabelece que a válvula deveria estar aberta antes do início da partida da bomba?
- Quesito 34) Queira o Sr. Perito informar o que dizem os relatórios divulgados pelo CREA-RJ e pela ANP/DPC sobre este ponto?
- Quesito 35) Queira o Sr. Perito informar se o manual da bomba, em seu item 6.2.1 (fls 6) exigia o procedimento prescrito no Manual de Operações?

QUANTO À VENTILAÇÃO DO DST DE BORESTE

- Quesito 36) Queira o Sr. Perito informar o que prescreve o item A.5.2.2.1 da norma API RP 14C com relação à necessidade de se dotar um tanque com uma ventilação adicional (secundária), para o caso de falha da ventilação primária?
- Quesito 37) Queira o Sr. Perito informar se a Petrobras, através das especificações técnicas em anexo ao Contrato de Construção da Plataforma, GTS-ET-3010.38-1200-940-PPC-001 fls M36, exigia que fossem adotadas as normas da API para o Sistema de Drenagem?
- Quesito 38) Queira o Sr. Perito informar se nas obras de conversão da Plataforma a contratada subcontratou a empresa inglesa especializada na área - AMEC Process and Energy - para executar o projeto de conversão?
- Quesito 39) Queira o Sr. Perito informar se a AMEC é uma empresa especializada em projetos e qual o seu grau de especialização, nessa área, em nível internacional.
- Quesito 40) Queira o Sr. Perito informar se foi fornecido à contratada o Projeto Básico da conversão da Plataforma, à época da contratação?
- Quesito 41) Queira o Sr. Perito informar se este Projeto Básico deveria ser desenvolvido e detalhado pela Contratada para a execução das obras de conversão, ficando sob a sua responsabilidade a confecção do Projeto Detalhado das obras?

19489 71683

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS RIMENTEL GUERÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

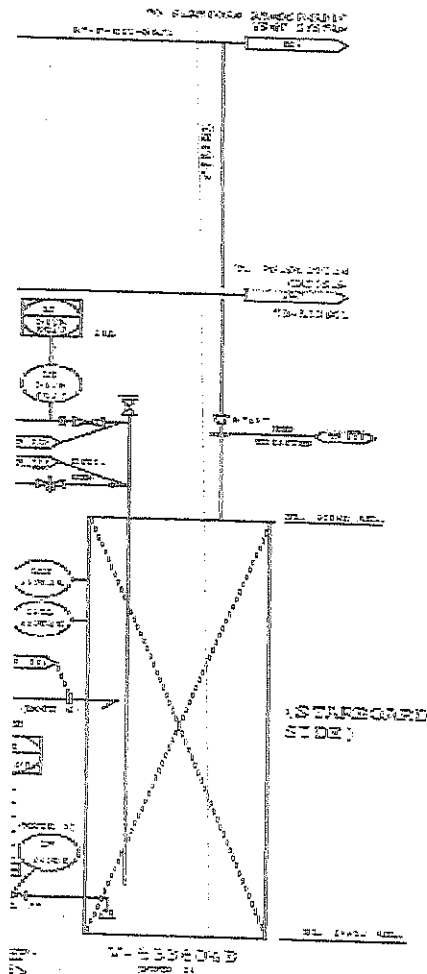
- 1744 71643 1790
- Quesito 42) Queira o Sr. Perito informar se o desenho DE 3010.38-5336-944-PPC-003 Rev 0 foi fornecido às licitantes, inclusive à contratada para a execução das obras, sendo parte integrante do Contrato?
- Quesito 43) Queira o Sr. Perito informar se foi exigido pela contratante a possibilidade de pressurização do sistema e que fossem adotadas medidas para evitar tal ocorrência?
- Quesito 44) Queira o Sr. Perito informar se o projeto observou os cuidados recomendados, sobretudo as recomendações feitas pela PETROBRAS através das especificações técnicas constantes dos anexos do Contrato de Construção da Plataforma ?
- Quesito 45) Queira o Sr. Perito informar se os DST's deveriam possuir dupla ventilação?
- Quesito 46) Queira o Sr. Perito informar se esta discrepância caracteriza mais um erro cometido no detalhamento do projeto ou na sua execução?

