

TRIBUNAL MARÍTIMO

DATA: 09/08/2001

PROCESSO N. 124324200

Representante:

AUTUAÇÃO

Aos 09 de AGOSTO de dois mil e UM

na Secretaria do Tribunal Marítimo autuo os presentes autos.

Do que fiz este termo.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS MENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

[Assinatura]
Diretor - Geral da Secretaria



CERTIDÃO

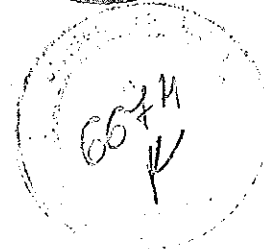
CERTIFICOS que esta certidão foi lavrada em 30 de maio de 1966, no processo nº 19489/61, com o fim de dar ciência ao preposto da 6674 aos autos.
Foi lida e aprovada.
Em 30 de maio de 1966.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartórios



Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial
Inglês- Português
Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091
Av. Passos, 115/814
Rio de Janeiro – Centro
Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987
e-mail: abps@abpstraducoes.com.br



3.24. No mundo de hoje, “risco” pode ser visto como inversamente proporcional à diferença entre envelope de projeto e envelope de operação, correspondendo essa diferença ao nível de risco em que a planta opera. Em outras palavras, quanto mais alguém aproxima o envelope operacional do envelope de projeto, maior é o risco de uma anormalidade resultar no envelope de projeto sendo rompido.-----

Conseqüências do Conhecimento Incompleto -----

3.25. A Figura 1 descreve com uma linha sólida a margem externa, ou limites, dos envelopes de projeto e operacional. Em outras palavras, em qualquer momento temos total e completo conhecimento de todos os parâmetros compreendidos por ambos os envelopes. Isso, infelizmente, não corresponde ao mundo real. O mundo real se parece mais com o que mostra a Figura 2. -----

O Mundo Real do Conhecimento Incompleto desses Dois Envelopes -----

Figura 2-----

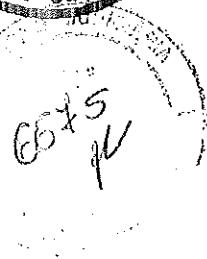
3.26. O conhecimento real desses dois envelopes nunca é 100% completo. Como no caso da atualização da P-

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



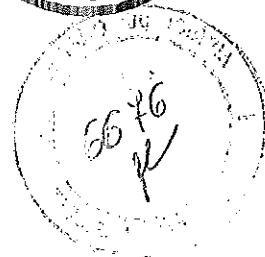
Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial
Inglês- Português
Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091
Av. Passos, 115/814
Rio de Janeiro - Centro
Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987
e-mail: abps@abpstraducoes.com.br



36, a maioria das plantas é projetada e construída por firmas de engenharia especializadas. Quando da conclusão, a empresa de engenharia "passa" a operação das instalações para a empresa proprietária ou operadora. Uma vez que diversas etapas são cumpridas na transferência de conhecimento do projeto da firma de engenharia para a operadora, é impossível a aquisição de 100% de transferência de todo o conhecimento. O projeto e construção de uma planta cujos processos poderiam ser classificados como consistindo em um nível moderado de complexidade e produção poderia demandar esforços de projeto e engenharia de uma equipe de cem pessoas ou mais. No lado operacional, a equipe designada para tal planta poderia consistir em aproximadamente 30 a 40 indivíduos, sendo a maioria delas, provavelmente, de não engenheiros. Assim, mesmo na partida de uma nova planta, apesar dos melhores esforços da proprietária ou operadora das instalações, o conhecimento dos envelopes de projeto e operacional transferido para a equipe operacional será incompleto. -----

ECÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial
Inglês- Português
Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091
Av. Passos, 115/814
Rio de Janeiro – Centro
Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987
e-mail: abps@abpstraducoes.com.br

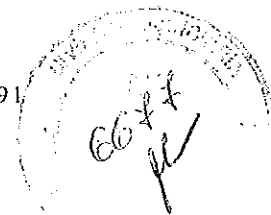
3.27. O modelo descrito acima foi desenvolvido a partir das investigações dos acidentes de Flixborough, da Piper Alpha, e de Longford, citados acima. Pela informação que revisei dos eventos que levaram ao acidente da P-36, acredito que houve falta de entendimento entre a equipe da P-36 dos perigos associados à operação de esvaziamento dos tanques de Armazenamento de Drenagem. Em outras palavras, nos termos de Sir Daryl, a “Causa Real” foi os operadores não receberam 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

ECÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS NIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Caratípicos



Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial
Inglês- Português
Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091
Av. Passos, 115/814
Rio de Janeiro – Centro
Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987
e-mail: abps@abpstraducoes.com.br



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 conseqüências (ou seja, as implicações ou conseqüências 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

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartórios



Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial
Inglês- Português
Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091
Av. Passos, 115/814
Rio de Janeiro – Centro
Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987
e-mail: abps@abpstraducooes.com.br

66
[Assinatura]

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

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial
Inglês- Português

Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091
Av. Passos, 115/814
Rio de Janeiro – Centro
Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987
e-mail: abps@abpstraduco.es.com.br

6639
H

para duplicar o que estava especificamente disposto como responsabilidade da empreiteira de engenharia e projeto. -----

3.29. Sir Daryl notou que um fator que contribui para essa falta de conhecimento entre o pessoal de operação e de manutenção era o fato da Operadora das instalações de Longford não ter realizado um HAZOP do sistema de processo que falhou. Sir Daryl informa em seu Relatório: -----

“Colocado de modo simples, identificação de perigo cria conhecimento” (Parágrafo 13.51) 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. Uma equipe HAZOP competente teria identificado o potencial de exposição dos tanques a pressões muito além da atmosférica, quando alinhados para esvaziamento para o manifold de produção, conforme determinado nos Procedimentos Operacionais. Teria, ainda, verificado que o arranjo da tubulação de descarga de cada uma das duas bombas era comum com

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Centrais



Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial
Inglês- Português
Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091
Av. Passos, 115/814
Rio de Janeiro - Centro
Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987
e-mail: abps@abpstraducoes.com.br

a linha de alimentação de cada um dos dois Tanques. Esse tipo de projeto leva potencialmente a uma situação de fluxo reverso através das válvulas 534/535 nas linhas de alimentação dos Tanques. Como resultado, os Tanques estavam potencialmente expostos a pressões muito além da atmosférica cada vez que eram esvaziados. A única proteção era proporcionada por uma única válvula (ou seja, Válvula 534 ou 535). Para proteger os Tanques, a vedação dessas válvulas tinha que ser 100% eficiente na retenção de pressão. Embora se espere que uma válvula instalada seja estanque a gás, à medida que o tempo passa, hastes e vedações se degradarão e a válvula começará a dar passagem. A única outra proteção projetada para os Tanques para evitar que sofressem excesso de pressão era a única conexão para o suspiro atmosférico através do corta-chamas. Todavia, somente nas condições mais favoráveis seria provável que o corta-chamas não começasse a falhar e entupir como tempo. De fato, o corta-chamas do Suspiro Atmosférico já havia começado a falhar na P-36 antes do acidente em 14 de março. Medidas temporárias foram tomadas para resolver o problema.

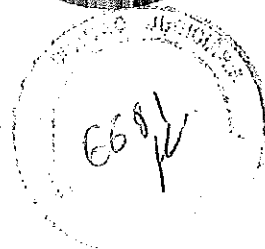
É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL CUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Científicos



Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial
Inglês- Português

Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091
Av. Passos, 115/814
Rio de Janeiro – Centro
Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987
e-mail: abps@abpstraducoes.com.br



3.30. A correção ideal dessas falhas teria sido o rearranjo das configurações de tubulação e de válvulas para evitar a ocorrência de tal situação. Outras alternativas, como a instalação de meios adicionais de alívio de pressão como aqueles providenciados no Coletor do Tank Top na forma de painel de alívio de pressão ou válvula de segurança de pressão, assim como alarmes e “trips” de pressão, estariam disponíveis para a equipe de projeto e engenharia caso um HAZOP do projeto Rev A tivesse sido feito. Na falta dessas precauções, e o retornando ao modelo descrito acima, a margem de segurança entre envelope operacional e de projeto era infinitesimalmente pequena. 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. Esse era o conhecimento que um HAZOP devidamente executado teria desenvolvido. Sem tal conhecimento, os operadores da P-36 estavam cegos para os perigos

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FIMINTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial
Inglês- Português

Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº 091
Av. Passos, 115/814
Rio de Janeiro - Centro
Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987
e-mail: abps@abpstraducoes.com.br



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. -----

3.31. Como resultado das falhas de projeto e no arranjo de tubulação e válvulas conectando os Tanques de Armazenamento de Drenagem de Bombordo e Boreste um com o outro e de/para o Manifolde de Produção, fluidos e pressões poderiam sofrer "fluxo reverso" através do sistema para o Tanque que não estava sendo esvaziado sem o conhecimento dos operadores. Essa foi uma falha crítica de projeto do sistema de dreno fechado. 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. A causa básica da ruptura do Tanque de Armazenamento de Drenagem de Boreste

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS MENTEL CUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial
Inglês- Português
Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091
Av. Passos, 115/814
Rio de Janeiro – Centro
Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987
e-mail: abps@abpstraducoes.com.br

reside em seu projeto e no fato de um HAZOP apropriado, ou outra técnica de Identificação de Perigo apropriada, não ter sido realizado no projeto do subsistema DST. -----

4. REMOÇÃO DA BOMBA DST DE BORESTE E INSERÇÃO DE PÁ -----

4.1. A bomba do Tanque de Armazenamento de Drenagem de Boreste havia parado de funcionar no início de fevereiro. A linha de alimentação e as linhas de descarga advindas da bomba receberam uma pá, tendo sido a bomba removida e levada para oficina mecânica onde foi tentado seu reparo. Contudo, não havia peças de reposição para a bomba a bordo da P-36. Após a reinstalação da bomba, a tripulação tentou dar partida na bomba, sem sucesso. As linhas de alimentação e descarga mais uma vez receberam uma pá, tendo sido a bomba removida e enviada para reparos em terra em 14 de fevereiro. -----

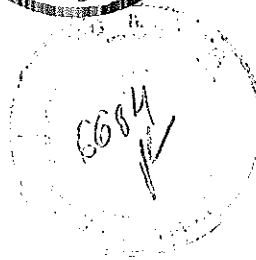
4.2. Por um período de meses, a equipe de operações notou que ambos os Tanques de Armazenamento de Drenagem estavam enchendo sem que se pudesse determinar exatamente de onde ou por quais motivos os tanques se enchiam de fluidos. A equipe examinou -----

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FIMINTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Centrais



Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial
Inglês- Português
Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091
Av. Passos, 115/814
Rio de Janeiro - Centro
Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987
e-mail: abps@abpstraducoes.com.br



várias causas na tentativa de identificar o porquê disso ocorrer, bem como o caminho que esses fluidos tomavam para entrar nos dois tanques. Como resultado dos melhores esforços da tripulação para determinar causas e caminhos, os operadores chegaram à conclusão que os fluidos eram admitidos nos Tanques por sua conexão com o sistema do Suspiro Atmosférico. -----

4.3. A equipe operacional não tinha uma data definida de quando os reparos da Bomba de Boreste estariam completados e esta devolvida à P-36. Como resultado, é compreensível que comesçassem a se preocupar com o fato do Tanque de Drenagem de Boreste continuar a se encher de fluidos admitidos via conexão do Suspiro Atmosférico. Com a bomba removida e as linhas para a bomba devidamente bloqueadas por pá, além da Válvula 535 fechada, é mais uma vez compreensível que o pessoal de operações acreditasse que o Tanque de Boreste estava essencialmente isolado de todas as outras fontes de fluidos, menos através do Suspiro Atmosférico. Como resultado de uma decisão de inserir uma pá no Suspiro Atmosférico como medida de precaução para proteção contra mais drenagem de

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS RIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartórios



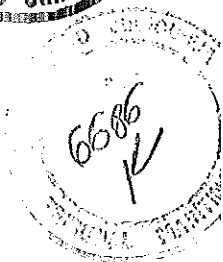
Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial
Inglês- Português
Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091
Av. Passos, 115/814
Rio de Janeiro – Centro
Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987
e-mail: abps@abpsraducoes.com.br

fluidos para dentro do Tanque por esse caminho é.
também, plenamente compreensível. -----

4.4. Na verdade, o projeto do sistema implicava que a inserção de uma pá era a única maneira de proteger o Tanque de receber mais fluido via Suspiro Atmosférico. Como resultado de incidentes passados em que se descobriu que uma válvula ou outro dispositivo que havia sido inserido em uma linha de suspiro atmosférico havia fechado e/ou falhado, seria contra todas as práticas de engenharia recomendadas inserir uma válvula em tais linhas de suspiro atmosférico. Contudo, também se reconhece que há momentos em que existe a necessidade de isolar positivamente um Tanque ou outra peça de equipamento conectada a Suspiro Atmosférico do resto do sistema, para realização de reparos, inspeções, etc. De fato, conforme as regras de entrada em espaço confinado tanto dos Estados Unidos quanto do Reino Unido, esse isolamento positivo por pá ou, pelo menos, por bloqueio duplo e sangria, é obrigatório antes que seja permitida a entrada em um Tanque para inspeção ou reparos. Conforme notado, a inserção de válvulas em uma linha de suspiro vai contra os códigos de

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS RIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial
Inglês- Português
Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091
Av. Passos, 115/814
Rio de Janeiro – Centro
Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987
e-mail: abps@abpstraducoes.com.br

engenharia. Como resultado, uma conexão de flange é a única opção disponível para proporcionar a capacidade de inserir uma pá em caso de necessidade de isolamento positivo. Este é o caminho lógico que a equipe operacional mais provavelmente tomava quando chegaram. À conclusão de que era necessário isolar o Tanque de Armazenamento de Drenagem de Boreste do resto do Sistema de Suspiro Atmosférico. -----

4.5. As Válvulas 534 e 535 estão localizadas nas linhas de alimentação para os Tanques de Armazenamento de Drenagem. Cada Tanque é protegido do excesso de enchimento ou de pressão por somente uma válvula. Em outras palavras, durante a operação normal, existe somente uma camada de proteção contra os perigos do excesso de enchimento ou de pressão dos Tanques em sua alimentação ou seu lado ativo. Como tais válvulas desempenhavam uma função crítica, teria sido boa prática para a empreiteira do projeto ter ressaltado a importância dessas válvulas no P&ID (ou seja, AMK-398), sendo essa informação transportada para o Manual de Operação. -----

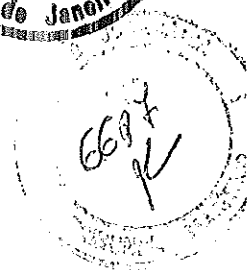
4.6. Com a remoção da bomba de boreste para os reparos necessários e o bloqueio por pá da linha de

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS FERNANDES GUSMÃO
Diretor de Divisão de Serviços Cartoriais



Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial
Inglês- Português
Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091
Av. Passos, 115/814
Rio de Janeiro - Centro
Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987
e-mail: abps@abpstraducoes.com.br



descarga em relação ao Tanque de Armazenamento de Drenagem, além do problema continuado de enchimento dos Tanques com fluidos via caminho suspeitado através de suspiro atmosférico, a decisão de inserir uma pá no sistema de suspiro é compreensível. Com essas decisões e ações, os operadores tentavam, de boa fé, evitar a ocorrência de um perigo, e não criar um. -----

5. TEMPO DECORRIDO ENTRE O ALINHAMENTO DO SISTEMA E A PARTIDA DA BOMBA -----

5.1. No período de 11 a 14 de março, as equipes de operação e de lastro mediram os níveis em ambos os Tanques de Armazenamento de Emergência, de Bombordo e de Boreste. A instrumentação do Tanque de Bombordo informava que o nível no tanque era de aproximadamente 6%, ainda que sondagens no Tanque de Bombordo indicassem que os fluidos no Tanque estivessem entre 60 e 65%. Devido à discrepância entre instrumentos e sondagem, foi pedido à equipe de lastro que fizesse sondagens adicionais e confirmasse as leituras. Isso foi feito, tendo sido confirmado que o nível no Tanque de Bombordo estava, realmente, entre 60 e 65%. -----

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GOUMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartográficos



Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial
Inglês- Português
Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091
Av. Passos, 115/814
Rio de Janeiro – Centro
Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987
e-mail: abps@abpstraducoes.com.br

5.2. Foi desenvolvida uma prática operacional desde a partida da plataforma, a de que os Tanques de Armazenamento de Drenagem deveriam ser esvaziados quando os níveis alcançassem aproximadamente 30% de sua capacidade total. Ainda, como reconheceu a tripulação que a Bomba de Boreste havia sido removida e o Tanque de Boreste estava isolado do Sistema de Drenos fechados, o único tanque que estava disponível era o Tanque de Bombordo, tendo sido tomada a decisão de esvaziar o Tanque de Bombordo. Essa não foi a primeira vez que os Tanques de Armazenamento de Drenagem foram esvaziados desde a partida da Plataforma. Pelo que se lembra a tripulação, o esvaziamento dos tanques deve ter sido realizado umas três ou quatro vezes antes desse evento. Não era uma atividade que ocorria diariamente, semanalmente, ou mesmo mensalmente, porém conforme a necessidade. O entendimento do que era prática apropriada para a realização dessa atividade, então, teria derivado dos procedimentos contidos no Manual de Operação. -----

5.3. A decisão foi tomada aproximadamente às 20 h da noite de 14 de março para o esvaziamento do Tanque de Armazenamento de Drenagem de Bombordo e

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FERNANDES GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartorários



Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial
Inglês- Português
Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091
Av. Passos, 115/814
Rio de Janeiro - Centro
Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987
e-mail: abps@abpstraducoes.com.br

aproximadamente às 22 h os operadores iniciaram o processo de alinhamento das válvulas para a bomba DST de Bombordo e o Manifolde de Produção para iniciar o processo de drenagem do Tanque para o Manifolde de Produção. Isso está de acordo com o Procedimento Operacional para esvaziamento dos dois Tanques, conforme descrito anteriormente neste relatório (parágrafo 3.13) Após o alinhamento das válvulas, os operadores aparentemente tiveram que dar atenção a outros assuntos relacionados ao processo e após um certo tempo retornaram e iniciaram a bomba de Bombordo para que começasse efetivamente a drenagem do Tanque de Bombordo. -----

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 contêm 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. Ainda, como a taxa de vazão das bombas é da ordem de 50 a 60 m³ por hora, tendo os

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL CUSMÃO
Diretor de Divisão de Serviços Cartórios



Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial
Inglês- Português
Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091
Av. Passos, 115/814
Rio de Janeiro – Centro
Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987
e-mail: abps@abpstraducoes.com.br

Tanques uma capacidade de 450 m³, o tempo para a drenagem de um tanque poderia ir além de nove horas completas. Como resultado, é compreensível que os operadores não vissem necessidade de encurtar o período entre o alinhamento das válvulas e a partida das bombas. -----

5.5. A preocupação de que o tempo decorrido entre o alinhamento das válvulas ao Manifolde de Produção e a partida das bombas tenha sido um fator que contribuiu para a ruptura do Tanque também não tem fundamento. Conforme notado anteriormente, as investigações da ruptura do Tanque de Boreste concluíram que essa ruptura se deu quando o Tanque alcançou uma pressão de aproximadamente 10 barg. A falha inerente do projeto de interconexão entre os dois tanques através de sua descarga comum para o Manifolde de Produção ou o Caisson implicava que, na partida das bombas de Descarga, os Tanques poderiam ser expostos a pressões de 14 barg de pressão de descarga das bombas. A questão, então, não é o tempo despendido para conexão ao Manifolde de Produção, mas o projeto do sistema de descarga entre as Bombas dos dois Tanques e sua interconexão às linhas de alimentação para os dois

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartográficos



Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial
Inglês- Português
Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091
Av. Passos, 115/814
Rio de Janeiro - Centro
Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987
e-mail: abps@abpstraducoes.com.br

Tanques. Esse projeto representou, essencialmente, um “curto-circuito” no sistema e, como ocorrido nas primeiras horas da manhã, esse “curto-circuito” levou à falha catastrófica do Tanque de Boreste. -----

6. VENTILAÇÃO DOS TANQUES DE FLUTUADOR DE BORESTE -----

6.1. A Noble Denton, que, conforme o contrato celebrado entre a Petromec e a AMEC, ficou responsável pela engenharia e projeto dos elementos marítimos da “Spirit of Columbus” (P-36) de acordo com as necessidades do Campo Roncador.