QUANTO À INTERLIGAÇÃO DA VENTILAÇÃO (Suspiro) DO DST AO SISTEMA DE VENT ATMOSFÉRICO

- Quesito 47) Queira o Sr. Perito informar se de acordo com o documento "P-36 Roncador Field Development"- ET-3010.38-5336-941-AMK-906 Rev 0 fls 4/10, antepenúltimo parágrafo, o sistema de ventilação do DST deveria ter sido ligado no LP (Low Pressure) Flare System (Sistema de Queimadores de Gases de Baixa Pressão)?
- Quesito 48) Queira o Sr. Perito informar se, de acordo com o desenho DE-3010.38-5336-944-AMK-398 Rev F, o Sistema de Ventilação do DST foi ligado no Vent Atmosférico? Foi interligado ao Vent atmosférico. Ver figura.
- fm*

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUANABARA
Diretor da Divisão de Serviços Cartográficos



Quesito 49) Queira o Sr. Perito informar se esta interligação, como descrita no quesito anterior, de acordo com o desenho DE-3010.38-5336-944-AMK-394 Rev E permitiu que líquidos oriundos do Sistema de Drenagem Aberta ingressassem no DST por sua linha de Suspiro, através do Sistema de Vent atmosférico?

Quesito 50) Queira o Sr. Perito informar se estes fatos caracterizam mais um erro de projeto ou de sua execução?

Quesito 51) Queira o Sr. Perito prestar quaisquer outros esclarecimentos que julgue necessário.

QUANTO AO SEGUNDO AUTOR, CLÁUDIO MARINHO MACHADO:

Quesito 52) Queira o Ilustre Perito informar se haveria ações diretas, a serem tomadas de forma segura, para o esgotamento das áreas alagadas?

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

Quesito 53) Queira o Ilustre Perito informar se poderia ser identificada a condição de estático ou dinâmico, para o adernamento inicialmente percebido de 2 graus na P-36?

Quesito 54) Queira o Ilustre Perito informar qual seria o comportamento da P-36, em relação aos parâmetros de estabilidade, caso não tivesse sido feito o lastreamento dos tanques de bombordo?

Quesito 55) Queira o Ilustre Perito informar se é necessária a ventilação de compartimentos confinados antes destes serem adentrados?

Quesito 56) Queira o Ilustre Perito esclarecer quais são as consequências para um ser humano, a exposição a baixa concentração de oxigênio?

Quesito 57) Queira o Ilustre Perito informar as razões da abertura do tanque 26S?

Quesito 58) Queira o Ilustre Perito informar qual é o tempo necessário para o fechamento de uma elipse do tipo daquela existente no acesso ao tanque 26S da P-36?

Quesito 59) Queira o Ilustre Perito informar se o fato das elipses dos tanques 26S e 61S estarem abertas foram determinantes para o afundamento da P-36?

Quesito 60) Queira o Ilustre Perito informar se existia, no manual de operação da P-36, orientações quanto ao tempo de antecipação na abertura de elipses?

Quesito 61) Queira o Ilustre Perito informar qual é a prioridade em um salvamento entre as opções: pessoas, meio ambiente ou bens patrimoniais?

Quesito 62) Queira o Ilustre Perito informar se a presença de gás no interior da coluna de popa-boreste era previsto em algum cenário no manual de operação?

Quesito 63) Queira o Ilustre Perito informar como funcionava a lógica de disponibilidade da bomba de captação, a ser usada como bomba de lastro, em uma situação em que a P-36 estivesse em *fire fighting mode*?

Quesito 64) Queira o Ilustre Perito informar se havia disponibilidade volumétrica, nos tanques das colunas intactas, suficiente para deter o afundamento da P-36?