6.2. Uma das modificações feitas pela Noble Denton nos elementos marítimos foi a adição do que foi identificado como “caixas de estabilidade”. Essas caixas de estabilidade foram instaladas nos flutuadores e nas duas colunas de popa. As caixas de estabilidade foram identificadas com os números de planta 61S e 61P, para boreste e bombordo. O projeto das caixas de estabilidade era de tal forma que para ter acesso a elas, para realização de qualquer tipo de inspeção, reparo e/ou manutenção necessária, uma pessoa teria que entrar através de um espaço vazio estrutural dentro da própria coluna, identificado como 26S&P. -----

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Gerais



Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial
Inglês- Português
Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091
Av. Passos, 115/814
Rio de Janeiro - Centro
Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987
e-mail: abps@abpstraducoes.com.br

A entrada tanto em ambos vazios estruturais quanto nas caixas de estabilidade se dava através de uma escotilha que restringia a capacidade de acesso da equipe. -----

6.3. Ambas as caixas de estabilidade apresentaram vazamentos e reparos foram realizados por mergulhadores em sua parte externa. Houve necessidade de entrar nas caixas de estabilidade para inspecioná-las e determinar se tais reparos realmente corrigiram os vazamentos. Devido a seu projeto, foi necessária sua ventilação por tempo suficiente antes que alguém pudessem entrar em um espaço fechado ou confinado daquele tipo. -----

6.4. Existem duas maneiras de ventilar esses espaços confinados. Uma é abrir o espaço confinado por um determinado tempo e, por um processo de diluição, permitir a ventilação geral da área externa ao espaço confinado para deslocamento do ar dentro do próprio espaço confinado. A segunda opção é ventilação forçada, na qual um soprador ou outra fonte de ar limpo advindo da área externa ao espaço confinado é introduzido nesse espaço para que este seja ventilado por mangueira. Ambos os casos são considerados práticas aceitáveis. É importante notar que, seja usando

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS TIMENEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Gerais



Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial
Inglês- Português
Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091
Av. Passos, 115/814
Rio de Janeiro – Centro
Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987
e-mail: abps@abpstraducoes.com.br

a abordagem de ventilação por diluição geral ou por ventilação forçada, o acesso às instalações deve permanecer aberto por um certo tempo. Ainda, no caso do uso de ventilação forçada, o fato de um certo tipo de mangueira precisar ser inserido através da passagem da escotilha significa que a esta não pode ser rapidamente fechada até que a mangueira que a obstrui seja removida.-----

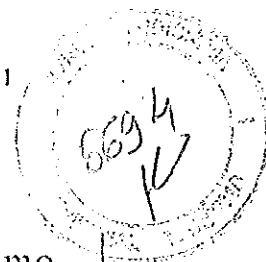
6.5. Não havia outra atividade operacional planejada de manutenção ou não rotineira a ocorrer na Coluna de Boreste no período de 14 a 15 de março. Como resultado, para fins de preparação para inspeção, as entradas tanto para 26S quanto para 61S (ou seja, o espaço vazio de boreste e o tanque de flutuador de boreste) foram abertos para ventilação. A abordagem de ventilação empregada foi a de diluição geral. Uma vez que o processo de diluição geral não toma mais tempo que o processo de ventilação forçada para deslocar o ar dentro de um espaço confinado, e considerando que, para diluir e deslocar o ar em 61S, era necessário haver, primeiro, a admissão, diluição e deslocamento de ar em 26S, houve necessidade de manter as escotilhas de acesso a esses dois espaços

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FERNANDES GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Carosígrafos



Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial
Inglês- Português
Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091
Av. Passos, 115/814
Rio de Janeiro - Centro
Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987
e-mail: abps@abpstraducoes.com.br



confinados abertos por tempo longo o suficiente. Como não havia atividades não rotineiras planejadas para a Coluna de Boreste, e para garantir que 61S fosse propriamente ventilada, a abertura das escotilhas desses dois espaços no fim da tarde e início de noite de 14 de março é plenamente razoável. -----

6.6. Mas anteriormente neste relatório, foi discutida a necessidade de realizar um exercício apropriado e efetivo de identificação de perigo (como SWIFT, HAZOP, etc.) quando feita uma grande modificação em uma instalação. A instalação de caixas de estabilidade adicionais é, em minha opinião, uma grande modificação do projeto ou dos elementos marítimos da P-36, e conseqüentemente seria esperado que algum tipo de identificação de perigo nessa modificação tivesse sido realizada pela Noble Denton e, possivelmente, pela Noble Denton juntamente com a Petromec. A realização de diversas análises de segurança do projeto pela empreiteira de engenharia e projeto está de acordo com os requisitos contratuais. Não encontrei qualquer material ou informação que detalhe a realização de tais estudos para a adição das caixas de estabilidade. Como nas conclusões iniciais

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PINHEIRO GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial
Inglês- Português
Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091
Av. Passos, 115/814
Rio de Janeiro – Centro
Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987
e-mail: abps@abpstraducoes.com.br

6595 ✓

deste Relatório, a falta de tais estudos significa que o conhecimento dos perigos associados Pa adição das caixas de estabilidade nunca foi criado e, mais uma vez, os operadores estariam inadvertidos das precauções necessárias de serem tomadas para evitar ou controlar tais perigos.-----

7. RESPOSTA À RUPTURA INICIAL DO TANQUE

7.1. Imediatamente após a ruptura do Tanque de Armazenamento de Boreste,o alarme geral foi acionado e medidas foram tomadas para organizar e mobilizar a Equipe de Resposta a Incêndio e uma Equipe de Resposta de Emergência. Os diversos níveis da Coluna de Popa de Boreste não estavam dotados de câmeras, tampouco de detectores fixos de gás. Como resultado, a gerência, supervisores, operadores de controle de lastro, equipes de incêndio e emergência, etc., da Plataforma não tinham maneira de determinar se algo havia acontecido dentro da coluna de Popa de Boreste, a situação dentro da coluna de Popa de Boreste, a extensão de qualquer avaria, etc., após o evento inicial. Como a P-36 quase que imediatamente começou a adernar para Boreste a ré, se conjecturou que algo havia acontecido na Coluna ou no Flutuador de popa. A

DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartórios



Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial
Inglês- Português
Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091
Av. Passos, 115/814
Rio de Janeiro – Centro
Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987
e-mail: abps@abpstraducoes.com.br

necessidade de obter informações adicionais para tratar a situação é evidente e a única opção disponível era as equipes de emergência inspecionarem a área geral e a coluna para reunir informações e relatá-las à Sala de Controle.-----

7.2. A equipe da brigada de incêndio começou a preparar mangueiras de incêndio, para o caso de serem necessárias, diversos membros das equipes de resposta começaram a localizar e preparar aparelhos de respiração, equipes de resgate de emergência foram formadas, etc. Ao chegarem ao nível do tank top, nenhuma avaria física foi notada. Foi encontrada uma nuvem, descrita de modos diversos como névoa, fumaça, etc. Foi dito que não apresentava odor ou cheiro. Os operadores do controle de lastro que inspecionavam as águas na área de popa de boreste não detectaram nenhuma bolha aflorando à superfície da água que pudesse indicar ruptura de casco ou de outra estrutura submersa. Como não havia câmeras dentro das colunas, nem outra instrumentação automática para primeiras inspeções do nível do tank top e de estruturas submersas, é compreensível que, então, tenha sido tomada a decisão de entrar na Coluna para tentar

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUEMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartográficos



Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial
Inglês- Português
Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091
Av. Passos, 115/814
Rio de Janeiro - Centro
Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987
e-mail: abps@abpstraducoes.com.br

6697
H

identificar o que realmente causou o “baque”, avaliar a extensão de qualquer dano e especialmente tentar determinar a causa da adernação, de modo a preparar um plano para os próximos passos a serem tomados.----

7.3. É impossível um treinamento para toda e qualquer possível contingência ou emergência que poderia ocorrer em uma instalação como a P-36. Assim, a prática geral aceita pela indústria de óleo e gás em todo o mundo é desenvolver um conjunto de “hipóteses representativas” que abranja os diversos tipos de emergência que podem ocorrer e basear o treinamento de emergência de gerência, supervisão, equipes de resposta de emergência, operadores, etc., da Plataforma em torno dessas hipóteses. A Petrobras desenvolveu aproximadamente trinta hipóteses diferentes, estando em processo de desenvolvimento de outras cinco. Aproximadamente a cada duas semanas eram realizadas seções de treinamento sobre como responder a tais emergências com a equipe e pessoal em serviço no momento. Esse programa de treinamento está de acordo com o padrão internacional ou boas práticas da indústria para instalações desse tipo. Ações adicionais dos diversos membros da equipe para a ruptura inicial

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Certificados



Mariana Erika Heynemann

Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial

Inglês- Português

Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091

Av. Passos, 115/814

Rio de Janeiro – Centro

Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987

e-mail: abps@abpstraducoes.com.br

669?
K

do DST de Boreste estavam em conformidade geral com tal treinamento. Determinadas ações de determinados indivíduos podem não ter estado de acordo com as melhores práticas (como na preparação dos aparelhos de respiração antes de entrar na coluna). Contudo, conforme notado anteriormente, é impossível identificar todas as permutações que podem resultar dos diferentes tipos de incidentes, sendo igualmente impossível, apesar de todo o treinamento fornecido, prever como um indivíduo em particular reagirá quando confrontado com uma determinada situação. Isto se aplica à situação que se desenvolveu na P-36 nas primeiras horas da manhã de 15 de março de 2001. -----

8. A SEGUNDA EXPLOÇÃO -----

8.1. Aproximadamente dezessete minutos após a ruptura inicial do DST de Boreste, um segundo evento ocorreu na Coluna de Popa de Boreste. Para fins de esclarecimento, ao longo deste Relatório o termo usado para descrever o primeiro evento, ou seja, a falha do DST de Boreste, foi “ruptura” do tanque. Em minha análise dos diversos materiais e documentos, encontrei este primeiro evento mencionado por diversos termos, como “explosão”, “explosão mecânica”, etc. O uso de

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial
Inglês- Português
Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091
Av. Passos, 115/814
Rio de Janeiro - Centro
Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987
e-mail: abps@abpstraducoes.com.br

tais termos para referência à ruptura inicial é, creio eu, confuso e, de um ponto de vista técnico, incorreto. Tecnicamente, o termo “explosão” define um conjunto bastante limitado de parâmetros físicos. Geralmente é usado para descrever um evento onde uma grande quantidade de energia é liberada em um período muito curto, geralmente de micro ou milissegundos. Este não é o caso da falha inicial do tanque. O termo mais apropriado e tecnicamente correto a ser utilizado descreve ou define o primeiro evento como uma “ruptura” da parede do tanque. O segundo evento se enquadra na definição de uma explosão. A quantidade de energia liberada e as pressões geradas pela avaria, considerando-se o dano causado, enquadraria o evento na categoria de uma explosão. -----

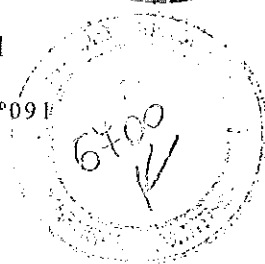
8.2. A segunda explosão ocorreu quando hidrocarbonetos mais leves que estavam contidos no DST e nas linhas de drenagem foram liberados dentro da coluna e misturados com ar suficiente para formar uma nuvem de vapor inflamável. Como a área não era classificada, existiam diversas fontes potenciais de ignição da coluna, uma vez formada uma nuvem inflamável. -----

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Gerais



Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial
Inglês- Português
Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091
Av. Passos, 115/814
Rio de Janeiro - Centro
Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987
e-mail: abps@abpstraducoes.com.br



8.3. A segunda explosão pe descrita por diversas testemunhas como “a grande”. Os danos físicos e os ferimentos fatais que causou confirmam isso. Uma parte do dano físico, aquela referente às avarias dos diversos sistemas de controle, conforme relatadas pelas Equipes da sala de Controle e de Controle de Lastro, implicou a perda da capacidade de empreender qualquer ação efetiva para estabilizar ou corrigir o adernamento constante da P-36. -----

8.4. Um estudo recente simulando duas hipóteses para o adernamento da P-36 notou que as ações de lastro empreendidas pela tripulação após a ruptura e as explosões controlaram o adernamento em aproximadamente seis graus para remoção do pessoal não crítico e eventual evacuação de todo o pessoal algumas horas mais tarde. Em uma segunda hipótese simulando o adernamento da embarcação, a ausência de medidas de lastreamento implicava em adernamento rápido da Embarcação em até dezesseis graus. É duvidoso que qualquer tipo de remoção ou evacuação segura pudesse ser levada a cabo face adernamento tão severo. -----

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS MENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Canais



Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial
Inglês- Português
Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091
Av. Passos, 115/814
Rio de Janeiro – Centro
Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987
e-mail: abps@abpstraducoes.com.br

8.5. A perda de controle da Coluna de Popa de Boreste, conforme relatada por diversas equipes, após a segunda explosão, significou que as probabilidades eram de a Plataforma não mais poder ser salva.-----

REFERÊNCIAS -----

1. Comissão de Investigação da Petrobras para a P-36, Relatório Final, 20 de junho de 2001.-----
2. Manual de Operação, P-36, Desenvolvimento do Campo Roncador, Revisão B, 9 de março de 2000-----
3. Contrato de Atualização, Petro Deep Inc, Petromec Inc e Societa Armamenta Navi Appogigio, SA; 20 de junho de 1997 -----
4. Contrato entre Petromec Inc and AMEC Process e Energy Ltd para atualização da "Spirit of Columbus"; sem data -----
5. Contrato de Supervisão entre Braspetro Oil Services Company, Petro Deep Inc., Petromec Inc e Petrobras para a Atualização da "Spirit of Columbus"; 20 de junho de 1997 -----
6. Contrato entre Petromec e Noble Denton para a realização de projeto detalhado de engenharia para Arquitetura Naval, Controle de Peso e Engenheiro

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL CUSATO
Diretor da Divisão de Serviços Carceais



Mariana Erika Heynemann

Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial

Inglês- Português

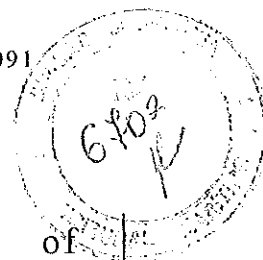
Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091

Av. Passos, 115/814

Rio de Janeiro – Centro

Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987

e-mail: abps@abpstraducoes.com.br



Residente durante a Atualização da “Spirit of Columbus” (P-36); julho de 1997-----

7. Especificações Técnicas Gerais para SANA 1500/P-36; ET-3010.38-1200-940PPC-001 -----

8. Regras para Instalações em Offshore (Safety Case) de 1992, Reino Unido, U.K. HMSO, 1992 -----

9. Diretrizes de Conformidade e Recomendações para gestão de Segurança de Processo; “US Occupational Safety and Health Administration” -----

10. Aviso para Arrendatários e Operadores (NTL) sobre Arrendamentos Federais de Petróleo, Gás e Enxofre na Plataforma Continental Externa - Plano de Operação em Águas Profundas; 19 de agosto de 1996-----

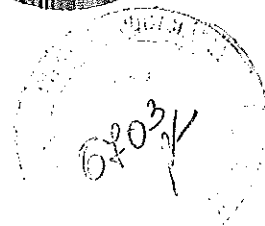
11. Práticas recomendadas para Análise de Projeto e Perigos de Instalações de Produção em Offshore, Prática Recomendada RP-14J do “American Petroleum Institute”.-----

12. Perda da Unidade Semi-Submersível P-36 da Petrobras. relatório de Rod Sylvester-Evans; 31 de maio de 2004 -----

13. Separadores Atmosféricos e Bombas de Reforço P&ID DE-30101.38-5412-944-AMK-181 -----

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor de Divisão de Serviços Cartorários



Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial
Inglês- Português
Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091
Av. Passos, 115/814
Rio de Janeiro – Centro
Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987
e-mail: abps@abpstraducoes.com.br

14. Caisson de Produção P&ID DE-3010.38-5412-944-AMK-397 -----
15. Tambor de Queimador de Alta Pressão P&ID DE-3010.38-5412-944-AMK-402 -----
16. Suspiro Atmosférico P&ID DE-3010.38-5412-AMK-407 -----
17. Tambor de Dreno Fechado P&ID - DE-3010.38-5336-944-AMK-392 -----
18. Tambor de Drenos Abertos Perigosos P&ID - DE-3010.38-5336-944-AMK-394 -----
19. Tanque de Armazenamento de Drenagem P&ID - DE-3010.38-5336-944-AMK-398 -----
20. Relatório HAZOP - RL-3010.38-5400-947-AMK-903 -----
21. Folha HAZOP nº 493 Datada - 8/7/97 -----
22. Tabela HAZOP 392.42 Datada -10/7/97 -----
23. Cronograma - Apresentação por Rod Sylvester-Evans -----
24. Reuniões Semanais de Projeto, ENG-013, Data - 26/8/97 -----
25. Acidente da Planta de Gás da Esso em Longford, Relatório da Comissão Real, junho de 1998 -----

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL OUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial
Inglês- Português
Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091
Av. Passos, 115/814
Rio de Janeiro – Centro
Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987
e-mail: abps@abpstraducoes.com.br

26. Inundação da Plataforma P-36 da Petrobras sem
Correção de Lastro, Boletim Técnico SAST 700929,
Centro de Pesquisas e Desenvolvimento Leopoldo -----

27. Declaração em testemunho de:-----

a. Artur Cesar Hecht -----

b. Carlos Alberto Sampaio-----

c. Carlos Jose Mariel Azeredo -----

d. Claudio Luiz Jacintho da Silva -----

e. Claudio Marinho Machada -----

f. Evanildo Souza Santos -----

g. Jose Cardoso Sobral-----

h. Manoel Sergio Filadelfo Leoncio -----

i. Marco Fernandez -----

j. Marcos Antonio Simoes Menzes-----

k. Odilton Medrado Sobral Castelo Branco -----

l. Paulo Roberto Viana -----

m. Roberto Jose Qunitana -----

n. Roberto Matos Santos -----

o. Sergio Caruso de Melo -----

p. Williams Perciano da Silva-----

Anexo Um -----

- Cronograma para determinadas atividades de projeto
da SANA1500/P36-----

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL OLIVEIRA
Diretor da Divisão de Serviços Certificais



Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial
Inglês- Português
Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091
Av. Passos, 115/814
Rio de Janeiro – Centro
Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987
e-mail: abps@abpstraducoes.com.br

- Folha de Ação HAZOP nº 493 -----
- Tabela HAZOP Nº 392.42 -----
- Atas Semanais de Projeto datadas de 26/8/97 -----
- Cronograma para determinadas atividades de projeto da SANA1500/P36 -----
- [a tabela abaixo é inserida para referência à figura constante o original] -----

ID	Nome da Tarefa	1997	1998	1999	2000
1	Base de Projeto	12 jun - Rev 0 01 ago - Rev A			24 fev - Rev B
2	P&ID AMK-398; Tanques de Armazenamento de Drenagem	26 abr - Rev 0 10 out - Rev A 25 nov - Rev B	02 fev - Rev C 15 mar - Rev D 23 set - Rev E	Rev F sem data	
3	Folha de Dados de Processo; Tanque de Armazenamento de Drenagem	13 jun - Rev 0 20 out (preparação) a 11 dez (aprovação - Rev A			24 jan - Rev B
4	Folha de Dados de Processo; Bombas de Armazenamento de Drenagem	13 jun - Rev 0 23 out (impressão) e 16 dez (assinatura) ambos Rev. A: para AFD			24 jan - Rev B Revisado para Projeto
5	Especificação dos Conjuntos de Bomba Rotativa	13 jun - Rev 0 para Pesquisa	20 mar - Rev A para Compra		
6	Filosofia de Projeto - Drenos	20 jun - Rev 0			
7	Gráficos de Avaliação de Função de Análise de Segurança (SAFE)	26 jun - Rev 0 23 out - Rev A	15 dez - Rev B		
8	Tabelas de Análise de Segurança -	03 jul - Rev 0 12 set - Rev A			

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FIMINTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Corporais



Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial
Inglês- Português
Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091
Av. Passos, 115/814
Rio de Janeiro - Centro
Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987
e-mail: abps@abpstraducoes.com.br

	API 14C				
9	Estudo de Risco e Operação (HAZOP) para Sistema EDT	10 jul - Estudo HAZOP 18 jul - Rev 0 30 ago - Resposta de Ação para EDT 11 nov - Rev A Emitida para Projeto			
10	Folhas de Dados de Segurança	24 set - Rev 0			
11	Avaliação de Risco de Incêndio (FRA)	15 ago - Rev 0 28 set - Rev A			
12	Desenhos de Classificação de Área de Perigo - Colunas	22 ago - Rev 0 16 e 19 set - Rev A e B	10 dez - Rev C		
13	Lista de Áreas de Perigo	22 dez - Rev 0	23 abr - Rev A		
14	Folha de Dados de Mudança de Pressão e Loops de Instrumentos de Campo para EDTs		06 fev - Rev 0 12 abr - Rev A 24 ago - Rev B	05 mar - Rev C (Emitida para Construção)	
15	Arranjo Geral de Tubulação; Sistema de Armazenamento de Drenagem na coluna de popa de boreste			07 set - Rev A: "As Built"	
16	Procedimentos de Partida do Sistema de Dreno Fechado		08 jun - Rev 0 16 set - Rev A		
17	Manual de Operações de Processo			16 mar - Rev 0 seção sobre Drenos Fechados 05 nov - Rev 0	15 fev - Rev A [há um trecho cortado, ilegível]

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



Mariana Erika Heynemann

Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial

Inglês- Português

Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091

Av. Passos, 115/814

Rio de Janeiro - Centro

Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987

e-mail: abps@abpstraducoes.com.br

FOLHA DE AÇÃO HAZOP Nº 493 DATADA DE
8/7/97 -----

Data 8/7/97 -----

Cliente: Petromec -----

Projeto Nº: L0277 -----

Projeto: P36 - DESENVOLVIMENTO DO CAMPO
RONCADOR -----

FOLHA DE AÇÃO E RESPOSTA DE ESTUDO
HAZOP -----

AÇÃO PARA: Processo / Brasoil -----

RESPOSTA ATÉ: 31/07/97 -----

AÇÃO Nº: 493 -----

DATAS DE REUNIÃO: 09 de junho de 1997 - 11 de
julho de 1997 -----

DOCUMENTO REF.: 392, 394 -----

REVISÃO: 0 -----

TÍTULO: Tambor de Dreno Fechado, Vasos de
Armazenamento de Drenagem -----

ITEM: Linha 42, Sistema de dreno fechado -----
(Tabela Hazop 392.42) -----

CAUSA: Reutilização proposta de tanques de lama
para armazenamento periódico de dreno fechado sob
bloco de acomodações. -----

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUMMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartográficos



Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial
Inglês- Português
Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091
Av. Passos, 115/814
Rio de Janeiro – Centro
Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987
e-mail: abps@abpstraducoes.com.br

CONSEQUÊNCIA: Perigo para pessoal. -----

SALVAGUARDA: Tanques estão instalados na perna da semi-sub com chapa de convés e 2 níveis de convés entre eles e o bloco de acomodações. -----

AÇÃO: A reutilização proposta dos tanques de lama é inaceitável. 1. Redirecionar a saída de dreno fechado para o separador atmosférico. Se o direcionamento for inaceitável (possivelmente por contaminação de água do óleo produzido), considerar como opção: -----

2. Uso alternativo de tanques de óleo base estruturais da perna de bombordo à popa, mas consultar ação 523. -----

3. Substituir o tambor de dreno existente por vaso grande o bastante, porém consultar ação 523. -----

RESPOSTA: *[início de trecho original manuscrito]*
Proposta nº 2 acima foi considerada aceitável para reengenharia para serviço de *[ilegível]* *[fim de trecho original manuscrito]* -----

ASSINATURA: *[consta assinatura ilegível]* -----

PREENCHER A RESPOSTA NA CAIXA ACIMA,
ASSINAR E DEVOLVER PARA: *[consta nome ilegível]* -----

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FIMMTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Corretivos



Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial
Inglês- Português
Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091
Av. Passos, 115/814
Rio de Janeiro – Centro
Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987
e-mail: abps@abpstraducoes.com.br

AÇÕES ADICIONAIS: [em branco] -----
EM: [em branco]-----
DATA E RESPOSTA: [em branco] -----
AÇÃO FINALIZADA: [em branco]-----
Arquivo de dados: RONCAD4-----
TABELA HAZOP Nº 392.42, DATADA DE 10/7/97 --
Data: 10/7/97 Cliente: Petromec -----
Projeto Nº: L0277 Projeto: P-36
DESENVOLVIMENTO DO CAMPO RONCADOR ----

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartográficos

TABELA Nº 392.42	DOCUMENTO REF. 392, 394	REVISÃO: 0
TÍTULO DO DOCUMENTO: Tambor de Dreno Fechado, Vasos de Armazenamento de Drenagem		
ITEM: Linha 42. Sistema de dreno fechado. As linhas de dreno fechado terminam no tambor de dreno fechado existente V-45002, que contém o novo aquecedor de tambor de dreno fechado P-533601, que é eletricamente aquecido por baioneta inserida através da cobertura da passagem de inspeção. Novas bombas de dreno fechado, B-533603A/B retornam os fluidos para a linha de alimentação de óleo/trocadores de calor de água produzida P-122300A/B. (As bombas existentes alimentam fluidos de drenagem para o separador atmosférico e não apresentam altura suficiente para alcançar a linha do trocador de calor de água produzida/óleo. Durante paradas para manutenção, o desidratador de óleo e os separadores precisam ser esvaziados. O tambor de dreno fechado existente é pequeno demais para acomodar o volume total. Propõe-se que a descarga do líquido excedente seja feita para os vasos de armazenamento de drenagem V-533604A/B, que são tanques de armazenamento de lama existentes nas pernas da semi-submersível sob o bloco de acomodações. As pressões de projeto do tambor de dreno fechado e dos antigos tanques de lama é de 10 e 5 bar, respectivamente. Um armazenamento alternativo pode ser feito nos tanques da perna de popa de bombordo, porém existem tanques estruturais projetados para pressão atmosférica. As bombas do vaso de armazenamento de drenagem B-533604A/B fazem, por fim, o retorno dos líquidos de drenagem armazenados para os aquecedores de produção P-122300A/B. Os vapores do tambor de dreno fechado e dos vasos de armazenamento de drenagem são alimentados no queimador LP.		



Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial
Inglês- Português
Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091
Av. Passos, 115/814
Rio de Janeiro - Centro
Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987
e-mail: abps@abpstraducoes.com.br

DESVIO	CAUSA	CONSEQUÊNCIA	SALVAGUARDAS	AÇÃO
Mais vazão	Drenagem de qualquer vaso de processo maior	Tambor de dreno fechado não é grande o bastante e vazão excedente tem que ser decantada.		Considerar as seguintes alternativas para coleta de vazão excedente visando operação geral e segurança de topsides: 1. Desvio de FSO via separador atmosférico (passagem menor de água para FSO). 2. Vazão para tanque de óleo base na perna de bombordo de popa da semi-sub (tanques são parte do sistema estrutural e são classificados para pressão de projeto de 1 atm). 3. Instalar novo tambor de dreno fechado grande o bastante para aceitar o conteúdo do maior vaso de processo individual (porém grandes

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



Mariana Erika Heynemann

Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial

Inglês- Português

Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091

Av. Passos, 115/814

Rio de Janeiro – Centro

Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987

e-mail: abps@abpstraducoes.com.br

6751
P

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL				conteúdos de fluidos HC não são desejados). 4. Vazão para tanques de armazenamento de granel existentes (sob bloco de acomodações e, portanto, considerada inaceitável). <*****>
AÇÃO: 523 DIRETO PARA: Processo / Brasoil				
Mais vazão	Drenagem de qualquer vaso de processo maior	Tambor de dreno fechado não é grande o bastante e vazão excedente tem que ser decantada.		Em vista da incerteza do destino da vazão excedente de drenagem, a linha de 4" 8003, incluindo SDV, não sofreu HAZOP. <*****>
AÇÃO: 524 DIRETO PARA: Processo				
Vazão Também	O tambor de dreno fechado está sujeito ao movimento da embarcação.	Espirro		verificar se defletores antiespirro já estão instalados
AÇÃO: 521 DIRETO PARA: Processo.				

ATAS SEMANAIS DE PROJETO DATADAS DE
28/8/97-----

AMEC Process and Energy -----

Atas de Reunião -----



Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial

Inglês- Português

Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091

Av. Passos, 115/814

Rio de Janeiro - Centro

Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987

e-mail: abps@abpstraducoes.com.br

62/12
K

AMEC Processo and Energy Limited -----
12/34 Gt. Eastern Street, Londres, EC2A 3EH -----
Telefone 0171-894-4000 Fax 0171-894-4055 -----
Contrato Nº: L0277 -----
Atas de reunião nº: ENG-013.DOC -----
Nome do Contrato: P36 - Desenvolvimento do Campo
Roncador -----
Data da Reunião: 26/8/97 -----
Assunto: Reunião Semanal de Projeto -----
Local: Gt. Eastern Street -----
Finalidade da Reunião: Atualização de progresso
semanal -----
Distribuição: todos os presentes + B. Freeman, H.
Still, E, Abott, Arquivo de Projeto da AMEC. -----
Presentes: AMEC = Boyman, P. Cavallo, Dines,
Etheridgde, J. Glock, L. Kirby, J. Rapanakis, K.
Roberts, D. Taylor, E, Trigg. PETROMEC = C.
Galvão. -----
Assinatura do Autor: [consta assinatura de K.
Roberts] -----
Data: 28/8/97 -----
Revisado por: [em branco] -----
Data: [em branco] -----

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial
Inglês- Português
Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091
Av. Passos, 115/814
Rio de Janeiro - Centro
Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987
e-mail: abps@abpstraducoes.com.br

Ata de Reunião-----

Página 2 de 4-----

Ata Nº	Descrição	Ação Por
2.0	<u>Ações Pendentes da Ata INM007</u> Segurança informou que o estudo de dispersão de gás solicitado pela Brasoil teria que ser realizado por consultores externos. A DnV Technica será contratada pela Petromec para realizar: - Modelagem de dispersão de gás CFD - Sobrepressão de rajada/análise probabilística - QRA relativa a eventos de riser	
2.0	<u>Ações pendentes de IN010</u> Inclusão de MCCs de compressão no pacote ainda aguarda decisão da Petromec. Nuovo Pignone forneceu cotação. Estimativa interna a ser preparada pela Petromec. Jonh Glock providenciará.	JG
1.0	Necessária solução para o problema de designação de grupo para gás da sala de Bateria. O caso de pior hipótese deve ser considerado.	M. Milne
5.0	<u>Ações Pendentes da ata INM011</u>	AE
1.0	Ainda aguardando listagem SDDR da Nuovo Pignone (NP na parada de agosto) Ainda aguardando folhas de ação	PC

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL CUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial
Inglês- Português
Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091
Av. Passos, 115/814
Rio de Janeiro – Centro
Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987
e-mail: abps@abpstraducoes.com.br

6714
✓

[?].0	HAZOP de Processo. Aproximadamente 100 pendentes, principalmente sobre cabeças de poço.	AE
[?].0	<u>Ações Pendentes da ata INM012</u>	AE
4.0	Mecânica notou que as folhas de dados das bombas rotativas estavam no momento em revisão. TBE a ser completada na listagem corrente, folhas de dados a serem novamente emitidas durante BCM de Fornecedores preferenciais.	22/8
7.0	TQ de 22/8/97 confirmou aparente aceitação pela Brasoil de um IRCD. Requisição emitida para bombas de água do mar. Nenhum conjunto de filtro solicitado.	JB
9.0	Após alguma discussão sobre os requisitos de rajada, julgou-se que seria melhor incluir alguns critérios básicos nos pacotes de Fornecedores neste estágio. ABS sem critérios. A AMEC preparará diretrizes para fornecedores para projeto de rajada. Critérios atuais de sobrepressão serão confirmados por trabalho da Technica.	KR 18/8
1.0	Reunião com Petromec a ser marcada para 19/8 para discussão de recomendações de avaliação de risco de incêndio e estudos de consultoria externa (incluindo análise de rajada). Reunião realizada e acordada (ou seja, estudos da Technica e diretrizes AMEC para projeto de rajada).	KR

É Cópia Fiel do Documento Original

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Jurídicos



Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial
Inglês- Português
Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091
Av. Passos, 115/814
Rio de Janeiro - Centro
Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987
e-mail: abps@abpstraducoes.com.br

Reunião com ABS remarcada para sexta-feira 22 às 11 horas. Reunião realizada com respectivos engenheiros presentes. Ata (pela ABS) a ser circulada quando recebida.

Novas Atas

Benefícios da reunião semanal
Após discussão, foi acordado que a reunião é útil em termos de disseminação de informações de projeto, porém não sendo o melhor fórum para solução de problemas em andamento.

Ata de Reunião-----

Página 3 de 4-----

Ata Nº	Descrição	Ação Por
	As seguintes modificações de controle de projeto foram acordadas para implementação em período de teste: - Todos os Principais Engenheiros discutirão os problemas e questões gerais entre si (mais discussão, menos troca de mensagens e emails). - Reunião semanal para discutir informações gerais de projeto - todos convidados. - Reunião às 0900 horas, terça, quarta e quinta, para discutir e solucionar problemas (TQs, resposta a comentários da Brasoil, IDCs de desktop, repostas de	

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS MIMENTEL GURMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial
Inglês- Português
Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091
Av. Passos, 115/814
Rio de Janeiro – Centro
Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987
e-mail: abps@abpstraducoes.com.br

6736
K

- equipes de vistoria, atualização de progresso sobre itens críticos).
Inicialmente limitada a representante daquelas disciplinas com maior escopo de trabalho ou interface:
- . Mecânica
 - . Leiaute
 - . Processo
 - . E&I
- 2.0 - Qualquer outro Engenheiro Principal é bem-vindo para acompanhar a reunião para solucionar qualquer questão que afete as outras disciplinas.
- 3.0 - Relatórios semanais internos devem continuar, porém precisam demonstrar que “estamos” gerindo coletivamente os problemas de Projeto em termos de falta ou atraso de informações. (ou seja, concordamos em assumir riscos com base em pressupostos ou dados anteriores).

ECÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

[Assinatura]

JOSÉ CARLOS PIMENTEL OUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

Equipe de Vistoria
Foi recebido um relatório de progresso da equipe de vistoria da embarcação, que será emitido para os Engenheiros Principais.

[?].0

Reunião da ABS - 22/8/97
Nenhuma questão real levantada. Muitos pontos esclarecidos. O mais importante para a Petromec / AMEC é garantir que todos os comentários da ABS sejam adequadamente considerados em nossa resposta (contrato da ABS baseado em



Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial
Inglês- Português
Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091
Av. Passos, 115/814
Rio de Janeiro - Centro
Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987
e-mail: abps@abpstraducoes.com.br

5.0

uma apresentação e reapresentação para consideração de seus comentários). Ata a ser circulada entre todos os Engenheiros Principais.

Pedidos de Variação [VO, Variation Orders]

A Petromec emitiu uma resposta a todas os 8 VOs. Sua posição é de que somente aprovará os VOs que forem relacionados a uma modificação originada pela Brasoil. Todas as outras modificações são recebidas como desenvolvimento de projeto e incluídas na estimativa original de homem-hora.

Não obstante o acima, todos os VOs emitidos até o momento serão considerados como aprovados e colocados em prática de acordo (Andrew Drummond está de posse de arquivo/registro de VO, se necessário).

Engenharia de peso

Foi lembrado a todos os Engenheiros Principais que discutam qualquer questão relacionada a mudanças de equipamento à media que o projeto se desenvolve (ex., gerador de convés, cabo submarino, tubulação, etc.).

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FAVENETEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Gerais

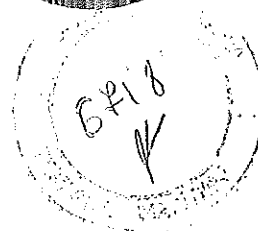
Ata de Reunião-----

Página 4 de 4-----

Ata	Descrição	Ação
-----	-----------	------



Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial
Inglês- Português
Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091
Av. Passos, 115/814
Rio de Janeiro - Centro
Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987
e-mail: abps@abpstraducoes.com.br



Nº	Por
6.0	Linha de reciclagem Diferença de custo entre linhas de reciclagem individual e geral de compressores JG a sr estimada ASAP. John Glock providenciará. Próxima Reunião Segunda-feira, 01 de setembro de 1997, às 1100 hrs, na sala de Conferências (3º andar).

[Cabeçalhos: todas as páginas originais apresentam
em seu cabeçalho: Sine Rivali, LLC - Preparado por
Gary Kenney - Relatório do Acidente da P-36 -
Novembro, 2005] -----

[Rodapés: todas as páginas apresentam em seu
rodapé, além do número de página, o seguinte:
Preparado para:Petrobras - Em previsão de litígio
-----]

Rio de Janeiro, 09 de janeiro de 2006. -- -----

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL


JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



DOCUMENTO IV

(CURRÍCULO DE GARY KENNY)

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial
Inglês-Português

Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091
A.BPS Idiomas e Traduções Ltda.
Av. Passos, 115 – salas 811 e 814
Rio de Janeiro – Centro
Tel: 2213-2986 e Fax: 2518-3817
e-mail: abps@abpstraducoes.com.br

A abaixo assinada, nomeada para o idioma inglês pela Deliberação Nº 44 do Egrégio Plenário, em 28 de junho de 1983, assinada pelo Presidente da Junta Comercial do estado do Rio de Janeiro, Tradutora Pública e Intérprete Comercial na Praça do Rio de Janeiro, Capital do Estado do Rio de Janeiro, República Federativa do Brasil, atesta que lhe foi apresentado um documento exarado em idioma inglês a fim de traduzi-lo para o vernáculo, o que cumpre em razão de seu ofício.

**EM TESTEMUNHO DO QUE, aponho minha
assinatura e afixo meu Selo de Ofício.**

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL




Marianna Erika Heynemann

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



Mariana Erika Heynemann

Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial

Inglês- Português

Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091

A.BPS Idiomas e Traduções Ltda.

Av. Passos, 115/ sala 814

Rio de Janeiro – Centro

Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987

e-mail: abps@abpstraducoes.com.br

Tradução Nº J3538/06

O documento entregue para tradução é um Currículo.-----

GARY KENNEY, BSc, MSc, PhD -----

6524 San Felipe, Suite 414 -----

Houston, Texas 77057-----

Telefone(s) +1 832 252 7260 (Escritório), +1 713 291

2598 (Celular) -----

e-mail: sinerivalil@houston.rr.com -----

EXPERIÊNCIA: -----

Atual: SINE RIVALI, LLC -----

Diretor Administrativo, -----

Grupo de Serviços Profissionais -----

2004 – 2005: ABSG CONSULTING-----

Vice-presidente Sênior, Operações de Consultoria -----

1994 – 2004: DET NORSKE VERITAS -----

Presidente, DNV USA, Inc e Diretor, NA Consulting

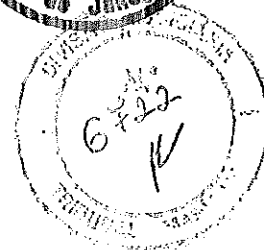
(2002-04) -----

Diretor Administrativo Sênior, Houston, TX (2000-02)

Diretor Administrativo Sênior, auxiliar para Austrália

(1998-2000) -----

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial
Inglês- Português
Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091
A.BPS Idiomas e Traduções Ltda.
Av. Passos, 115/ sala 814
Rio de Janeiro – Centro
Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987
e-mail: abps@abpstraducoes.com.br

Chefe, Processo da Área Comercial, Houston, TX
(1997-98) -----

Chefe, Desenvolvimento de Negócios Internacionais,
Oslo (1996-97) -----

Diretor de Serviços a Clientes, Operações no Reino
Unido (1994-96) -----

1990 – 1993: CREMER AND WARNER (UK)
LIMITED -----

Diretor, Operações de Gerenciamento de Risco -----
1987 - 1990: CONSULTOR AUTÔNOMO -----

1977 - 1987: ARABIAN AMERICAN OIL CO. -----

Consultor Interno Sênior, (1986-87) -----

Chefe, Engenheiro de Prevenção de Perdas, (1984-86)--
Atribuições Rotativas, Operações & Manutenção,
(1982-84) -----

Supervisor Sênior, Prevenção de Perdas, (1980-82) -----

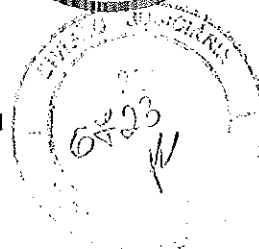
Supervisor, Prevenção de Perdas, (1977-80) -----

1975 – 1977: BELL LABORATORIES ----- 1975 - 1977

Líder do Grupo, Saúde, Segurança e Meio Ambiente ----

1971 - 1972: FIRESTONE TIRE & RUBBER CO. -----

Saúde e Segurança, Consultor --- É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial
Inglês- Português

Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091
A.BPS Idiomas e Traduções Ltda.
Av. Passos, 115/ sala 814
Rio de Janeiro - Centro
Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987
e-mail: abps@abpstraducoes.com.br

RESPONSABILIDADES E EXPERIÊNCIA -----

Investigações de desastres e acidentes; gerenciamento de programas de segurança e meio ambiente; perito técnico em litígios; práticas e sistemas de gerenciamento; desenvolvimento e interpretação de legislação; estudos de viabilidade; estimativa e desenvolvimento de projetos; desenvolvimento de contrato e gerenciamento de projetos.-----

LOCAIS DE TRABALHO: EUA, Arábia Saudita, Reino Unido, Austrália, Bahrain, Canadá, China, Indonésia, Kasaquistão, Malásia, Noruega, Trinidad & Tobago, Venezuela, UAE -----

Investigações de Acidentes e Litígio Técnico -----

* Atual – Cliente Confidencial: Contratado por uma empresa líder de petróleo e gás para auxiliar em sua defesa contra uma ação civil de aproximadamente mais de trezentos milhões resultantes de uma falha catastrófica de um permutador de calor de 40 toneladas.