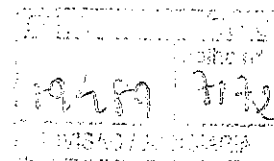
QUANTO AO QUARTO E QUINTO AUTORES, CARLOS JOSÉ MACIEL AZEREDO E EVANILDO SOUZA SANTOS:

Quesito 65) A drenagem do tanque, poderia ser diferente, já que o Caisson estava inoperante?

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PINHEIRO
Diretor da Divisão de Segurança
10

Quesito 66) A ANP-DPC, CREA-RJ, nas suas análises viram que o DST poderia receber condensado proveniente, do sistema de Glicol?



É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

19489-7135

CERTIDÃO/JUNTADA

CERTIFICO que, em 06/08/2013, foi expedido Ofício nº 2369/2013 a Procuradoria Regional da União no Rio de Janeiro.

O referido é verdade e dou fé.

Aos 06 de agosto de 2013.

MARCELO DE SOUZA
Chefe da Seção de Execução de Julgados

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL OUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



TRIBUNAL MARÍTIMO

Avenida Alfred Agache, s/nº – Praça XV de Novembro
 CEP: 20021-000 – Rio de Janeiro – RJ
 Tel.: (21) 2104-6827 – secom@tm.mar.mil.br

19489: 71748

Ofício nº 2369 /2013-TM
 JS/LA/031
 091

Rio de Janeiro, 12 de agosto de 2013.

A Sua Senhoria o Senhor
CLÁUDIO JOSÉ SILVA

Advogado da União – Procuradoria Regional da União – 2ª Região
 Avenida Rio Branco, nº 135 – 15º Andar - Centro
 CEP: 20021-000 – Rio de Janeiro – RJ

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
 Diretor da Divisão de Serviços Cartorários

Assunto: **Prazo para indicação de assistente técnico e formulação de quesitos**
Processo nº 0012672-90.2008.4.02.5101

Senhor Advogado da União,

1. Em resposta ao Ofício nº 315/PRU/RJ/SI, de 29 de julho de 2013, recebido em 31 de julho do corrente ano, atinente à Ação Anulatória, Processo nº 0012672-90.2008.4.02.5101, ajuizada por PAULO ROBERTO VIANA E OUTROS, que solicita a este Tribunal a indicação de assistente técnico, bem como a formulação de quesitos, em face da perícia a ser realizada, participo o seguinte:

a) o assistente técnico indicado é o Capitão-de-Mar-e-Guerra (RM1-EN) GERALDO DE ALMEIDA PADILHA, formado em engenharia naval;

b) o processo administrativo que tramitou no Tribunal Marítimo (Processo nº 19.489/2001) tem milhares de páginas, autuadas em quarenta volumes. O julgamento desse caso requereu análises de alta complexidade, por envolver o acidente com plataforma da Petrobras "P-36";

c) assim, será necessário prazo razoável para que o assistente técnico indicado possa estudar o processo, para que possa formular os quesitos complementares que corroborem a defesa da União; e

d) o Tribunal Marítimo recebeu apenas a contestação e a réplica do Processo nº 0012672-90.2008.4.02.5101, sendo necessário fazer carga dos autos para análise pormenorizada dos mesmos.

2. Desta feita, em face da complexidade e peculiaridades do caso em apreço, consulto a possibilidade de V. Sa. peticionar ao juízo solicitando carga dos autos, bem como a dilação de prazo, com fixação de lapso temporal razoável para a análise dos autos do processo judicial e dos quarenta volumes do processo administrativo, para que a União possa formular os

questos complementares, garantido-se, assim, a observância do Princípio do Contraditório.