As atividades incluem gerenciamento de projetos e a prestação de consultoria técnica independente com relação às questões da causa, escala, “boas práticas de campos petrolíferos” ao operar tais instalações, etc.

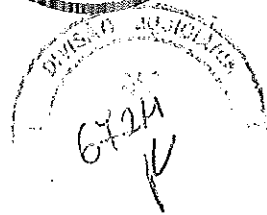
É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL CUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



Mariana Erika Heynemann
Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial
Inglês- Português

Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091
A.BPS Idiomas e Traduções Ltda.
Av. Passos, 115/ sala 814
Rio de Janeiro – Centro
Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987
e-mail: abps@abpstraducoes.com.br



* Comissão Real de Longford: Nomeado pelo Governo Vitoriano como Diretor de Investigações para a sindicância pública de Sir Daryl Dawson da explosão e incêndios que ocorreram na Planta de Gás de Longford. Direccionou as investigações técnicas para as causas e fatores de contribuição que levaram à liberação inicial, explosão e incêndios posteriores. Identificou testemunhas especialistas, expandiu seus estudos técnicos e trabalhou com estes especialistas para converter os relatórios técnicos em declarações de especialistas. Auxiliou a preparação do Relatório final.

* Desastre com a Plataforma Offshore Piper Alpha: Nomeado por Gabinete da Coroa de Sua Majestade (HM Crown Office) como Diretor de Projetos das Investigações Técnicas de Lord Cullen quanto às causas potenciais e todas as circunstâncias que cercam os incêndios e explosões que resultaram na perda total da plataforma e em 167 mortes. Dirigiu a coleta e apresentação de todas as provas técnicas conduzidas pelo Conselho da Coroa para a Investigação. Auxiliou o Fiscal Procurador a pré-conhecer as testemunhas de

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Carcerais



Mariana Erika Heynemann

Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial

Inglês- Português

Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091

A.BPS Idiomas e Traduções Ltda.

Av. Passos, 115/ sala 814

Rio de Janeiro - Centro

Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987

e-mail: abps@abpstraducoes.com.br

Desenvolvimento de Política de Segurança e Ambiental

* Nomeado pelo Conselho de uma corporação líder (movimento de mais de \$15 bilhões por ano) para revisar todos os aspectos de uma re-organização principal e garantir para que assuntos de segurança fossem integrados corretamente nas mudanças. -----

* Dirigiu o desenvolvimento e a implementação de um programa para integrar as atividades de HSEQ de uma empresa pública (movimento de mais de \$ 3 bilhões). --

* Dirigiu o desenvolvimento de um modelo total de gerenciamento de risco (saúde, segurança e meio ambiente) de um órgão de serviços principal do Setor Público (orçamento anual > \$400 milhões). -----

* Supervisionou a separação do elemento "Q" de um programa integrado de HSEQ em uma corporação líder (movimento de mais de \$ 1,5 bilhões).-----

Segurança e Assistência Principal a Prevenção de Acidentes -----

* Auxiliar da Victorian WorkCover Authority para auxiliar o desenvolvimento das normas do Caso de

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FIMMENSEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



Mariana Erika Heynemann

Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial

Inglês- Português

Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091

A.BPS Idiomas e Traduções Ltda.

Av. Passos, 115/ sala 814

Rio de Janeiro – Centro

Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987

e-mail: abps@abpstraducoes.com.br

Segurança conforme recomendado no relatório do Sir Daryl Dawson, QC no acidente na Planta de Gás de Longford. Estabelecer a política para o desenvolvimento dos regulamentos e autoridade competente atribuiu a responsabilidade pela administração dos regulamentos. Auxiliar com a redação das minutas dos regulamentos, comentários públicos e revisão dos regulamentos propostos, estabeleceu as necessidades organizacionais e estrutura para a autoridade reguladora, recrutamento e equipe de treino.-----

* Dirigiu e contribuiu tecnicamente para o desenvolvimento da Associação Internacional de Contratadas de Perfuração, Modelo do Caso de Segurança.-----

* Dirigiu e auxiliou tecnicamente a preparação de um caso corporativo de segurança para uma organização líder do setor público.-----

* Prestou consultoria para autoridades governamentais estrangeiras considerando a possibilidade de apresentar regulamentos de estilo do caso de segurança. -----

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



Mariana Erika Heynemann

Tradutora Pública Juramentada e Intérprete Comercial

Inglês- Português

Matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob nº091

A.BPS Idiomas e Traduções Ltda.

Av. Passos, 115/ sala 814

Rio de Janeiro - Centro

Tel: 2213-2985/2213-2986 e 2213-2987

e-mail: abps@abpstraducoes.com.br

* Auxiliou e prestou consultoria para diversos clientes sobre a mecânica da realização de estudos necessários para a preparação de um caso de segurança, bem como auxiliou no desenvolvimento da forma e formato do documento atual do caso de segurança. -----

FORMAÇÃO: -----

Kettering Laboratories, University of Cincinnati -----

Doutorado (Ph.D), Medicina Ambiental e Engenharia --
1973-75. -----

Kettering Laboratories, University of Cincinnati -----

Mestrado, Gerenciamento De Negócios e Engenharia
Ambiental -----

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

1972-73. -----

University of Akron -----

Bacharel, Física e Matemática -----

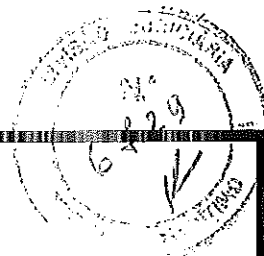
JOSÉ CARLOS EMENTE CUGMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

1967-71. -----

MAICHe, MIOD, MInstPet ,MASSE, MAIHA-----

CV G Kenney 1 de 5 - Junho 2005-----

Rio de Janeiro, 14 de março de 2006.-----

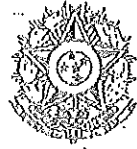


DOCUMENTO V

(SENTENÇA ABSOLUTÓRIA PROFERIDA PELA 1ª VARA FEDERAL
DE CAMPOS DOS GOYTACAZES)

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO RIO DE JANEIRO

1.ª Vara Federal
Campos/RJ
Fls. 843

1ª VARA FEDERAL DE CAMPOS DOS GOYTACAZES/RJ

AÇÃO PENAL N.º 2001.51.03.000863-5

Autor: MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

Réus: HÉLIO GALVÃO DE MENEZES;
PAULO ROBERTO VIANA
CARLOS JOSÉ MACIEL AZEREDO

Julz Federal: Dr. MARCELO LUZIO MARQUES ARAUJO

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

SENTENÇA

I. RELATÓRIO

Trata-se de Ação Penal Pública Incondicionada proposta pelo MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL em face de HÉLIO GALVÃO DE MENEZES, PAULO ROBERTO VIANA e CARLOS JOSÉ MACIEL AZEREDO, na qual se pleiteia a condenação dos Réus pelo crime de homicídio culposo, em concurso formal de delitos (CP, art. 121, §3º, c/c o art. 70), de 11 (onze) petroleiros em virtude de uma explosão ocorrida nos primeiros 20 minutos do dia 15 de março de 2001 a bordo da plataforma P-36 (Petrobrás 36).

Os petroleiros falecidos em razão do acidente são: ADILSON ALMEIDA DE OLIVEIRA, CHARLES ROBERTO OSCAR, EMANUEL PORTELA LIMA, ERNESTO DE AZEVEDO COUTO, GERALDO MAGELA GONÇALVES, JOSEVALDO DIAS DE SOUZA, LAERSON ANTÔNIO DOS SANTOS, LUCIANO CARDOSO SOUZA, MÁRIO SÉRGIO MATHEUS, SÉRGIO DOS SANTOS SOUZA e SÉRGIO SANTOS BARBOSA. As dez primeiras vítimas fatais tiveram morte instantânea e seus corpos jamais puderam ser resgatados do naufrágio. A última veio a óbito no dia 22 de março de 2001, às 11:13hs, no Hospital da Força Aérea, em decorrência das sérias queimaduras provocadas pela explosão.

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 22:21h. 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



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO RIO DE JANEIRO

1.º Voto Federal-
Campes/RJ

Fls. 844

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.

A plataforma estava ancorada em lâmina d'água de 1.360m de profundidade no Campo de Rincador, situado no norte Baía de Campos, no litoral fluminense.

A Denúncia, recebida em 7 de março de 2002 (fl. 311), está acompanhada dos autos do Inquérito Policial (fls. 2-E/309).

A Denúncia foi aditada a fim de se incluir no pólo passivo o réu CARLOS JOSÉ MACIEL AZEREDO que, conforme informações da Petrobrás S.A., foi responsável pela operação de esgotamento do Tanque de Drenagem em questão (fls. 364/366). O aditamento da denúncia foi recebido em 17 de abril de 2002 (fl. 371).

Nas Folhas de Antecedentes Criminais dos réus não há qualquer anotação senão a referente a esta Ação Penal (fls. 390, 402 e 563).

O Interrogatório dos réus está reduzido a termo nas folhas 414/423.

Os réus apresentaram defesas prévias nas folhas 428/434; 454/461 e 479/486.

Foram ouvidas oito testemunhas arroladas pelo Ministério Público Federal cujos depoimentos estão nas folhas 526/538.

EDNA PEREIRA SANTOS, HELENA ALVES SANTOS SOUZA, IVANI PEIXOTO DOS SANTOS COUTO, LUCILEIDE AMADO SANTOS BARBOSA, LUZINEIDE MARFIA DE SANTANA LIMA, MARIA DE FÁTIMA BARRETO GARÇÃO GONÇALVES, MARIA DOMINGAS DE ANGELI CARDOSO SOUZA, MARILENA DOS SANTOS ANDRADE DE SOUZA, RITA DE CÁSSIA LOPES DE ARAÚJO, MARIA AUXILIADORA ANDRADE ALMEIDA, ~~WILSON~~ Múvas dos petroleiros falecidos em virtude do acidente ocorrido no dia 15 de março de 2001 a bordo da Petrobrás-36, se apresentam como assistentes da acusação (fls. 539/541).

O sumário de defesa se realizou com a oitiva de seis testemunhas (fls.

554/560)

Prüfungstermin: 1. März 2014
 Ab 9:30 Uhr (11h)

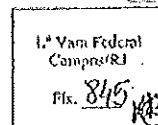
É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

•

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO RIO DE JANEIRO



Em diligências, o Ministério Público Federal apresentou cópia do Relatório da Comissão Externa de Fiscalização do Acidente da P-36 elaborado instalada pela Câmara dos Deputados e, também, elaborou uma série de requerimentos a fim de serem dadas algumas informações e esclarecidas questões relevantes pela Petrobrás (574/578).

A intervenção das assistentes da acusação foi admitida pela Decisão proferida na folha 732.

As assistentes da acusação também pediram, à semelhança do Ministério Público Federal, informações à Petrobrás na fase do Art. 499 do CPP (734/737).

Os réus nada requereram em diligências (fl. 739).

Os pedidos de diligências foram deferidos e as respostas da Petrobrás prestadas às folhas 747/782.

Em alegações finais, o Ministério Público Federal requer a absolvição dos réus, nos termos do Art. 386, VI, do CPP, por não haver prova suficiente para a condenação (fls. 787/789). A Defesa, por sua vez, pede a absolvição dos acusados sob o fundamento de o acidente ter ocorrido não por erro de operação, mas por erro de projeto.

II. FUNDAMENTAÇÃO

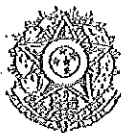
As teses da acusação e da defesa

De acordo com a acusação, a causa mais provável do acidente foi um erro na operação de escoamento 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 22:21h. Segundo o Ministério Público, teria havido uma inversão na sequência de atos do 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.

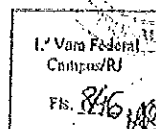
Os réus, por sua vez, argumentam que o acidente aconteceu em razão de diversos erros de construção da P-36. As flagrantes contradições com a filosofia de projeto e a

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO RIO DE JANEIRO



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 já havia sido realizada outras vezes.

O naufrágio da P-36 levou para as profundezas do oceano qualquer chance de se analisar a plausibilidade das alegações das partes. As considerações feitas a seguir se baseiam nos interrogatórios dos réus, nos depoimentos das testemunhas e nas investigações realizadas pela Comissão de Sindicância criada pela Petrobrás S.A.

A plataforma Petrobrás 38

A P-38, originalmente denominada *Spirit of Columbus*, era uma plataforma modelo Friede & Goldman L-1020 Trendsetter. Foi concebida para ser uma unidade autopropelida de perfuração e produção, para operação no campo de *Emerald*, no Mar do Norte, em lâmina d'água de até 500m, com capacidade para processar diariamente 100 mil barris de óleo e 2 milhões de m³ de gás. O projeto, construção e montagem da unidade foram executados de 1986 a 1994 pela MIDLAND AND SCOTTISH RESOURCES (MSR), através de sua subsidiária SANA SPA, tendo os trabalhos sido iniciados em Gênova e concluídos em Palermo, Itália. A embarcação foi certificada pelo Registro Italiano Navale - RINA - e pelo Lloyds Register.

Em função de mudança nos planos da MSR para o campo de *Emerald*, a *Spirit of Columbus* foi colocada à disposição no mercado, sem jamais ter entrado em operação. A empresa MARÍTIMA mostrou-se interessada e constituiu a PETRODEEP para negociar a aquisição da unidade e oferecê-la à Petrobrás. Inicialmente cogitada para ser uma das unidades de produção do campo de Marlim Sul, a *Spirit of Columbus* foi posteriormente destinada ao campo de Roncador, e recebeu a denominação P-36.

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

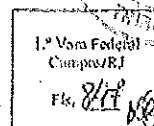
BRASIL 2000

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL CUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO RIO DE JANEIRO



planta de processo ficou a cargo da também inglesa AMEC. Os trabalhos de conversão aconteceram nos estaleiros DAVIES INDUSTRIES, em Québec, Canadá, de setembro de 1997 a outubro de 1999.

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, a P-36 manteve a bandeira italiana. A nova unidade foi classificada pela RINA e pela ABS.

A P-36 iniciou operação no campo de Roncador em 16 de maio de 2000, com o poço Roncador-09. Em março de 2001 a unidade encontrava-se produzindo 84.000 barris de óleo e 1.300.000 m³ de gás por dia.

O Sistema de Drenagem de Emergência

Devido ao papel desempenhado pelo Sistema de Drenagem de Emergência no acidente da P-36, segue-se uma breve descrição do mesmo, destinada a facilitar a compreensão dos capítulos seguintes.

O Sistema de Drenagem de Emergência da P-36 era constituído por 2 tanques de 450 m³ cada, localizados no 4º nível das colunas de popa da unidade, um em bombordo e outro em boreste. Esses tanques, denominados Tanques de Drenagem de Emergência (TDE), tinham como finalidade básica receber o petróleo da planta de processo numa operação de manutenção de algum vaso ou na ocorrência de uma situação de emergência.

Cada um dos TDE era interligado à planta de processo e ao Caisson de Produção (tanque de descarte de resíduos) da plataforma. Essa interligação se dava por um malho de duas linhas: uma para a entrada de líquidos no TDE, a qual possuía uma válvula de bloqueio, e uma outra para descarga, que possuía 1 bomba de recalque e 2 válvulas de bloqueio. As linhas de entrada e descarga de cada TDE eram conectadas entre si e seguiam uma tubulação única até sair da coluna, onde se subdividiam em 2 ramais. Um desses ramais seguia até o *header* de produção, a montante dos aquecedores de óleo da planta. O outro ramal seguia até o Caisson de Produção. Antes de chegar ao seu destino final cada um desses ramais possuía 1 válvula de bloqueio, denominadas válvula do *header* e válvula do caisson. Os circuitos de sucção e descarga dos dois tanques eram interligados.

hAcesso: For Universal
18/11/2011 14:11

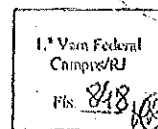
É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

5

JOSE CARLOS PIMENTEL DOS SANTOS
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO RIO DE JANEIRO



Os TDE também possuíam um suspiro em sua parte superior, localizada no 3º nível da coluna. Esse suspiro era interligado ao sistema de vent atmosférico da plataforma. Assim como a tubulação de sucção e descarga de líquidos, os circuitos de suspiro dos dois tanques eram interligados e destinavam-se a permitir a entrada e saída de ar na medida que os tanques fossem esvaziados ou preenchidos com líquido.

Durante operação normal as válvulas da linha de descarga de cada TDE permaneciam fechadas, enquanto a da linha de entrada ficava aberta. Caso houvesse necessidade de drenar hidrocarbonetos da planta para os TDE, abria-se a válvula do header e o fluxo se estabelecia naturalmente devido a diferença de pressão.

Para esgotar um dos TDE era necessário abrir suas válvulas de descarga, fechar a de entrada, fechar todas as válvulas do outro TDE e, após alinhar o fluxo para o Calson de Produção ou para a planta de processo, ligar a bomba de recalque.

1º evento – Rompimento Mecânico do TDE de Boreste

Descrição do 1º evento

Em 14 de março de 2001, a plataforma P-36 encontrava-se ancorada em lâmina d'água de 1,360 metros no campo de Roncador, na Bacia de Campos, produzindo cerca de 84.000 barris de petróleo e 1.300.000 m³ de gás por dia a partir de poços situados em lâminas d'água superiores a 1.800 metros. As únicas operações não rotineiras eram a drenagem do Tanque de Drenagem de Emergência (*Drain Storage Tank*) situado na coluna de popa bombordo, iniciada às 22:21h desse mesmo dia, e a preparação para inspeção do *Void Space* 61S situado sobre o submarino de boreste. Este *void*, bem como o tanque de lastro 26S, que servia de acesso ao 61S, encontrava-se aberto para permitir ventilação uma vez que estava programada para o dia seguinte, a inspeção dos reparos ali realizados. O Tanque de Drenagem de Emergência situado na coluna de popa-boreste encontrava-se fora de operação, requeteado a montante e jusante da bomba e na linha de suspiro atmosférico e com a válvula manual de admissão fechada, uma vez que a bomba do mesmo encontrava-se em manutenção.

À 0:22h de 15 de março de 2001 ocorreu um evento com liberação acentuada de energia no 4º nível da coluna de popa-boreste da plataforma. As pessoas a bordo perceberam o evento como um baque, parecido com a queda de uma carga, ou com o abaloamento por uma outra embarcação. Uma provável sobrepressurização do Tanque de Drenagem de Emergência de boreste

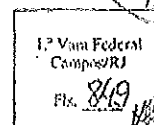
Processo nº 2001-0000000-00
DEPARTAMENTO

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO RIO DE JANEIRO



com uma mistura de água, óleo e gás, provocou o seu rompimento mecânico, liberando fluidos contidos em seu interior para o ambiente (óleo, gás e água). O rompimento desse tanque pode ter liberado até 1.300 m³ de gás nas condições ambiente.

Esse evento causou danos diversos a equipamentos e instalações na coluna, principalmente a ruptura da linha de água do mar de serviço, oriunda de piso inferior (*Sea Water Service Pumps*), ramal da rede de incêndio e danos a linhas de suspiros de tanques e do sistema de ventilação. A ruptura do anel de incêndio provocou a perda de pressão no mesmo, colocando a plataforma em *fire mode*, com entrada automática em operação das bombas de *seawater*. Como consequência, iniciou-se o alagamento, em escala acentuada, do 4º nível da coluna e de ambientes situados abaixo, em virtude do volume de água movimentado pelas bombas de captação de água do mar e pelo inventário existente dentro do anel de distribuição do sistema, o que fez acionar os alarmes de alagamento.

Possíveis rompimentos de tanques e acessórios que existiam no interior da coluna, tais como o *Waste Oil Tank* e o tanque de água potável, podem ter contribuído para o alagamento do ambiente. Especialmente no caso do Tanque de Drenagem de Emergência e do *Waste Oil Tank*, em escalas diferentes, uma falha estrutural decorrente do primeiro evento provocaria vazamento de gás e poderia permitir o vazamento de líquidos inflamáveis ou combustíveis. Em termos de volume de gás liberado, o sistema de *Waste Oil* poderia contribuir, durante o processo de despressurização da planta, com um máximo de 45 m³ de gás.

Em virtude dos danos nos tanques, o gás vazado no interior da coluna atingiu o convés principal da unidade, na extensão de popa, através dos dutos de ventilação e suspiros de tanques danificados, sendo detectado pelos sensores de gás situados na planta de processo e nas entradas da ventilação de outros ambientes. Ocorreu parada de emergência da unidade (ESD nível 3), o que interrompeu todos os processos de óleo e gás, bem como fechou a chegada dos poços na unidade, com despressurização da planta de processo e acionamento do alarme de emergência.

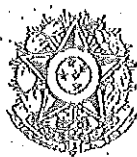
Parte da brigada de incêndio dirigiu-se ao local da ocorrência e iniciou a montagem de conjuntos de mangueiras de incêndio e a inspeção do local.

A Brigada dividiu-se em tarefas. Alguns membros encarregaram-se da busca de recursos adicionais e outros entraram na coluna. Em função da presença de névoa densa no interior da coluna, conjuntos autônomos para respiração foram providenciados para que membros e um líder da Brigada pudessem descer no interior da coluna para realizar uma inspeção detalhada do

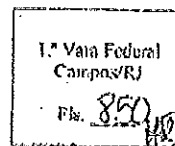
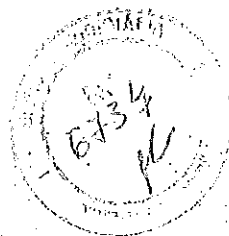
BRASCO 200 11/01/92
ATA MAGUI

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS PIMENTA GUIMARÃES
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO RIO DE JANEIRO



ocorrido. Nessa inspeção constatou-se a inexistência de danos no 3º piso da coluna e, após a abertura da escotilha de acesso ao 4º nível, foi percebido um ruído intenso, como de vazamento de água, oriundo do piso inferior, bem como a ausência de iluminação. Apenas com a utilização de lanternas não foi possível a realização da inspeção do ocorrido no 4º nível. A equipe encarregada da montagem das mangueiras constatou que não havia água no anel de incêndio.

A essa altura, o alagamento da unidade já provocara um adernamento, na direção proa-popa e bombordo-boreste, de aproximadamente 2 graus.

Investigação das causas do primeiro evento

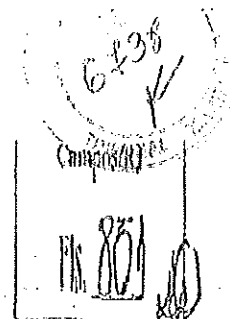
Foi utilizada uma metodologia adaptada a partir de um estudo de HAZOP (*Hazard and Operability Study*) para se fazer uma análise dos eventos ocorridos na P-36. Por essa metodologia verificava-se, a partir de um possível cenário definido pela Comissão de Sindicância, como este seria fisicamente viável e, em caso afirmativo, como seria possível. Em seguida levantavam-se fatores outros que deveriam existir para a ocorrência daquele cenário, indicadores verificáveis ocorridos antes do evento, possíveis dispositivos de segurança inoperantes, taxa de liberação de produtos, possíveis fontes de ignição e danos causados pelo evento. Para chegar à conclusão da análise, incorporavam-se indicadores verificáveis pós-evento e intervenções que poderiam influenciar na ocorrência, terminando com o julgamento da probabilidade do cenário. A maioria dos cenários estudados não encontrou suporte nas evidências encontradas e, em função disso, foram eliminados. De todos os cenários analisados, a sobrepessurização do Tanque de Drenagem de Emergência mostrou ser a hipótese mais provável, conforme descrição a seguir.

O Tanque de Drenagem de Emergência de boreste estava fora de operação, uma vez que sua bomba encontrava-se em manutenção. Embora isolado do sistema, a linha de descarga/alimentação do mesmo era comum com o outro tanque situado na coluna de bombordo. Esses tanques, embora fossem estruturais e resistissem a pressões superiores à de operação, por concepção de projeto eram utilizados como tanques atmosféricos, interligados ao sistema de vent atmosférico da unidade. Como o sistema permanecia sempre pronto para o recebimento de líquidos, a linha de descarga/alimentação dos tanques estava sempre na condição de pressão atmosférica.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO RIO DE JANEIRO



bomba. Também foi fechada a válvula manual da linha de entrada, uma vez que não havia, temporariamente, como esgotar o tanque.

Embora as medições nesses tanques não demonstrassem aumento de nível, havia a suspeita de que líquidos – predominantemente água da lavagem de pisos, do sistema de dilúvio e de chuva – retornavam a tais tanques pela linha de vent. Essa linha era comum com o vaso de drenagem aberta de áreas perigosas, que era o vaso responsável por receber os líquidos relatados. Um transbordamento desse levaria, em casos extremos, ao retorno de líquidos para o Tanque de Drenagem de Emergência pela linha de vent. Assim, em 9 de março decidiu-se pelo reaquecimento da linha de suspiro do tanque de boreste para o sistema de vent atmosférico.

Em 14 de março de 2001, às 22h 21min, iniciaram-se os procedimentos para esgotamento do Tanque de Drenagem de Emergência de bombordo, fazendo-se o alinhamento para o header de produção da planta de processo que continha óleo e gás oriundos dos poços a uma pressão de 10 Kgf/cm². Antes desse alinhamento, a válvula manual da linha de entrada do Tanque de Drenagem de Emergência de Bombordo foi fechada, tendo sido verificado o fechamento da válvula de entrada do TDE de boreste. Diversas tentativas, a partir da sala de controle central da plataforma foram feitas para partir a bomba de recalque, não tendo êxito na operação, pois a bomba só podia ser ligada através do comando local, situado próximo à bomba por questões de segurança. Com o fechamento das entradas dos dois TDE, toda a linha de entrada/saída dos tanques passou a ser preenchida com mesmo fluido e no mesmo nível de pressão que o header da planta de processo. Essa situação permaneceu até às 23:15h, quando a bomba de recalque do tanque de bombordo foi ligada localmente e iniciou-se o bombeio de água, invertendo o sentido de fluxo da linha de conexão com o header da planta de processo. A entrada do tanque de boreste, que encontrava-se à pressão atmosférica antes do início das operações foi submetida, primeiro, a uma pressão de, pelos menos, 10 Kgf/cm² com óleo e gás por 54 minutos e, em seguida, até, no máximo, por 19 Kgf/cm² com água por 1h 07min até a ocorrência do primeiro evento – o rompimento mecânico do TDE boreste.

Por algum problema não identificado, a válvula de bloqueio da entrada do tanque de boreste permitiu a passagem dos fluidos para o interior do tanque, que encontrava-se com sua linha de vent bloqueada. Assim, essa admissão de fluidos no interior do tanque provocou não só o aumento de pressão, mas também o aumento de nível no interior do mesmo. Estudos realizados mostram que, com os fluidos acima citados, e nos tempos e pressões consideradas, uma vazão em torno de 20% da capacidade de escoamento da válvula foi admitida no tanque entre o início da operação e a provável ruptura mecânica do mesmo.

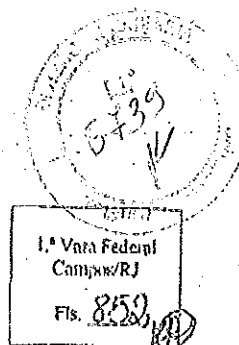
Processo 2001-00000000-0
Voto 2001-00000000-0

E CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTA GISMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO RIO DE JANEIRO



Análises técnicas efetuadas demonstram que, em se pressurizando tal tanque, os tirantes de ligação entre os anéis da casca interna com a casca externa do mesmo rompem-se quando a pressão interna se aproxima de $7,3 \text{ Kgf/cm}^2$. Após o rompimento dos tirantes, a casca interna do tanque rompe quando a pressão interna atinge, aproximadamente, 10 Kgf/cm^2 .

A sobrepessurização do tanque provocaria uma deformação em sua casca interna de 1 metro, aproximadamente, o que o levaria a provocar danos nas tubulações adjacentes (ventilação, suspiros de tanques, tubulação de água do mar de serviço e ramal da rede de incêndio). Com a subsequente elevação da pressão, o tanque rompeu liberando os fluidos para o ambiente. Nas condições expostas, no momento da falha do tanque, esse continha até 1.300 m^3 de gás (condição ambiente) em seu interior.

Descrição do 2º evento – a grande explosão

A 00h 39min de 15 de março ocorreu uma grande explosão que provocou a morte de 10 membros da brigada de incêndio devido ao fogo e à onda de pressão, resultando ainda em outro componente seriamente queimado o que faleceu uma semana após o acidente. Essa explosão provocou barulho intenso e grande destruição na área situada acima da coluna de popa-boreste, no *Tank Top e Second Deck*.

A hipótese mais provável para esse evento é que o gás liberado no quarto nível da coluna devido ao rompimento do Tanque de Drenagem de Emergência, atingindo outras áreas da plataforma, formou mistura explosiva e teve contato com alguma fonte de ignição. Nas inspeções realizadas pelo pessoal de controle da emergência constatou-se presença de fogo e fumaça em popa-boreste, na parte interna da plataforma e na coluna. Danos de grande monta em estruturas, equipamento e acessórios foram observados em pontos diversos da unidade. Alermaram sensores de fumaça em diversos pontos. Ocorreu a queda da geração principal de energia elétrica, entrando o sistema de emergência.

Investigação das causas do 2º evento

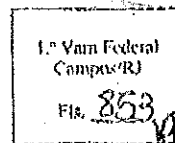
Uma vez rompido o Tanque de Drenagem de Emergência de boreste e, possivelmente, o *Waste Oil Tank*, havia gás suficiente para preencher todo o espaço do 4º nível da coluna.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL DE SMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cantonais



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO RIO DE JANEIRO



A abertura da escollha entre o tercelro e o quarto nivel e das portas-estaque de acesso à coluna, bem como os dutos de ventilação propiciaram caminhos para o gás atingir outras áreas, podendo ter chegado ao *Tank Top Deck* e ao *Second Deck*.

A Inundação do 4º nivel da coluna por água, expulsando o gás pelas passagens abertas, criou um mecanismo que auxiliou o seu deslocamento, acelerando a sua dispersão. Essa mistura rica em gás, ao se propagar por outros espaços, misturou-se com o ar e aproximou-se com o passar do tempo, do limite superior de explosividade.

Assim, após o primeiro evento, passaram-se 17 minutos até que o gás que estava contido no interior da coluna – pois a planta de processo já havia parado automaticamente e não havia outra fonte de gás – se deslocasse para níveis superiores e se inflamasse, causando a explosão que atingiu parte da brigada de incêndio.

Conclusão

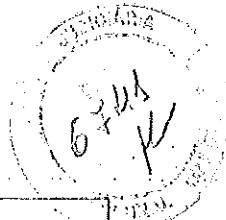
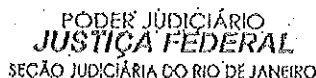
A investigação das causas do falecimento dos onze petroleiros é feita sobre os prováveis cenários que desencadearam a explosão. Trata-se de mero juízo de probabilidade baseado em relatórios das atividades realizadas nos momentos que precederam o acidente, em depoimentos das testemunhas e nos interrogatórios dos acusados.

Conquanto a verdade real seja um dos princípios do processo penal, no caso destes autos a tentativa de trazer a realidade à tona jamais se concretizará. Essa irrefutável constatação se assenta na circunstância de que a plataforma está submersa a uma profundidade de 1360 metros, o que, evidentemente, impossibilita um exame pericial direto a fim de desvendar a causa do acidente: *erro de projeto* ou *erro de operação*.

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.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



Fls. 854

transmission of the disease
and its control

JOSÉ CARLOS PIMENTEL CUSANI
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO RIO DE JANEIRO

6442 ✓
1.ª Vara Federal
Campos/RJ
Fls. 855/10

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.

Depois de tudo isso, é impossível não comparar a "aventura" a que HÉLIO GALVÃO DE MENEZES, PAULO ROBERTO VIANA, CARLOS JOSÉ MACIEL AZEREDO -- réus --, ADILSON ALMEIDA DE OLIVEIRA, CHARLES ROBERTO OSCAR, EMANUEL PORTELA LIMA, ERNESTO DE AZEVEDO COITO, GERALDO MAGELA GONÇALVES, JOSEVALDO DIAS DE SOUZA, LAERSON ANTÔNIO DOS SANTOS, LUCIANO CARDOSO SOUZA, MÁRIO SÉRGIO MATHEUS, SÉRGIO DOS SANTOS SOUZA e SÉRGIO SANTOS BARBOSA -- vítimas -- e todos os demais petroleiros que trabalharam a bordo da P-36 foram atirados com as peripécias do navegador FERNÃO DE MAGALHÃES, que em meados do século XVI, misturando loucura e ousadia, fez a primeira circumnavegação da história para chegar às Terras das Especiarias. Mas entre eles há uma diferença: aqueles imaginavam saber todos os riscos da profissão, enquanto este imagina enfrentar montanhas magnetizadas que atrelam os parafusos dos navios, monstros do mar, oceanos que evaporavam e o abismo da nossa Planeta que anunciava o fim dos mares. A P-36 era, de fato, todos esses medos.

III. DISPOSITIVO

Por essas razões, ABSOLVO HÉLIO GALVÃO DE MENEZES, PAULO ROBERTO VIANA 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 Petróbrás 36, nos termos do artigo 386, VI, do Código de Processo Penal.

Publique-se. Registre-se. Comuniquem-se. Intimem-se.

Campos dos Goytacazes, 9 de fevereiro de 2006.

~~MARCELO LUÍZ MARQUES ARAÚJO~~
Juiz Federal

Recebido em 20/02/2006
MARCELO LUÍZ MARQUES ARAÚJO

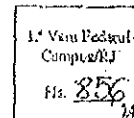
É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartorários

Arquivado em 15/03/06
PTT
0413-91
28463



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO RIO DE JANEIRO



6443
W

PROCESSO N.º 2001.5103000863-5

CERTIDÃO

Certifico que a sentença de fls. 843/855 foi registrada
no livro de sentenças PENAL - n.º 001 / III nas fls. 119/131.

Campos dos Goytacazes/RJ, 07 / 03 / 06.

MD
p/ Oficial de Gabinete

CERTIDÃO

Certifico que a sentença supramencionada foi publicada
no D.O. de 13 / 03 / 06 nas fls. 139.

Campos dos Goytacazes/RJ, 13 / 03 / 06.

Al
p/ Diretor de Secretaria

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



Processo nº 19.489/01
Plataforma Móvel "P-36"

CONCLUSÃO

Aos 12 de abril de dois mil e seis, em Secretaria, faço estes autos conclusos ao Exmº Sr. Juiz-Presidente.

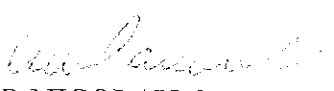
Do que lavrei este termo para constar.


MANOEL MACHADO DOS ANJOS
Diretor-Geral da Secretaria

DESPACHO

1. Admito os Recursos interpostos em 06/04/2006 por Petróleo Brasileiro S/A – PETROBRAS, Adv. Dr. Ezequiel Balfour Levy (NE 924/2006) e por Paulo Roberto Viana (NE 920/2006), Hélio Galvão de Menezes (NE 919/2006), Carlos José Maciel Azeredo (NE 922/2006), Evanildo Souza Santos (NE 921/2006) e Cláudio Marinho Machado (NE 918/2006), Adv. Dr. Bernardo Lúcio Mendes Vianna.
2. À distribuição, nos termos do art. 145 do Regimento Interno do Tribunal.

Rio de Janeiro, 12 de abril de 2006.


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

RECEBIMENTO

Aos 12 de abril de dois mil e seis, em Secretaria, foram-me entregues os presentes autos pelo Exmº Sr. Juiz-Presidente com o despacho supra.
Do que lavrei este termo para constar.


É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS NIMENTEL GISMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

TRIBUNAL MARÍTIMO

SISTEMA DE PROCESSOS DE ACIDENTES/FATOS DA NAVEGAÇÃO

FOLHA DE DISTRIBUIÇÃO RECURSO

PROCESSO: 2001/19489

RECURSO: EMBARGOS INFRINGENTES

INTERPOSTO EM: 06/04/06

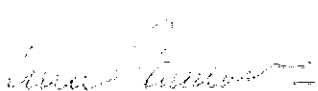
RECORRENTE: PETROBRAS/PAULO ROBERTO VIANA E OUTROS

DATA DE DISTRIBUIÇÃO: 25/04/06

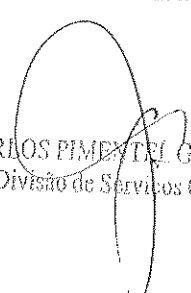
JUIZ RELATOR: MARCELO DAVID GONCALVES

JUIZ REVISOR: FERNANDO ALVES LADEIRAS


MANOEL MACHADO DOS ANJOS
Diretor-Geral da Secretaria


WALDEMAR NICOLAU CANELLAS JUNIOR
Presidente do Tribunal Marítimo

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL


JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



11 de Maio de 2006
Fus Reol

Do que lavrei este termo para constar.

REGINA LILIA RODRIGUES
Secretaria

A Rui sobre embargos.

Em 21/05/06

RECEBIMENTO

Aos 11, 05, 06, em Secretaria, recebi os presentes autos do

Fus Reol

Do que lavrei este termo para constar.

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

VISTA

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

Aos 16 de Maio de 2006 em Secretaria faço estes autos com

vistas à P. 51

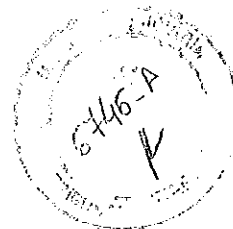
Do que lavrei este termo para constar.

O referido é verdade e não fé.

DINÉIA DA SILVA
Diretora da Divisão Judiciária



MARINHA DO BRASIL



RC/AGR PROCURADORIA ESPECIAL DA MARINHA

Processo nº. 19.489/2001

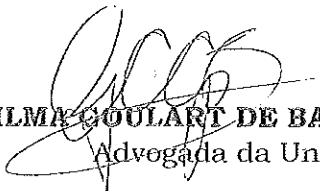
*Mantido - re.
ab fine,
em 01/06/06*

Exmo. Sr. Juiz Relator,

A PROCURADORIA ESPECIAL DA MARINHA, por sua Advogada da União *in fine* assinada, vem requerer **DILACÃO** do prazo legal de 15 dias, para sua manifestação no presente processo. Tal pedido justifica-se tendo em vista o reduzido número de Procuradores em exercício e a complexidade do processo em estudo.

Termos em que,
Pede e espera deferimento.

Rio de Janeiro, RJ., em 1 de junho de 2006.


GILMA COULLART DE BARROS
Advogada da União

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL


JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

JUNTADA

Aos 20 de Junho de 200 6 em Secretaria junto aos
presentes autos Relatório de 2001 que adiante segue.

Do que para constar lavrei este termo.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GOMES
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



MARINHA DO BRASIL

AM/AGR PROCURADORIA ESPECIAL DA MARINHA

Processo nº 19.489/2001.

Exmº Sr. Juiz Relator.

A PROCURADORIA ESPECIAL DA MARINHA,
pela Advogada da União que esta subscreve, no uso de suas atribuições
conferidas pela Lei. 7.642/87, atendendo ao despacho retro e ao
princípio da economia processual, vem apresentar sua

IMPUGNAÇÃO

aos **EMBARGOS INFRINGENTES**, eis que todos fundamentados em
*suposta matéria nova e, ainda, em alegada prova posterior ao
encerramento da fase instrutória do processo administrativo em que
julgou e apurou as causas determinantes e responsáveis pelos*

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cantonais

=====

ACIDENTES DA NAVEGAÇÃO – EXPLOSÕES e NAUFRÁGIO ocorridos com a PLATAFORMA “P-36”, e na *Sentença* prolatada na *Ação Penal Pública* nº 2001.51.03.000863-5 de autoria do Ministério Público Federal contra os embargantes, pessoas físicas, a exceção dos dois últimos nomeados, recursos esses opostos por:

1. **PETRÓLEO BRASILEIRO S.A. – PETROBRÁS;**
2. **PAULO ROBERTO VIANA;** Coordenador da Plataforma, COPLAT;
3. **HÉLIO GALVÃO DE MENEZES;** Supervisor de Produção Coordenador Interino;
4. **CARLOS JOSÉ MACIEL AZEREDO,** Operador de Produção;
5. **EVANILDO SOUZA SANTOS,** Operador de Produção;
6. **CLÁUDIO MARINHO MACHADO,** Técnico de Estabilidade.

contra os Acórdãos desse Tribunal Marítimo de fls. 4.596/4.789 e, ainda, o de fls. 4.882/4.925 decorrente da oposição dos Embargos de Declaração por parte dos ora embargantes, aduzindo, para tanto, o que se segue.

I - DO JUÍZO DE ADMISSIBILIDADE E DO JUÍZO DE MÉRITO.

1. Tendo em vista a peculiaridade das formas de cabimento dos embargos infringentes nesse Tribunal, impende tecer alguns comentários introdutórios com o escopo de expor os fins subjacentes à regra construída a partir do texto legal do Art. 106 da Lei 2.180/54.

2. A Lei do Tribunal Marítimo permite, diferentemente dos embargos infringentes no processo civil e no processo penal, a oposição deste recurso mesmo quando o julgamento

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

2

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartográficos

for unânime. Percebe-se, neste caso (quando a decisão for unânime), uma íntima ligação destes embargos com o instituto da Ação Rescisória prevista no Código de Processo Civil. Guardadas, obviamente, as devidas proporções, justifica-se essa proximidade teleológica porque em âmbito administrativo não há coisa julgada material propriamente dita, em razão de a decisão proferida neste Tribunal não ter a definitividade das decisões jurisdicionais, não comportando, portanto, a Ação Rescisória. É por isso que a Lei 2180/54 autoriza a interposição de embargos infringentes mesmo em caso de unanimidade, *desde que estes sejam baseados exclusivamente em matéria nova, ou em prova posterior à fase probatória*, tendo esta última hipótese (prova posterior) o mesmo conteúdo normativo da do Art. 485, VII do CPC. Almeja-se com este aproveitamento máximo da instância administrativa evitar uma eventual injustiça, valorizando, desta forma, as decisões dessa Corte Marítima.