Atenciosamente,

Luiz Augusto Correia
 LUIZ AUGUSTO CORREIA
 Vice-Almirante (RMI)
 Presidente

19489-7153

Cópias:

TM-10

TM-101

TM-11

TM-031

Arquivo

Autenticado por:

Alexandre Gonçalves Pinto
 ALEXANDRE GONÇALVES PINTO
 Capitão-Tenente (AA)
 Assistente

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

José Carlos Pimentel Gusmão
 JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
 Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

12489 71765

CERTIDÃO/JUNTADA

CERTIFICO que, em 13/08/2013, foi expedida msg P-131431Z/AGO/2013 a PRTCOS e faço juntada da mesma aos autos.
O referido é verdade e dou fé.
Aos 13 de agosto de 2013.

MARCELO DE SOUZA
Chefe da Seção de Execução de Julgados

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

Sigilo
Ostensivo

Canal
DD

Precedência
Ação Preferencial
Info Preferencial

Data-Hora
P131431Z/AGO/2013

De: TRIBAR
Para: PRTCOS
Info:

Assunto: Indicação de assistente técnico

Texto: PREFERENCIAL
P-131431Z/AGO/2013
DE TRIBAR
PARA PRTCOS
GRNC
BT

PTC que o OFI 315/PRU/RJ/SI da Procuradoria Regional da União - 2ª Região solicitou a este Tribunal a indicação de assistente técnico, para elaborar quesitos complementares e atuar na defesa dos interesses da união, nos autos do Processo nº 0012672-90.2008.4.02.5101, no qual pleiteiam a anulação parcial do Acórdão prolatado pelo Colegiado deste Tribunal no Processo nº 19.489/2001, que julgou o acidente (afundamento) da Plataforma P-36. Em face ao exposto, consulto PSB de indicar um engenheiro naval para a função de assistente técnico. BT

Observações: I I I I O I I I 01 027 10 11 101 034 035 031

Trâmite: 031; 101; 031; 03; MSG; 031; ARQMSG

Para
Conhecimento: 01; 027; 03; 10; 11; 101; 034; 035

Ciente: 01; 03; 10; 034; 035

Autorizado?
Sim

Data da Autorização
13/08/2013

Situação da Emissão
Transmitido

Situação
Em Trâmite

Atual
ARQMSG

Próximo
-

Nº Controle
MT-2013/08-01224

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Curatoriais

19488 21785

JUNTADA

Aos 14 de agosto de 2013, em Secretaria, junto aos presentes autos MSG P-141702Z/AGO/2013 da PRTCOS.

Do que para constar lavrei este termo.

MARCELO DE SOUZA
Chefe da Seção de Execução de Julgados

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartorários

Sigilo
Ostensivo

Canal
DD

Precedência
Ação **Info**
Preferencial Preferencial

Data-Hora
P141702Z/AGO/2013

De: PRTCOS

Para: TRIBAR

Info:

Assunto: Indicação de Assistente Técnico

Texto: PREFERENCIAL

P141702Z/AGO/2013

DE PRTCOS

PARA TRIBAR

GRNC

BT

P-131431Z, IND ETM S-3 JORGE LUIZ MARTINS, NIP 63.8075.56...BT

=====

P-131431Z/AGO/2013 DE TRIBAR PARA PRTCOS////

PTC que o OFI 315/PRU/RJ/SI da Procuradoria Regional da União - 2ª Região solicitou a este Tribunal a indicação de assistente técnico, para elaborar quesitos complementares e atuar na defesa dos interesses da União, nos autos do Processo nº 0012672-90.2008.4.02.5101, no qual pleiteiam a anulação parcial do Acórdão prolatado pelo Colegiado deste Tribunal no Processo nº 19.489/2001, que julgou o acidente (afundamento) da Plataforma P-36. Em face ao exposto, consulto PSB de indicar um engenheiro naval para a função de assistente técnico. BT

Observações:

Trâmite: MSG; 031; ARQMSG

Para
Conhecimento: 01; 027; 10; 101; 034; 11; 035

Ciente: 10; 034; 035

Distribuição: Não

Data de Entrada 14/08/2013	Exige Providência? Sim	Data da Solicitação 14/08/2013	Prazo 26/08/2013	Ação 031
Situação Em Trâmite	Atual 031	Próximo ARQMSG	Nº Controle MR-2013/08-03059	

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS PEREIRA
Diretor da Divisão de Administração

CERTIDÃO/JUNTADA

CERTIFICO que, em 19/08/2013, foi expedido Ofício nº 2583/2013 a Procuradoria Regional da União no Rio de Janeiro.