3. Essa proximidade com a Ação Rescisória torna igualmente semelhante a análise que se deve fazer sobre a admissibilidade e o mérito do referido recurso. Assim como na Rescisória, o juízo feito a respeito da real existência de matéria nova ou de prova posterior a embasar os presentes embargos é juízo de mérito e não de admissibilidade. A admissibilidade fica adstrita à verificação do cabimento, da existência de decisão passível de ser embargada e da tempestividade.

4. Feitas as devidas considerações introdutórias, passamos à análise dos presentes embargos.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

II - DAS HIPÓTESES QUE AUTORIZAM A OPOSIÇÃO DOS EMBARGOS.

6750
✓

5. No entender desta Procuradoria os presentes recursos não apresentam relação entre a construção conceitual da descrição normativa do Art. 106 da Lei. 2.180/54 e a construção conceitual dos fatos ora trazidos como novos pelos embargantes. (ver Teoria dos Princípios, de Humberto Ávila, p. 78, 5ª edição). No caso em tela, essa relação de adequação inexistente, conforme se demonstrará.

6. Na verdade, são três as hipóteses de cabimento de Embargos Infringentes, sendo que os embargantes baseiam-se em dois deles, que são hipóteses que não se confundem, a saber:

➤ *Embargos **exclusivamente** fundamentados em matéria nova,*

ou

➤ *Embargos baseados em **prova posterior** ao encerramento da fase probatória.*

6.1. Da mera leitura da Lei depreende-se que são distintos estes fundamentos. Isto porque, na primeira hipótese, **matéria nova** seria questão de fato não apreciada durante a instrução do processo e de tal forma importante que seria capaz, por si só, de mudar favoravelmente a decisão a ponto de subjugar as demais provas colhidas na instrução do processo, necessitando, pois, da efetivação do princípio constitucional do contraditório que, no caso, ensejaria uma reabertura da instrução para oportunizar a produção de nova prova pericial.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

6750
✓

4

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

6.2. Já na segunda hipótese, os embargos infringentes baseiam-se em **prova posterior ao encerramento da fase probatória**. E como prova posterior também é um conceito jurídico indeterminado, faz-se necessária a construção da norma através da interpretação sistemática e teleológica, já que a própria lei parte da premissa de que a fase instrutória tem um fim e, por conseguinte, fácil é constatar que essa prova posterior deve ser algo extraordinário a justificar sua aceitação fora do momento apropriado.

6.2.1. Diante dessas considerações, temos que revelar quais seriam essas situações extraordinárias a embasar a oposição de embargos fundados em uma prova posterior ao encerramento da instrução, ou melhor, fundados em documento novo. Para essa identificação podemos, sem maiores dificuldades, utilizar a já mencionada regra prevista no CPC (Art. 485, VII), a qual, pela semelhança teleológica, pode servir como fonte do conceito de prova posterior para fins de embargos infringentes, justamente por ser esta prova posterior, no caso em questão, um documento novo. Portanto, a prova posterior pode ser aceita para fins de embargos infringentes quando, depois da decisão colegiada, o recorrente obtiver documento novo, cuja existência ignorava ou de que não pôde fazer uso, capaz, por si só, de lhe assegurar pronunciamento favorável. Nota-se que esse documento novo deve ser um documento já existente à época da instrução e versar sobre fatos apreciados durante a instrução, divergindo, nesse ponto, da matéria nova.

7. Nenhuma das duas situações está presente nos embargos opostos.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS BIRIENTE GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

**III- DO PARECER TRAZIDO COMO SENDO "DOCUMENTO NOVO"
PARA EMBASAR OS PRESENTES EMBARGOS.**

8. A bem da verdade, os embargantes fazem confusão entre os dois conceitos acima construídos, eis que alegam trazer um "documento novo" dentro do conceito de prova posterior a fim de provar matéria nova. Seja como for, as alegações não prosperam.

9. Examinados os argumentos da embargante o que se extrai, em síntese, é que esta, na verdade, através de alegada prova nova, pretende rediscutir questões de fato já amplamente debatidas, trazendo, para tanto, sentença penal absolutória (sobre esse assunto falaremos mais à frente) e pareceres de técnicos contratados no exterior, conforme resta concretamente provado através do consignado nos próprios laudos, a saber: na parte inicial do laudo da Global Maritime; e nos rodapés de todas as páginas dos dois outros laudos: (sic)

PREPARED FOR: PETROBRÁS IN ANTECIPATION OF LITIGATION

Cuja tradução, efetuada na forma estabelecida pelo nosso Código de Processo Civil é:

PREPARADO PARA: PETROBRÁS.....EM PREVISÃO DE LITÍGIO

sendo, portanto, os três laudos tendenciosos e realizados para satisfazer interesse da PETROBRÁS.

10. Destarte, não se pode considerar nem matéria exclusivamente nova, eis que não se trata de questão de fato

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

6

JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

desconhecida no processo, nem de prova posterior, eis que são documentos na forma de pareceres (também chamados de laudos técnicos, mas nunca de perícia como querem os embargantes), que poderiam ser produzidos durante a extensa fase probatória e cuja existência a PETROBRÁS evidentemente não ignorava pela singela razão de ter sido a própria embargante quem contratou a produção deste documento. Ora, como a embargante desconhece aquilo que ela encomenda? Além disso, esse documento não é capaz, por si só, de assegurar à embargante um pronunciamento favorável, conforme se demonstrará detidamente mais abaixo.

11. Além do mais, a tão exaltada prova posterior ao encerramento da fase probatória do processo como sendo matéria nova que os embargantes alegam servir de fundamento para a oposição dos presentes embargos infringentes baseia-se, exclusivamente, em documentos encomendados pela própria PETROBRÁS, emitidos por técnicos por ela contratados a fim de analisarem, sob a ótica de interesse da embargante, fatos já amplamente discutidos no processo sobre os ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO que tramitou nesse Tribunal Marítimo, onde a PETROBRÁS teve assegurado seu amplo direito de defesa e do contraditório, com "longuíssima" fase de instrução probatória (fase esta, aliás, a adequada para a produção de laudos periciais e técnicos), evidenciando-se, desta forma, que os laudos ora apresentados como uma das bases para a admissão dos presentes embargos (a outra é a sentença de Primeira Instância da Vara Federal de Campos), são "encomendas" para tentar viabilizar prova nova e respaldar os presentes recursos, sendo, ao mesmo tempo, documentos preparados como previsão de litígio na Corte de Nova York (EUA), na ação intentada pelas seguradoras da PETROBRÁS, a fim de receberem as respectivas contribuições pecuniárias, ainda não pagas, ação esta em tramite e sem decisão definitiva de mérito.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

12. Em síntese, esses laudos foram produzidos de forma unilateral e parcial tendo sido elaborados bem após à data do evento danoso e trazem alegações já rechaçadas por esta Corte Marítima. Se produzidos após o término da fase probatória, não se enquadram, por óbvio, no conceito jurídico de documento novo (ver nº. 6.2.1), e se esses laudos estavam sendo produzidos à época da instrução não pode alegar a PETROBRÁS que ignorava este fato e muito menos que não pôde utilizá-los. Inclusive consta dos autos que a PETROBRÁS, durante a fase instrutória requereu perícia, sendo que tal pedido foi indeferido pelo Juiz Relator do processo em despacho irrecorrido. Portanto a decisão de indeferimento inatacada, dentro do prazo legal, está preclusa.

13. Mas não é só isso. Outras considerações merecem serem feitas e algumas das acima mencionadas devem ser aprofundadas. Passamos a discorrer sobre elas.

13.1. Primeiramente, um aprofundamento na já enfrentada questão da “matéria nova”. Acaso a hipótese de estes esdrúxulos Embargos Infringentes serem providos, imperioso seria reabrir a instrução probatória em homenagem ao princípio do contraditório (aspecto material), ou seja, a possibilidade de influenciar na decisão.

13.2. Com essa reabertura, o processo seria postergado indefinidamente sem qualquer fundamento razoável, violando a lei que dispõe sobre esse Tribunal Marítimo, a qual impõe uma fase instrutória, momento oportuno para a embargante pedir perícia e juntar qualquer documento visando à apuração dos acidentes e fatos da navegação e seus responsáveis que ensejaram o naufrágio e a perda total da “P-36”, violando, por conseguinte, os princípios constitucionais:

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

8

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartórios

a) da segurança jurídica, uma vez que, em homenagem à regra da preclusão, o processo não pode ficar em aberto eternamente, perpetuando, pois, o litígio, eis que o processo é uma marcha para frente;

b) da efetividade, presente no caput do Artigo 37 e art. 5, XXXV da Constituição Federal, já que, inobstante essa instância ser administrativa, é ela judiciariforme;

c) o próprio devido processo legal, que impõe às partes uma paridade de armas, ou melhor, os litigantes devem receber tratamento processual idêntico, garantindo a igualdade de armas, eis que o processo não pode ensejar apenas o contraditório formal, mas sim o material e

d) o da celeridade previsto no Art. 5º, LXXVIII.

13.3. A respeito do contraditório, nos ensina o DOUTOR em Processo Civil FREDIE DIDIER JR., em seu "CURSO DE DIREITO PROCESSUAL CIVIL", volume I, p. 57, 6ª edição, editora JusPODIVM que:

"O princípio do contraditório, além de fundamentalmente constituir-se em manifestação do princípio do estado de direito, tem íntima ligação com o da igualdade das partes e o do direito de ação, pois o texto constitucional, ao garantir aos litigantes o contraditório e ampla defesa, quer significar que tanto o direito de ação, quanto o direito de defesa são manifestação do princípio do contraditório."

13.4. Em aceitando pareceres feitos unilateralmente por parte interessada sobre alegações já rechaçadas, esse Tribunal Marítimo estará violando o direito substancial (material) do contraditório.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

13.5. Mais uma vez nos reportamos ao DOUTOR em Processo Civil FREDIE DIDIER JR., em sua obra supracitada, mesmo volume, p. 59, onde este ensina que: (sic)

"o contraditório não se implementa, pura e simplesmente, com a ouvida, com a participação: exige-se a participação com a possibilidade, conferida à parte, de influenciar no conteúdo da decisão."

14. Conclui-se, portanto, que o elemento substancial do contraditório é exatamente a possibilidade de influenciar na decisão.

15. Faz-se necessário, ainda, considerar mais um dado importante, o de ser a pretendida "prova nova" ao encerramento da fase probatória, a bem a verdade, uma PROVA EMPRESTADA, pelas razões a seguir expostas.

15.1. Ocorre que os pareceres dos técnicos estrangeiros contratados pela embargante PETROBRÁS tiveram como motivação uma nova investigação e conclusão de interesse da embargante-contratante em ação, ainda em trâmite, perante a Corte de Nova York (EUA), sendo tais pareceres parte desse processo onde são litigantes as Seguradoras da PETROBRÁS que pleiteiam de suas Resseguradoras as respectivas contribuições securitárias, ainda não pagas, decorrentes do sinistro relacionado à "P-36", figurando nos autos a empresa AMEC, na qualidade de chamada ao processo como "respondente".

15.2. Em razão da Corte de Nova York ter reconhecido a presença de "*fortes indícios de existência de erro de projeto*", a PETROBRÁS contratou técnicos para elaborarem pareceres a demonstrar erro de projeto de responsabilidade civil unicamente da AMEC.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

10

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

15.3. Nos deparamos, então, com três pareceres encomendados pela PETROBRÁS, cuja motivação foi litígio de natureza civil, em sede de Tribunal estrangeiro, pareceres esses que se encontram juntados no aludido processo, ainda não julgado naquela Corte americana, que os embargantes pegaram emprestados para fundamentar os presentes Embargos Infringentes, os quais se contrapõem à decisão unânime no processo administrativo para apurar acidente e fato da navegação e seus responsáveis já julgado por esse Tribunal Marítimo, tendo sido a embargada condenada por unanimidade na forma do exposto no Acórdão de fls. 4.596/4.789.

15.4.. Os insígnies mestres LUIZ GUILHERME MARINONE e SERGIO CRUZ ARENHART nos ensinam no "MANUAL DE PROCESSO DE CONHECIMENTO", 4ª edição, p. 286 e 287, que: (sic)

"Prova emprestada é aquela que, produzida em outro processo, é trazida para ser utilizada em processo em que surge interesse em seu uso. Trata-se de evitar, com isso, a repetição inútil de atos processuais, otimizando-se, ao máximo, as provas já produzidas perante a jurisdição, permitindo-se, por consequência, seu aproveitamento em demanda pendente".

"A legitimidade da prova emprestada depende da efetividade do princípio do contraditório. A prova pode ser trasladada de um processo a outro desde que as partes do processo para o qual a prova deve ser trasladada tenham participado adequadamente do contraditório do processo em que a prova foi produzida originariamente."

(ressaltos nosso)

16. Pelo fio do exposto, os embargos ora impugnados não devem ser providos, posto não haver fundamento para tanto, não podendo ser considerados nem prova posterior nem matéria

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

11

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

nova meros pareceres produzidos unilateralmente e encomendados para servir de argumento em outro processo onde se discute responsabilidade civil. Não há, no caso, situação extraordinária que se enquadre nos conceitos construídos a partir do texto legal do Art. 106 da Lei 2.180/54, os quais legitimam os embargos infringentes de decisão unânime como sucedâneo de uma Ação Rescisória em nível de processo administrativo.

I - DO NÃO ATAQUE AOS FUNDAMENTOS DA DECISÃO.

17. Os presentes embargos não atacam os fundamentos da decisão, sendo incapazes, pois, de alterar a decisão prolatada por essa Corte Marítima. Vejamos.

18. Mesmo que providos o embargos (hipótese levantada apenas para demonstrar a falta de utilidade), o conteúdo jurídico dos documentos acostados na pretensão de ser reconhecido como prova posterior não vai eximir a PETROBRÁS de sua responsabilidade no âmbito administrativo dessa Corte, eis que a responsabilidade civil contratual entre a embargante e a MARÍTIMA é uma questão entre os contratantes fugindo à competência desse Tribunal Administrativo Marítimo.

19. Os fundamentos da condenação da PETROBRÁS por sua conduta culposa persistem todos íntegros, examinados sob a luz do que compete ao Tribunal Marítimo conhecer e julgar, conforme estabelecido no CAPÍTULO II - DA JURISDIÇÃO E COMPETÊNCIA - da Lei 2.180/54.

20. É muito importante destacar que o conteúdo decisório condenatório do Acórdão de fls. 4.596/4.789 resiste à

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

12

JOSE CARLOS MONTIEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

pretensão da embargante, a qual se limita a tentar estabelecer culpa exclusiva de umas de suas subcontratadas, não impugnado, porém, sua co-responsabilidade com base em todos os fundamentos pelos quais foi julgada culpada, à unanimidade, por esse Tribunal Marítimo. Pretende a recorrente que seja determinada quantitativamente a proporção de sua responsabilidade em cotejo com as outras representadas, como se o caso se tratasse de culpas concorrentes que poderiam ser mediadas e compensadas por esse Tribunal. Esquece a embargante que verificada a culpa exclusiva de uma de suas subcontratadas configurada estará a culpa da embargante pela simples razão de ser a embargante a contratante, a qual, nessa qualidade, tem a obrigação de zelar pela segurança da atividade. Isso seria o mínimo. Ora, a concorrência de culpas é examinada neste Tribunal quando, por exemplo, há colisão entre dois navios em que um pode ter mais culpa do que o outro. Não é, pois, o caso dos autos. No caso em tela, diferentemente do exemplo aventado acima, existe uma relação jurídica interna que envolve contratante e contratado para a realização de fins comuns, não se podendo falar em concorrência de culpas, posto que esta culpa encontra-se diluída pela convergência dos desideratos das condenadas à luz do que este Tribunal chamou de co-responsabilidade. Antes de prosseguirmos, faz-se necessária a análise do Acórdão.

21. O Acórdão unânime do Tribunal Marítimo, ora embargado, julgou o acidente e fato da navegação previsto 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 a **PETROBRÁS**, pelos fundamentos abaixo expostos conforme conclusão do Exmº Sr. Juiz Relator do processo.

"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

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

13

JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

campo de Roncador, na bacia de Campos, RJ, quando foram necessárias substanciais modificações em sua planta original, de unidade de perfuração e produção para, exclusivamente, encajar-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 por ambas, Petrobras e Marítima, traduzindo-se estes erros pela localização dos TDE no interior das colunas, pela existência de uma única linha para drenagem e para esgotamento dos TDE, sendo que o projeto, normalmente, tem linhas independentes para drenagem e para esgotamento para dar maior segurança e para que fosse usada a mesma linha teria que ter algumas salvaguardas, o que não foi previsto no projeto. A localização do tanque de drenagem de emergência (TDE) no interior da coluna da plataforma tinha a finalidade de armazenar água, óleo e resíduos e estava em área de vital importância, não poderia ter sido permitido que ocorresse interligação da planta do processo com o referido TDE do modo que foi projetado, o que possibilitou o retorno de óleo vivo para estes tanques, sendo que as linhas deveriam ser independentes ou no mínimo deveria existir um dispositivo que impedisse o retorno, não prevendo o projeto instrumentos de segurança e alarmes e por não ter sido realizado o estudo de HAZOP (análise de riscos) no sistema sinistrado, sendo que, em relação ao estudo de HAZOP, deve ser acolhida a argumentação da PEM (fls. 4136) que diz: "Não tendo sido realizados estas análises, os responsáveis solidários pelo projeto, a Petrobras e a Marítima, através de sua subsidiária AMEC, permitiram que uma condição insegura tenha sido adicionada na alteração do projeto, portanto a possibilidade de ocorrer um vazamento de gás sem que o conjunto estivesse preparado para eventuais falhas de componentes do sistema, o que implicaria, por exemplo, na adequação de equipamentos elétricos para operarem em atmosfera explosiva", ficando

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

14

JOSÉ CARLOS PIMENTE, CUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

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.

Assim, foi imprudente a Petrobras por colocar em operação a "P-36" em nível incompatível com a real situação operacional dela, e negligente com o treinamento das equipes de operação que não estavam convenientemente adestradas e instruídas para operá-la, em flagrante desrespeito à segurança da operação e das vidas de bordo.

Não se pode deixar de apontar também a negligência da Petrobras em relação a manutenção dos equipamentos que necessitavam reparos imediatos, tais como: a) bomba de descarga do TDE de BE, que permaneceu no pátio em Macaé sem que fosse reparada ou sem providenciar sua substituição por mais de um mês; b) duas bombas de incêndio inoperantes; c) mangueiras de incêndio que não se conectavam aos hidrantes; d) "dampers" dos dutos de ventilação apresentando defeitos como vazamentos hidráulicos, emperramento dos acionadores e problemas elétricos. Deste modo, tudo contribuindo para a deterioração do nível de segurança da plataforma que estava em comissionamento, mas que estava também, em operação, produzindo.

(grifos e ressaltos da PEM)

Assim a robusta prova, produzida nos autos, deu conta de demonstrar que para a Petrobras, no caso em tela, os interesses

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

16

JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartorários

econômicos suplantaram àqueles voltados para a segurança das fazendas de bordo e das dedicadas vidas que ali labutavam. 6167

Pelo exposto, deve-se considerar procedente a fundamentação da PEM, julgando o acidente e fato da navegação como decorrente de imprudência e negligência de Petróleo Brasileiro S.A. - Petrobras e da empresa Marítima Petróleo e Engenharia Ltda., condenando-as".(grifo nosso).

21.1 Examinados o conteúdo dos embargos apresentados pela PETROBRÁS, resta evidente que esta não trouxe matéria nova ou prova posterior ao encerramento da fase probatória e, muito menos, ainda, atacou todos os fundamentos da decisão prolatada no Acórdão unânime desse Tribunal Marítimo, sendo este mais um dos inúmeros argumentos pelo indeferimento dos presentes Embargos Infringentes.

22. Quanto ao embargante **PAULO ROBERTO VIANA**, Coordenador da plataforma (COPLAT) da "P-36" na ocasião do acidente, restou comprovado nos autos que este foi condenado, por unanimidade, eis que se considerou que:

"houve negligência do representado, uma vez que tinha conhecimento das deficiências operacionais da "P-36", conforme sobejamente demonstrado nos autos, principalmente no que diz respeito a presença de óleo vivo no sistema e pela realização da operação de esgotamento sem seu acompanhamento direto, tendo em vista que deveria ter atenção redobrada nesta faina, uma vez que a plataforma se encontrava ainda em comissionamento. E mais, conforme declarado pelo próprio COPLAT Paulo Roberto Viana em seu depoimento neste Tribunal (fls. 3593), que os atos feitos pelo COPLAT interino anterior, Galvão, em relação ao raqueteamento do "vent" deveria ter sido por ele analisado, tendo em vista que quando se assume o serviço informa-se as ações

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

17

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

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"

23. Quanto ao embargante **HÉLIO GALVÃO DE MENEZES** Supervisor de produção, interinamente na função de COPLAT, este foi julgado, também por unanimidade,

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

Pelo exposto, deve-se considerar:

b) procedente a fundamentação da PEM, julgando o acidente e fato da navegação como decorrente de imperícia de Hélio Galvão de Menezes, condenando-o."

24. Quanto aos embargantes **EVANILDO SOUZA SANTOS** e **CARLOS JOSÉ MACIEL AZEREDO**, ambos operadores de produção de serviço por ocasião do acidente, estes foram

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

18

JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

condenados, à unanimidade, por essa Corte Marítima por imperícia, de acordo com os fundamentos apresentados por este Órgão, "pois estando de serviço no horário, não acompanharam as possíveis conseqüências da demora da entrada em funcionamento da bomba de esgoto de TDE de BB e a evolução dos níveis dos dois TDE, após o início da drenagem e o deficiente monitoramento na sala de operações".

25. Quanto ao embargante **CLÁUDIO MARINHO MACHADO**, Operador II, exercendo a função de Técnico de Estabilidade, a decisão do Tribunal Marítimo o considerou culpado,

"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 conseqüência 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.

Considerou, o Tribunal Marítimo, procedente a fundamentação da PEM, julgando o acidente e fato da navegação como decorrente de imperícia de Cláudio Marinho Machado, condenando-o."

26. A conclusão do Acórdão ora atacado resta abaixo trasladada:

"ACORDAM os Juízes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente e fato: explosões a bordo de plataforma, provocando incêndio e avarias graves, causando a morte de 11 tripulantes, componentes da brigada de incêndio, seguindo-se o abandono e naufrágio, com perda total da embarcação; b) quanto à causa determinante: da 1ª explosão (mecânica): pela ocorrência imprevista de fluxo pela válvula de admissão do TDE de BE, associada ao raqueteamento do suspiro ("vent") e ausência de raquete na válvula de admissão, ocasionando a sobrepressurização e o rompimento do TDE;

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

19

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

pela inpropriedade do alinhamento do TDE de BB com o "header" de produção, em vez de para o "caisson" de Produção, permitindo a entrada de hidrocarbonetos no TDE de BE; e pela demora na partida da bomba de drenagem do TDE de BB, permitindo o fluxo reverso de hidrocarbonetos por aproximadamente uma hora; da 2ª explosão (química): pela formação de mistura explosiva rica em gás, que teve contato com alguma fonte de ignição, pelo gás liberado no 4º nível da coluna devido ao rompimento do TDE, que atingiu outras áreas da plataforma, devido à abertura da escotilha entre o 3º e o 4º nível, bem como das portas estanques de acesso à coluna e pelos dutos de ventilação, sendo que a inundação do 4º nível da coluna por água, expulsando o gás pelas passagens abertas, criou um mecanismo que auxiliou seu deslocamento, acelerando a sua dispersão e mistura com o ar, aproximando-se do limite de explosividade, 17 minutos após a primeira explosão; do alagamento e naufrágio - a causa inicial foi o ingresso de água e óleo na coluna de popa a BE decorrente do rompimento do TDE após a 1ª explosão, começando o alagamento, seguindo-se o acionamento automático do sistema de suprimento de água do mar para combate de incêndio, água que, porém, foi direcionada para o compartimento da coluna, já que a tubulação de suprimento estava rompida devido ao estouro do TDE, progredindo o alagamento, atingindo o circuito de insuflação do sistema de ventilação. Os "dampers" estanques do sistema de ventilação falharam e a água invadiu, através da ventilação, todos os compartimentos habitáveis do submarino (pontão) de popa-BE (salas de bombas, de propulsores, de injeção de água e túnel de acesso). Como os tanques 26S e 61S estavam abertos para inspeção, foram também atingidos pelo alagamento e, o nível da água na sala de bombas atingiu a parte elétrica da bomba de água salgada, fazendo com que ela falhasse, ficando as válvulas do circuito de ligação da caixa-de-mar permanentemente abertas. O alagamento progrediu com o ingresso de água através da caixa de mar e o ingresso intermitente de água proveniente da bomba de água do mar de serviço de proa-BE. Quando foi percebida a correlação entre a operação da bomba e o aumento do

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

20




JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

adernamento da plataforma, por volta de 01h40min do dia 15, o ramal do anel de água salgada foi isolado na coluna popa-BE. Durante as primeiras horas do alagamento, o grupo de controle de estabilidade da plataforma adicionou lastro na coluna de proa-BB, como forma de equilibrar a unidade, objetivando a manutenção das atividades essenciais a bordo. Após o alagamento de tais compartimentos, inclusive os paióis de amarras, iniciou-se o alagamento progressivo dos tanques do submarino de popa-BE que tiveram seus suspiros submersos. O 4º nível da coluna foi tomado integralmente pela água e como a escotilha de ligação com o 3º nível e as demais passagens estanques superiores haviam sido abertas pela brigada de incêndio, toda a coluna foi alagada. Concomitantemente ao alagamento dos tanques profundos do submarino de popa-BE, compartimentos do convés foram lentamente sendo tomados pela água, até que o "caisson" central também começou a alagar, levando a plataforma ao adernamento final e ao afundamento. Foram fatores contribuintes para o alagamento e naufrágio: a falha nos atuadores no fechamento dos "dampers" estanques da ventilação, permitindo comunicação dos compartimentos habitáveis estanques da coluna e do submarino; abertura do tanque 26S e do void 61S para inspeção sem procedimento que estabelecesse medidas contingenciais, aumentando o volume alagável; existência de duas bombas "sea water" em manutenção sem medidas contingenciais, reduzindo as margens de manobras emergenciais; ausência de ações diretas para realizar o esgoto das áreas alagadas em consequência da primeira explosão ou a movimentação de água de lastro para outras colunas; operação de lastreamento dos tanques de proa-BB, com a finalidade de manter a "P-36" nivelada, diminuindo a reserva de flutuabilidade; e procedimento e treinamento deficientes para situações de emergência no controle de estabilidade e lastro; c) **decisão:**

• 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

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

21

JOSE CARLOS DE SOUZA
Diretor de Defesa Civil e Defesa do Consumidor

Marítima Petróleo e Engenharia Ltda., como negligência de Paulo Roberto Viana, como imperícia de Hélio Galvão de Menezes, Evanildo Souza Santos, Carlos José Maciel Azeredo e Cláudio Marinho Machado, condenando: a Petróleo Brasileiro S.A. - Petrobras à pena de multa no valor máximo previsto no art. 121, VII, § 5º, combinado com o máximo previsto no art. 124, § 1º e com o máximo previsto no art. 127, § 2º, da Lei nº 2.180/54, com a redação dada pela Lei nº 8.969/94; a Marítima Petróleo e Engenharia Ltda à pena de multa no valor máximo previsto no art. 121, VII, § 5º, combinado com o óctuplo conforme previsto no art. 124, § 1º e com o máximo previsto no art. 127, § 2º, da Lei nº 2.180/54, com a redação dada pela Lei nº 8.969/94; Paulo Roberto Viana, Evanildo Souza Santos e Carlos José Maciel Azeredo à pena de multa no valor máximo previsto no art. 121, VII, § 5º, da Lei nº 2.180/54, com a redação dada pela Lei nº 8.969/94; Hélio Galvão de Menezes e Cláudio Marinho Machado à pena de multa no valor máximo previsto no art. 121, VII, § 5º, combinado com valor máximo previsto no art. 127, § 2º, da Lei nº 2.180/54, com a redação dada pela Lei nº 8.969/94. Pagamento de custas divididas entre todos os condenados, proporcionais aos valores das multas.

(ressalto nosso)

27. Considerou o Tribunal Marítimo, a toda evidência e com toda razão, que no campo administrativo a busca da responsabilidade civil interna dos atos da embargante sob o enfoque da análise de todos os contratos e subcontratos que fez a PETROBRÁS não é pertinente e nem lícita uma vez que essa divisão interna de responsabilidades tem como base interesses privados regulados pela legislação civil, mais especificamente pela responsabilidade civil contratual. Ressalta-se que, mesmo na seara cível, a PETROBRÁS

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

22

JOSÉ CARLOS PIMENTA GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Contábeis

3. (6.2.)

28. Cumpre a esta Corte Marítima considerar o

1. a UNIÃO FEDERAL, conforme estabelece a Constituição Federal em seu Artigo 177, inciso I, tem o monopólio da pesquisa e a lavra das jazidas de petróleo e gás natural e outros hidrocarbonetos fluidos, tendo dado à PETROBRÁS delegação de PRIVILÉGIO de exploração petrolífera, que é um serviço público;
2. a UNIÃO FEDERAL não deu este PRIVILÉGIO à MARÍTIMA ou qualquer outra empresa, mas sim, à PETROBRÁS, respondendo esta pela segurança na prestação desse serviço público essencial ao desenvolvimento e crescimento da nação brasileira.

29. Responderá, pois, a PETROBRÁS, mesmo em

30. Portanto, não há utilidade em um eventual

31. Da mesma forma, respondem os técnicos da



JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

IV - DA SENTENÇA PENAL ABSOLUTÓRIA.

6730
✓

32. Os embargantes, inclusive a PETROBRÁS, trazem como segundo argumento a embasar os presentes Embargos Infringentes a sentença penal absolutória proferida por Juiz Federal na Ação Penal Pública nº 2001.51.03.000863-5, de autoria do Ministério Público Federal, contra HELIO GALVÃO DE MENEZES; PAULO ROBERTO VIANA e CARLOS JOSÉ MACIEL AZEREDO.

32.1. Esta 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 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 MP. Houve, entretanto, o reconhecimento do juiz criminal do naufrágio da "P-36", 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 com foco de persecução penal, função do Estado.

33. Importante tecer algumas considerações sobre a noção de "responsabilidade". Esta implica na idéia de resposta, termo que, por sua vez, deriva do vocábulo latino "respondere", com o sentido de responder, replicar, conforme nos ensina o jurista ANTÔNIO QUEIROZ TELLES, em sua obra "Introdução ao Direito Administrativo", p. 409.

34. Quando o Direito trata da responsabilidade, induz de imediato a circunstancia de que alguém, o responsável, deve

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL 24

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]
JOSE CARLOS FUMINTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cantonais

responder perante a ordem jurídica em virtude de algum fato precedente. Esses dois pontos – o fato e a sua imputabilidade a alguém – constituem pressupostos inafastáveis do instituto da responsabilidade.

35. No que diz respeito ao fato gerador da responsabilidade, não está ele atrelado ao aspecto da licitude ou ilicitude. Como regra, é verdade, o fato ilícito é que acarreta a responsabilidade, mas, em ocasiões especiais, o ordenamento jurídico faz nascer a responsabilidade até mesmo de fatos lícitos. Nesse, a caracterização do fato como gerador da responsabilidade obedece ao que a lei estabelecer a respeito.

35.1. O fato gerador da responsabilidade varia de acordo com a natureza da norma jurídica que o contempla. Essa variação é que propicia tipos diversos de responsabilidade, ou melhor, a diversidade da norma corresponde à diversidade dos tipos de responsabilidade.

35.2. Temos, então, que se a norma tem natureza penal, a consumação do fato gerador provoca responsabilidade penal; se a norma é de direito civil, teremos a responsabilidade civil; e, finalmente, *se o fato estiver previsto em norma administrativa, dar-se-á a responsabilidade administrativa.*

36. As normas jurídicas são autônomas entre si, por conseguinte, as responsabilidades também o serão, em princípio, independentes: a responsabilidade civil não acarreta, necessariamente, a responsabilidade penal e a administrativa; esta última, por sua vez, independe da civil e da penal.

37. O processo, em questão, julgado administrativamente teve como fato gerador acidentes e fatos da

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

25

JOSÉ CARLOS PIMENTA GUSTAVO
Diretor da Divisão de Serviços Canônicos

navegação que culminaram no naufrágio da "P-36", cuja competência é desse Tribunal Marítimo conhecer e julgar por determinação legal, independentemente da responsabilidade penal e civil apurada estas na esfera do direito penal e civil.

38. Em sede administrativa, porém, o foco é outro. Vale ressaltar que o julgamento da "P-36" foi feito por um Tribunal especializado, analisando as provas colhidas nos autos, tais como: laudo pericial, laudos de assistentes técnicos, uma grande variedade de documentos e uma extensa lista de depoimentos, tomados, inclusive, na fase instrutória do processo administrativo pelos acidentes e fatos da navegação que culminaram no naufrágio da "P-36".

39. O Acórdão unânime do Tribunal Marítimo baseou-se em prova técnica, com deferimento de contraditório, exercida amplamente pelas partes, tudo isso sob o foco da responsabilidade administrativa.

40. Desta forma, não há como se aceitar como prova, em processo administrativo, uma sentença penal de Primeira Instância fundamentada em falta de provas. Não há muito que argumentar diante de tal despautério. A sentença penal transitada em julgado faz coisa julgada nas instâncias administrativas e cíveis no caso expresso do Art. 935 do Código Civil. Não é, a toda evidência, o caso dos autos. Portanto, essa sentença que embasa todos os recursos e trazida aos autos como sendo "prova nova" não deve ser aceita já que nem é prova, pois é fundada justamente na falta de provas.

41. Ademais, os dois últimos embargantes, nomeados nesta peça, **EVANILDO SOUZA SANTOS, Operador de Produção** e **CLÁUDIO MARINHO MACHADO, Técnico de Estabilidade** querem dar a esta Sentença penal absolutória, fundamentada em falta de provas, proferida por Juiz Federal na Ação

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

26

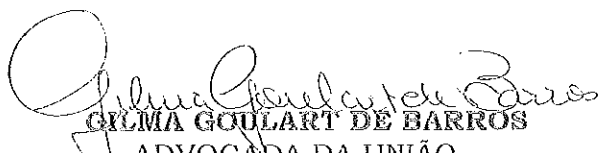
JOSE CARLOS FIMINTEL GUSMAO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

Penal Pública nº 2001.51.03.000863-5, o cunho de *jurisprudência mansa e pacífica*, trazendo-a como "prova" à absolvê-los perante essa Corte técnica marítima, apesar de não terem sido partes ré na referida Ação Penal, não havendo qualquer cabimento para tanta pretensão.

42. Pelo exposto, a referida sentença penal não pode servir de esteio para fundamentar embargos infringentes, perante essa Corte Marítima, como sendo uma "prova nova", devendo ser os embargos opostos, também por esse fundamento, julgados improcedentes.

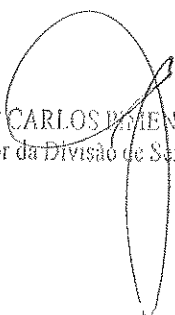
43. Diante de todo o aduzido, entende esta Procuradoria que os embargantes não trouxeram matéria nova ou prova posterior ao encerramento da fase probatória que possam prover os Embargos Infringentes impetrados contra os Acórdãos desse Tribunal Marítimo de fls. 4.596/4.789 e, ainda, o de fls. 4.882/4.925 decorrente da oposição dos Embargos de Declaração por parte dos ora embargantes e, tampouco, juntaram provas que venham a se contrapor aos fundamentos da decisão dessa Corte Marítima, razão pela qual opina pelo conhecimento dos Embargos Infringentes, mas pelo não provimento dos mesmos, mantendo-se a decisão prolatada, por unanimidade, quanto às causas determinantes e seus responsáveis pelos acidentes da navegação e fato da navegação que levaram ao naufrágio da "P-36" e sua perda total.

Rio de Janeiro, 14 de julho de 2006.


GILMA GOULART DE BARROS
ADVOGADA DA UNIÃO
REPRESENTANTE DA PEM

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

27


JOSÉ CARLOS DIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

643
10

CONCLUSÃO

Aos 20 de Julho de dois mil e dois em Secretaria faço estes autos conclusos ao Exm^o(a) Sr.(a) Juiz^(a) Reuter

Do que lavrei este termo para constar.

REGINA LUCIA GARRITANO
Assistente

Ad Interesses do Sr. em-
barcos. Prazo comum de 30 dias.
m 20/06/06

RECEBIMENTO

Aos 20 de 106 06, em Secretaria, recebi os presentes autos do

Juiz Reuter

Do que lavrei este termo para constar.

CERTIDÃO

CERTIFICO que, nesta data foi expedido despacho Reuter para publicação no DJ. O referido é verdade e dou fé.

Aos 21 de Julho de 200 6.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

Exmo. Sr. Dr. Marcelo David Gonçalves

DD Juiz Relator dos Embargos Infringentes apresentados pela Petrobras e
outros no Processo no.19.489/2001, referente ao sinistro com a plataforma P-36



Luiz, 73
08, 06
OK

MARÍTIMA PETROLEO ENGENHARIA LTDA., na qualidade de interessada,
vem à presença de V.E. para se manifestar sobre os Embargos de Infringentes
apresentados pela Petrobras, e outros, em 06/04/2006, como segue:

INCABIVEIS OS EMBARGOS SOB O FUNDAMENTO DE PROVA NOVA:

Certamente de se elogiar o esforço dos nobres advogados da Petrobras,
inconformados com a sentença condenatória. Mas não elogiável a temeridade
de chamar de "prova nova" uma quantidade de laudos de peritos técnicos
particulares, fornecidos certamente à preço de ouro (dois deles fornecidos para
a Petrobras), para atender aos interesses da Petrobras e de seguradores
degladiando-se em longiquas plagas.

A Petrobras alega que tais laudos seriam provas novas porque não conhecidos
até o julgamento de 19/07/05.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

Ora, qualquer interessado pode conseguir relatórios, opiniões, escritos, posteriores ao acidente, a qualquer tempo, depois do julgamento. Serão "provas novas"? Evidente que não.



Prova nova é a prova material que não era conhecida, nem poderia ser conhecida, quando e até o final da instrução do processo, e que, por sua natureza, poderia ter influenciado decididamente a decisão adotada pelo Tribunal.

Certamente não se enquadra neste conceito o parecer técnico, a opinião, de peritos de partes interessadas.

E mais. O Juiz julga de acordo com as provas dos autos. O perito de acordo com os elementos que lhe são fornecidos. Não se tem a mínima idéia de quais elementos foram fornecidos aos peritos-empregados da Petobras. Tiveram acesso às provas produzidas na instrução do processo no Tribunal Marítimo? E que outras provas tiveram para opinar? Onde o contraditório, que se observou neste Tribunal? A Marítima não é parte no tal processo de New York.

A outra "prova nova" apresentada como tal, é a decisão do Juízo Federal Criminal de Campos.

Não traz qualquer novidade. Apenas, em resumo, inocenta os denunciados, empregados da Petrobras, porque impossível examinar a plataforma afundada. O resto é conjectura, suposição, não se sabe baseada em que elementos de prova.

Ninguém da Marítima foi denunciado, ninguém da Marítima chegou a prestar depoimento, mesmo como testemunha, naquele processo penal. Como concluir que as conclusões de referido processo podem constituir prova de algo, neste processo do Tribunal Marítimo?

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIAENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartorários

E mais, o Tribunal Marítimo não está adstrito à decisão da Vara Federal de Campos, que apurou a culpabilidade penal de alguns, não o acidente em si. Tanto que declarou o Promotor, e o Juiz, que nada podia ser afirmado, porque a plataforma já não mais poderia ser periciada.

Vale lembrar-se, ainda, que o nobre advogado da Petrobras, como ele mesmo afirma em seus embargos, declarou ao Tribunal, quando do julgamento, a existencia da "prova nova" que agora trouxe, requerendo então que o julgamento fosse convertido em diligência. O que foi indeferido. Agora teimosamente volta a bater na mesma tecla.

Não existe prova nova: caso de não conhecimento dos Embargos.

QUANTO AO MÉRITO"

Se, no entanto, decidir o E Tribunal que os pareceres apresentados e a sentença constituem prova nova, não caberá, como querem os Embargantes, decidir de plano de maneira diferente do que já foi decidido pelo Tribunal Marítimo, por unanimidade.

A Petrobras não recorre para pleitear a sua absolvição. O faz, como desde o início deste processo, para incriminar outros, fazendo o papel da Procuradoria, sem sequer ser sua assistente.

Se o Tribunal Marítimo aceitar o Recurso, caberá então, ao Tribunal, determinar que o processo volte à Procuradoria, para oferecer representação contra a AMEC, que é apontada pelos Embargantes como responsável por erros técnicos de projeto.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL


JOSÉ CARLOS MENTEEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

4
É o que diz a Petrobras, a fls. 4966, em seus embargos:

"tendo sido a empresa inglesa AMEC PLC – contratada da co-Representada MARITIMA – a encarregada e responsável pelos serviços relativos ao projeto de up grade, consistente na conversão e adaptação da plataforma (design, fluxogramas de processo, memórias de cálculos, manual de operação, dentre outros) entre os anos de 1997 e 1999."