O referido é verdade e dou fé.

Aos 19 de agosto de 2013.

MARCELO DE SOUZA

Chefe da Seção de Execução de Julgados

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



TRIBUNAL MARÍTIMO

Avenida Alfred Agache, s/nº – Praça XV de Novembro
CEP: 20021-000 – Rio de Janeiro – RJ
Tel.: (21) 2104-6827 – secom@tm.mar.mil.br

Ofício nº 2587/2013-TM
JS/LA/031
091

Rio de Janeiro, 19 de agosto de 2013.

A Sua Senhoria o Senhor
CLÁUDIO JOSÉ SILVA

Advogado da União – Procuradoria Regional da União – 2ª Região
Avenida Rio Branco, nº 135 – 15º Andar - Centro
CEP: 20021-000 – Rio de Janeiro – RJ

Assunto: **Processo nº 0012672-90.2008.4.02.5101**

Senhor Advogado da União,

1. Em complemento ao Ofício nº 2.369, de 06 de agosto de 2013, deste Tribunal, participo o seguinte:

a) o assistente técnico indicado, Capitão-de-Mar-e-Guerra (RM1-EN) GERALDO DE ALMEIDA PADILHA, informou seu impedimento para cumprimento de tal múnus, por meio de Comunicação Interna datada de 09 de agosto de 2013 (em anexo), em função do artigo 27, da Lei nº 2.180/54, que veda ao Juiz do Tribunal Marítimo o exercício de qualquer outra “função pública”;

b) diante disso, foi solicitado à Diretoria de Portos e Costas (DPC), a indicação de engenheiro naval. A DPC indicou o engenheiro naval JORGE LUIZ MARTINS (documento em anexo);

c) em consulta realizada ao site da Organização Nacional da Indústria do Petróleo (ONIP), em 08 de agosto de 2013 (consulta em anexo), consta que a empresa TITO SILVEIRA ENGENHARIA E CONSULTORIA LTDA, cujo gerente é o senhor TITO FERNANDO DA SILVA, prestou seis serviços à PETROBRAS S.A.; e

d) caso o gerente supramencionado seja o mesmo perito indicado pelo juízo, o Sr. TITO SILVEIRA (fl. 1721), a atuação de tal perito pode carecer, em tese, de parcialidade.

2. Desta feita, em face do exposto solicito peticionar ao juízo, para substituição do Capitão-de-Mar-e-Guerra (RM1-EN) GERALDO DE ALMEIDA PADILHA pelo engenheiro naval JORGE LUIZ MARTINS, e também, caso Vossa Senhoria entenda pertinente, e confirmada a hipótese do perito indicado ser o gerente da TITO SILVEIRA ENGENHARIA E CONSULTORIA LTDA, solicitar que seja designado novo perito.

3. Outrossim, reitero a necessidade de solicitação de dilação de prazo para formulação dos quesitos complementares, o que se revela ainda mais necessário diante da impossibilidade de atuação do assistente técnico indicado e a consequente necessidade de sua substituição, considerando, também, a quantidade incomum de folhas nos autos, que possui quarenta volumes e milhares de páginas e a complexidade da questão.

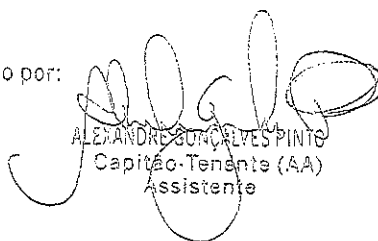
Atenciosamente,


LUIZ AUGUSTO CORREIA
Vice-Almirante (RM1)
Presidente

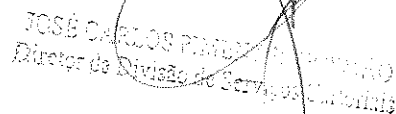
Cópias:
TM-10
TM-101
TM-11
TM-031
Arquivo

s/anexos.
s/anexos.
c/anexos.
c/anexos.
c/anexos.

Autenticado por:


ALEXANDRE GONÇALVES PINTO
Capitão-Tenente (AA)
Assistente

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL


JOSÉ CARLOS PINTO
Diretor da Divisão de Serviços Materiais

19489 7183 S

MARINHA DO BRASIL

GA/GA/02.7

TRIBUNAL MARÍTIMO

Em 09 de agosto de 2013.

COMUNICAÇÃO INTERNA

Do: Juiz Militar do Corpo de Engenheiros Navais
Ao: Exmo. Sr. Juiz Presidente do Tribunal
Assunto: Impedimento para atuar como assistente técnico

1. Ao tomar conhecimento do teor do Ofício nº 2369/2013-TM, por meio do qual fui indicado para atuar como assistente técnico da União, nos autos do Processo nº 0012672-90.2008.4.02.5101, participo a V. Exa. o meu impedimento para o cumprimento de tal múnus, em função do preceituado no art. 27, da Lei nº 2.180 (Lei Orgânica do Tribunal Marítimo).


GERALDO DE ALMEIDA PADILHA
Juiz do Tribunal Marítimo

Cópias:
Arquivo

RECOPIA FIEL DO DOCUMENTO
JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

19489 71843

Precedência

Sigilo
Ostensivo

Canal
DD

Ação
Preferencial

Info
Preferencial

Data-Hora
P141702Z/AGO/2013

De: PRTCOS

Para: TRIBAR

Info:

Assunto: Indicação de Assistente Técnico

Texto: PREFERENCIAL
P141702Z/AGO/2013
DE PRTCOS
PARA TRIBAR
GRNC
BT

P-131431Z, IND ETM S-3 JORGE LUIZ MARTINS, NIP 63.8075.56...BT

=====

P-131431Z/AGO/2013 DE TRIBAR PARA PRTCOS////

PTC que o OFI 315/PRU/RJ/SI da Procuradoria Regional da União - 2ª Região solicitou a este Tribunal a indicação de assistente técnico, para elaborar quesitos complementares e atuar na defesa dos interesses da União, nos autos do Processo nº 0012672-90.2008.4.02.5101, no qual pleiteiam a anulação parcial do Acórdão prolatado pelo Colegiado deste Tribunal no Processo nº 19.489/2001, que julgou o acidente (afundamento) da Plataforma P-36. Em face ao exposto, consulto PSB de indicar um engenheiro naval para a função de assistente técnico. BT

Observações:

Trâmite: MSG; 031; ARQMSG

Para
Conhecimento: 01; 027; 10; 101; 034; 11; 035

Ciente: 01; 10; 034; 11; 035

Distribuição: Não

Data de Entrada	Exige Providência?	Data da Solicitação	Prazo	Ação
14/08/2013	Sim	14/08/2013	26/08/2013	031

Situação	Atual	Próximo	Nº Controle
Em Trâmite	031	ARQMSG	MR-2013/08-03059

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

Navipeças

19489

71858

Apresentação

Bens

Serviços

Empresas

Pesquisar:

em Empresas

Estado: Selecione...

Cidade:

OK

[Página Principal](#)

É CÓPIA FIEL DO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

19489 71868

TITO SILVEIRA ENGENHARIA E CONSULTORIA LTDA.

N. Fantasia: TITO SILVEIRA ENGENHARIA E CONSULTORIA LTDA. CNPJ: 311523560001
Endereço: RUA COUTO DE MAGALHÃES, 744 Bairro: BENFICA
Cidade: RIO DE JANEIRO Estado: RJ
Cep: 20930090 País:
Tipo: Homepage:

CONTATOS

TITO FERNANDO DA SILVEIRA

titofernando@tss.com.br

Cargo/Setor: Gerente

Telefone(s): (21) 2580-6936

(21) 3860-5304

Fax: (21) 2580-6936

TITO LUIZ DA SILVEIRA

tito@tss.com.br

Cargo/Setor: Sócio-Gerente

Telefone(s): (21) 2580-6936

(21) 3860-5304

Fax: (21) 2580-6936

REFERÊNCIAS

Empresa: PETROBRAS S.A. / FAFEN-SE - Fábrica de Fertilizantes Nitrogenados

Contato: Enéas Francalino S. Vasconcelos

Telefone: (79) 3280-6172

Descrição:

Empresa: PETROBRAS S.A. / UN-RIO - Unidade de Negócios de E&P do Rio de Janeiro

Contato: Francisco Neves

Telefone: (21) 2515-9458

Descrição:

Empresa: PETROBRAS S.A. / UN-BC - Unidade de Negócios de E&P da Bacia de Campos

Contato: Paulo Roberto Pinheiro Oliveira

Telefone: (22) 2761-5790

Descrição:

Empresa: PETROBRAS S.A. / RPEC - Refinaria Presidente Bernardes

Contato: Nestor Ferreira de Carvalho

Telefone: (13) 3362-4430

Descrição:

Empresa: PETROBRAS S.A. / CENPES - Centro de Pesquisas e Desenvolvimento

Contato: Sérgio Luiz P. de Freitas Coelho

Telefone: (21) 3865-6464

Descrição:

Empresa: PETROBRAS S.A. / FAFEN-BA - Fábrica de Fertilizantes Nitrogenados

Contato: Júlio Harumitsu Furukawa

Telefone: (71) 3542-4732

Descrição:

Empresa: ELETRONUCLEAR - Eletrobras Termoeletrônica S.A.

Contato: Waldomiro Lima Pereira

Telefone: (24) 3362-9228

Descrição:

Empresa: RPD - Refinaria de Petróleos de Manguinhos S.A.

Contato: Ulisses Garcia de Aquino Neto

Telefone: (21) 3891-2068

Descrição:

Empresa: FQU - Petroquímica União S.A.

Contato: Roberto Ferraboli

Telefone: (11) 4478-1224

Descrição:

Empresa: FCC - Fábrica Carioca de Catalisadores S.A.

Contato: Fernando da Silva Souza

Telefone: (21) 2195-8209

Descrição:

Empresa: AALBORG Industries S.A.

Contato: Sérgio Cammarota

Telefone: (24) 2233-9963

Descrição:

Empresa: COPENOR - Companhia Petroquímica do Nordeste S.A.

Contato: Sylvio Luiz de Souza Wanderley

Telefone: (71) 632-9229

Descrição:

Empresa: FOSFERTIL - Fertilizantes Fosfatados S.A.

Contato: Marcus Fernandes Araújo

Telefone: (41) 3641-1800

Descrição:

Empresa: PETROPLEX Indústria e Comércio Ltda. / Pernambuco

Contato: Ricardo Rodrigues

Telefone: (81) 3521-7364

Descrição:

Empresa: RIO POLÍMEROS S.A.

Contato: Edésio Alves Nunes Filho

Telefone: (21) 2677-5909

Descrição:

Empresa: PUC-Rio / Grupo de Integridade Estrutural do Departamento de Engenharia Mecânica

Contato: Prof. José Luiz de França Freira

Telefone: (21) 3114-1642

Descrição:

Empresa: UFRJ / COPPE / PEMP - Programa de Engenharia Metalúrgica e de Materiais

Contato: Prof. Luiz Henrique de Almeida

Telefone: (21) 2562-8510

Descrição:

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

08/08/2013 14:40