Ora, não se pode julgar sem que o acusado se defenda. Até agora a AMEC não participou do processo no Tribunal Marítimo. Diz a Petrobras que conhece o processo em New York. E o que disse a AMEC naquele fôro?

Assim, se deferida a pretensão absurda da Petrobras, de se aceitar como prova nova o que trouxe junto aos embargos, o princípio do contraditório terá que ser obedecido, com a representação do acusado, e abrindo-se a instrução para que todos os interessados participem.

Aliás, é a Petrobras que nos ensina, que prova nova admitida leva a que uma nova representação seja feita, e o processo seja reiniciado.

A fls. 4956 e 4957, a Petrobras invoca, para justificar pedido de aceitação de prova nova, acórdão do saudoso Juiz Salviano. Que diz, em sua conclusão:

"Conclui-se que os Embargos devem ser conhecidos posto que foram interpostos tempestivamente com base em matéria nova, conforme preceituam os artigos 107 e 106 da Lei no. 2180/54, e providos, devendo os autos retornarem à Douta Procuradoria, para que represente em face de"

Reaberta a instrução, poderá a AMEC, se representada, defender-se, bem como a MARITIMA poderá da mesma maneira, usado de seu direito de ampla defesa, manifestar-se sobre a questão técnica, em autos que já contam com 30

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FIMENTIN GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

volumes, o que não cabe fazer, como interessada, em sede de Embargos Infringentes.

Termos em que

Pede e espera deferimento

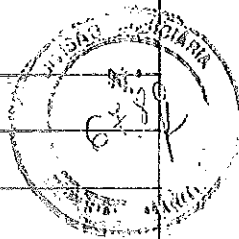


p.p, Pedro Calmon Filho
OAB/RJ 9142

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



JUNTADA

Aos 28 de julho de 200 6 em Secretaria junto aos
presentes autos Processo do Sr. Arthur Carneiro
que adiante segue.

Do que para constar lavrei este termo.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartorários



escritório jurídico carbono

Soc. RS / OAB - RJ 106.391

Artur R. Carbono
Maria Helena Cirio Carbono
Luiz Felipe Galante S. Ramos
Flávio Infante Vieira
Cláudia Maria J. Jaborati
Luiz Fernando Ypanseguino
Luciano Penna Luz
Rodrigo Borges Costa Pereira

EXMO. SR. JUIZ DO TRIBUNAL MARÍTIMO - DR. MARCELO DAVID
GONÇALVES - RELATOR DOS EMBARGOS INFRINGENTES nº
19.489/2001

Processo nº 19.489/2001

Luiz B. S.
19.08.01
05

REGISTRO ITALIANO NAVALE, nos autos do processo em epígrafe, vem, acudindo ao r. despacho de fls. 6.774, manifestar-se da forma que segue acerca dos Embargos Infringentes opostos pela **PETROBRAS** e **OUTROS**:

1. Embora tenha sido exculpada, por unanimidade, da representação contra si oferecida, em decisão inclusive já transitada em julgado, a ora peticionante vem atender ao despacho de fls. 6.774 na condição de interessada no processo na condição de Sociedade Classificadora da Plataforma P-36.
2. Os Embargos Infringentes oferecidos pela Petrobras e cinco de seus funcionários contra os termos dos acórdãos unânimes de fls. 4.569/4.789 e 4.882/4.925 fundam-se na 1ª parte do art. 106 da Lei nº 2.180/54 relativamente à existência de matéria nova ou de prova posterior ao encerramento da fase probatória. Vale a pena, desde logo, recordar o exato teor do dispositivo:

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

"Art. 106 - É passível de embargos a decisão final sobre o mérito do processo, versando os embargos exclusivamente matéria nova, ou baseando-se em

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

prova posterior ao encerramento da fase probatória,
ou ainda, quando não unânime a decisão, e, neste caso,
serão os embargos restritos à matéria objeto da
divergência."

3. Entende a peticionante que os recursos em questão não atendem aos requisitos essenciais de admissibilidade ou tampouco, quanto à matéria de fundo, possuem qualquer mérito, conforme se demonstrará na seqüência.

I - DA ADMISSIBILIDADE

a) o não cabimento dos Embargos: novos laudos

4. Os Embargantes, em petições padronizadas no particular, são vagos quanto ao cabimento recursal, não deixando totalmente claro em qual dos dois possíveis fundamentos legais (matéria nova ou prova posterior à fase probatória) estaria baseado seu pedido de revisão.

5. Embora no título de seus recursos faça-se menção a "Matéria e Prova Novas" (vide, por todos, à fl. 4.954, a capa dos Embargos Infringentes oferecidos pela Petrobras), a subsequente exposição leva a crer que não se esteja a suscitar uma matéria nova, posto que os novos documentos a cuja existência os Embargantes agora aludem diriam respeito a matéria versada antes no processo, qual seja, a questão de erro de projeto. O real fundamento dos recursos seria, pois, prova posterior à fase probatória.

6. Mas, seja lá como for, o fato é que os Embargantes não fizeram a demonstração necessária de qualquer daqueles dois fundamentos recursais, de sorte a patentearem o cabimento dos Embargos Infringentes, e, assim, terem aberta a via de um reexame quanto ao mérito da causa.

7. De fato, alegam os Embargantes que em processo relativo ao acidente, tramitando perante Tribunal de Nova York, haveria sido proferida decisão

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



determinando *"taxativamente à AMEC que toda a documentação requerida pelas Autoras do pedido e que se encontrava sob seu exclusivo poder, fosse encaminhada àquela Corte para análise diante de fortes indícios de existência de erro de projeto"* (vide fl. 4.958 — já que nesse particular todos os recursos são idênticos, por racionalização indicar-se-ão, doravante, apenas as folhas pertinentes aos Embargos Infringentes da Petrobras).

8. Seguem, então, duas transcrições entre aspas (às fls. 4.958 *in fine* e 4.959 *principio*, totalmente apócrifas, atribuídas pelos Embargantes à Corte estrangeira, que, sintomaticamente, **NÃO ALUDEM EM MOMENTO ALGUM AOS TAIS INDÍCIOS DE ERROS DE PROJETO**. Eis os dois trechos:

"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 como 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."

(...)

"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."

9. A partir dessa premissa incomprouada de existirem documentos novos indicativos de erro de projeto colhidos na instrução do processo estrangeiro — e era ônus dos Recorrentes identificar, pormenorizadamente, quais específicos elementos novos seriam estes —, os Embargantes avançam para a assertiva seguinte de que envidaram *"esforços no sentido de obter mais elementos, os quais culminaram com a obtenção do acurado relatório elaborado pelo mesmo perito [um certo senhor de nome Rod Sylvester-Evans], cuja íntegra vem*

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



a ser, repita-se, um dos sustentáculos dos presentes Embargos e que adiante será objeto de expressa manifestação" (fl. 4.959).

10. Seguindo no seu contorcionismo de raciocínio, os Embargantes avançam para a conclusão de que à luz da "relevante substância" trazida pelo relatório do "perito" Rod Sylvester-Evans, a Petrobras teria resolvido "*dar início à contratação dos melhores peritos nas respectivas áreas afetas ao sinistro ora sub examen ... de modo a prospectar e aprofundar a real dimensão e a veracidade dos fatos cogitados tanto pela Corte Americana, como no relatório do Rod*" (fl. 4.959 *in fine*). Daí arremata, categoricamente, quanto à prova nova (fl. 4.977):

"Com efeito, a prova nova que serve de base para a oposição dos presentes Embargos Infringentes encontra-se materializada em três (03) minuciosos relatórios técnicos estrangeiros — devidamente traduzidos para o vernáculo —, *subscritos pelos Drs. Rod Sylvester-Evans, Gary Kenney e Stuart Barr ...*"
(grifos nossos)

11. E pela leitura desses três novos laudos, segundo os Embargantes, constatar-se-ia "*a ocorrência de um vício oculto no projeto do sistema de drenagem*" (fl. 4.977).

12. Mesmo diante da confusa descrição dos Embargantes quanto ao preciso elemento probatório novo no qual estariam respaldados os recursos, resta evidentiíssimo que esses três laudos jamais poderiam constituir, em si mesmos, PROVA NOVA, senão novo seria, isso sim, originariamente, O DOCUMENTO INÉDITO PRETENSAMENTE COLHIDO DA AMEC POR DETERMINAÇÃO DA CORTE ESTRANGEIRA e a partir do qual três técnicos teriam, então, elaborado opiniões extra autos eventualmente diferentes das conclusões esposadas no julgamento aqui deste Tribunal Marítimo.

13. Ora, todo esse imbróglio suscitado pelos Embargantes não se sustenta em pé nem por um instante naquilo que se refere ao cabimento recursal. São inúmeras as inconsistências nesse aspecto.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL MACHADO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



14. Logo para começar, a alegação de que teria havido exibição judicial de elementos documentais novos pela AMEC lá na Corte norte-americana RESTOU TOTALMENTE INCOMPROVADA!

15. Os Embargantes, efetivamente, neste tocante, limitam-se a alegar essa circunstância SEM TODAVIA MINISTRAR UMA ÚNICA PROVA DO QUE AFIRMAM! Não trazem cópias das DECISÕES JUDICIAIS proferidas nos autos daquele processo estrangeiro, nem da PEÇA PROBATÓRIA ESPECÍFICA colhida naquela instrução que seria desconhecida aqui nos autos do presente feito. Tudo é feito à base de meras alegações desacompanhadas de mínima comprovação.

16. Isso inclusive torna absolutamente imprestáveis as transcrições de fls. 4.958 *in fine* e 4.959 *principio* reproduzidas nesta petição, no item 8 supra, supostamente de excertos de decisões proferidas no processo estrangeiro. Apócrifos e despidos de mínima autenticidade, tais fragmentos de texto não podem, logicamente, ser acatados como fundamento da existência de alguma prova nova — à qual, aliás e ademais, sequer fazem menção.

17. Somente essa constatação, forçoso é convir, basta para fazer cair por terra a utilização dos três laudos técnicos que estariam, obliqua e pretensamente, utilizando a "prova nova" cuja existência, identidade e conteúdo se desconhecem. E na medida em que não se demonstrou reexaminarem, qualquer prova nova, devem ser tomados como análises das mesmas evidências sobre as quais debruçou-se este Tribunal Marítimo, o que leva-os, automaticamente, a serem inúteis para amparar recursos de Embargos Infringentes com respaldo na 1ª parte do art. 106 da Lei nº 2.180/54.

18. Aliás, note-se de passagem, por extremamente relevante, que esses três laudos também não são aquilo que os Embargantes, sutilmente, com sua linguagem evasiva, tentam induzir a crer.

19. Tentam os Recorrentes passar a impressão de que tratar-se-ia de prova emprestada, no sentido de prova constante dos autos do processo estrangeiro, trasladada para o presente processo. Até a douta

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



Procuradoria, como se vê nas suas contra-razões à fl. 6.756, parece ter sido levada a incorrer nessa ilusória impressão.

20. Mas nem isso é verdade, eis que:

- nenhum dos três laudos vem acompanhado de certidão da Corte norte-americana atestando-os como documentos constantes do processo que lá tramita, nem ostentam qualquer vestígio de terem jamais sido lá utilizados, tais como carimbos, numeração de páginas, etc.;
- não há certidão oficial da Corte norte-americana atestando se teria sido exercido contraditório com relação aos citados laudos (existiram laudos contrários a partir da suposta "prova nova" ?), bem assim qual o eventual juízo de valoração do Tribunal estrangeiro a propósito da questão controvertida (alguma opinião técnica acabou cancelada pelo órgão jurisdicional ?);
- igualmente não há certidão do Tribunal estrangeiro atestando qual o papel processual do tão propalado Sr. Rod Sylvester-Evans, a quem os Embargantes atribuem o título assim pomposo e inespecífico de "Perito". Seria ele o perito apontado pelo próprio Tribunal de Nova York, um assistente técnico de uma das partes ou mero especialista que emitiu seu laudo privado para utilização como prova documental unilateral em favor da parte que contratou-o ?;
- os emitentes dos dois outros laudos, conforme admitem os próprios Embargos, indubitavelmente incluem-se, apenas, na última categoria acima mencionada.

21. Dito isso, não há como fugir à constatação de que os Embargos Infringentes são, todos, peças natimortas. Não há neles o menor resquício de cabimento que possa lhes imprimir admissibilidade, lacuna esta debitável, única e exclusivamente, aos próprios Embargantes, por não se desincumbirem do ônus de comprovação do enquadramento legal a seu cargo.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL TUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



22. Mas mesmo que se fechassem os olhos para a ausência originária de algum documento novo, e se resolvesse, por extrema condescendência, encarar os laudos em si, no seu conteúdo, de igual modo eles não caracterizam seja matéria nova, seja prova posterior à fase probatória.

23. Não constituem matéria nova porquanto a tese de erros de projeto por eles abraçada já foi exaustivamente debatida ao longo de todo o processo, resultando na condenação conjunta da Petrobras e da co-Representada Marítima Petróleo e Engenharia Ltda como responsáveis nessa parte.

24. Aliás, a tese de um erro de projeto oculto pela qual se buscava a responsabilização exclusiva da Marítima e de terceiros, com a correspondente exculpação da Petrobras, tem como principais arautos neste processo o co-Representado e também Embargante PAULO ROBERTO VIANA (vide sua defesa às fls. 1.978/1.980), bem assim a própria Petrobras (vide sua defesa às fls. 1.877). Logo, trata-se, isso sim, de matéria velha nestes autos, suscitada desde a fase postulatória.

25. Mas os três laudos igualmente não constituem prova posterior à fase probatória para os efeitos da Lei nº 2.180/54.

26. Sem dúvida alguma, podem laudos técnicos encomendados pela parte Recorrente servir de prova nova para o oferecimento de Embargos Infringentes aqui neste Tribunal. A jurisprudência desta Casa registra incontáveis precedentes nesse sentido.

27. Porém, o que lhes atribui o predicado de prova nova não é o fato de serem tais laudos, pura e simplesmente, documentos emitidos após o encerramento da etapa probatória.

28. Se assim fosse, simples seria o acesso indevido à instância dos Embargos Infringentes, mesmo diante de decisão unânime. Bastaria à parte derrotada em 1º grau encomendar um laudo técnico discordante, que se limitasse a revolver o material probatório já anteriormente examinado no acórdão a ser recorrido, para, daí, ter escancarada facilmente a via recursal,

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



em um flagrante desvirtuamento da letra e do espírito do art. 106 da Lei nº 2.180/64.

29. Tais laudos privados posteriores ao encerramento da fase probatória, para merecerem o *status* de prova nova devem trazer no seu bojo não apenas uma opinião divergente dos *experts* que os subscrevem, meramente reinterpretando a mesmíssima prova que dos autos já consta, mas sim, ao contrário, devem efetivamente revelar uma nova evidência (e não simples opinião) capaz de alterar o cenário probatório antes estabelecido.

30. Essa nova evidência poderá consistir, por exemplo, em documento novo (que, aliás, é precisamente o que os Embargantes alegam), em depoimento de testemunha antes desconhecida ou inacessível, ou, ainda, no suroimento de coisa ou conhecimento de fato antes ignorados. A partir da nova evidência será naturalmente lícito ao *expert* elaborar as considerações técnicas pertinentes.

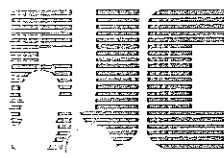
31. Mas laudo que contenha tão somente a opinião divergente do *expert*, por mais autorizada que possa parecer, numa revisão pessoal e requeitada da prova dos autos, NÃO CARACTERIZA PROVA NOVA PARA O FIM DO ART. 106.

2. Em outras palavras, para efeito de justificar o oferecimento de Embargos Infringentes, laudos posteriores à instrução valerão tanto como prova nova quanto a própria prova nova no qual se basearem. Quer dizer-se com isso que tais laudos não desfrutam, *per se*, de valor probatório novo. Sem prova nova autônoma e independente que lhes dê origem e respaldo, não logram alçarem-se a este especial *status* processual. A prova nova é que lhes dá o sopro da existência.

33. E é exatamente essa a situação dos três laudos que respaldam os Embargos Infringentes. Conforme antes exposto, nem mesmo identificam e individualizam qual seria o misterioso documento novo colhido na instrução do processo norte-americano que lhes teria servido de plataforma de partida. Todos obtidos, sob encomenda da Petrobras, depois do julgamento proferido por este Tribunal Marítimo aos 19/07/05, OS TRÊS LAUDOS SÃO, POIS, INSERVÍVEIS PARA VIABILIZAR A ADMISSIBILIDADE DE EMBARGOS INFRINGENTES !

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL QUEIROZ
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



b) o não cabimento dos Embargos: a sentença penal

34. Passando agora à invocação da sentença penal como prova nova, aqui, então, as coisas adquirem contornos que contradizem o próprio bom senso.

35. De um lado, tendo em vista que a sentença criminal resolveu exculpar os réus ante a ausência de prova direta quanto às causas do naufrágio da plataforma, com a devida vênia pode-se afirmar o que quer que seja sobre o julgado criminal, exceto que constitua PROVA NOVA. Ele, ao contrário, é a exata antítese disso. Nele não se contém prova alguma, por isso mesmo o veredicto de absolvição por falta de provas !!!

36. De mais a mais, não há a necessidade de exaurir V. Exas. com extensos abonos doutrinários e jurisprudenciais acerca da eficácia das sentenças absolutórias por ausência de provas sobre as demais esferas jurídico-processuais.

37. Somente sentenças penais que categoricamente reconheçam a inexistência material do fato impõem seus efeitos absolutórios tanto na esfera cível como administrativa. É o que dispõe taxativamente o art. 66 do CPP. A própria Procuradoria, na sua resposta aos Embargos, já destacara essa circunstância às fls. 6.770/6.772.

38. Ora, se assim é, então, inversamente, o julgado criminal que lá na esfera penal exculpou vários dos aqui co-Representados ante o entendimento de que não seria viável estabelecer-se a causa determinante do evento com total certeza, REVELA-SE INÓCUO, DO PONTO DE VISTA PROCESSUAL, COM RELAÇÃO AO PROCESSO AQUI DO TRIBUNAL MARÍTIMO, BEM ASSIM A QUALQUER OUTRO NA ÓRBITA CÍVEL.

39. Por conseguinte, a sentença penal em questão, dado à sua própria natureza e conteúdo, não se caracteriza, em absoluto, como prova nova apta a franquear o acesso dos Embargantes à instância especial dos Embargos Infringentes.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL CUBALÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



c) a inadmissibilidade por falta de interesse processual

40. Mas ainda outra grave causa de inadmissibilidade acresce às anteriores.

41. É que os Embargos insistem na tese de erro de projeto por culpa exclusiva de terceiros, posto que no projeto existiria pretensão vício oculto inacessível a ela, Petrobras, mera dona da obra.

42. Contudo, esquecem-se do outro fundamento para sua condenação, qual seja, o de erro de operação.

43. Ora, este, percebe-se, permanece inatacado. E os pretensos defeitos de projeto não escusam as inúmeras condutas operacionais irregulares cometidas pelos Embargantes. Para ficar somente com um exemplo que diz respeito diretamente à ora peticionante, lembre-se do absurdo flangeamento do vent do TDE de boreste, uma GRAVE ALTERAÇÃO ESTRUTURAL DA PLATAFORMA, realizado sem que o RINA, Sociedade Classificadora da unidade, fosse previamente notificado dessa intenção e a aprovasse --- o que, inclusive, segundo as regras aplicáveis, é causa para a imediata perda de classe.

44. Ora, a incapacidade dos Recorrentes de atacarem simultaneamente ambos os fundamentos da decisão implica na ausência de interesse em recorrer, visto que mesmo o hipotético acolhimento do recurso quanto ao fundamento (único) atacado não logrará, jamais, reverter a decisão recorrida, a qual permanecerá de pé pelo fundamento restante. A falta de interesse em recorrer decorre, nas circunstâncias, da ausência de qualquer vantagem prática que possa ser atingida mediante o emprego do recurso, ainda que concebendo-se o seu acolhimento.

45. A doutrina é clara a esse respeito. Fiquemos, por todas as demais vozes, com a lição de JOSÉ CARLOS BARBOSA MOREIRA:

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS RIMENTEL RUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



"À luz do mesmo princípio acima exposto, reputa-se inadmissível, por falta de interesse, o recurso em que as razões de impugnação concernem a um só dos fundamentos da decisão impugnada, quando o(s) outro(s) seja(m) bastante(s), por si, para justificá-la. Com efeito: se, por hipótese, ainda que reconhecida pelo órgão ad quem a inconsistência daquele singular motivo, a conclusão subsistiria *in totum*, isso significa que o julgamento do recurso em caso algum poderia trazer a quem o interpôs qualquer vantagem prática." (Comentários ao CPC, vol. 5, pág. 339, Forense, 4ª ed. 1989)

46. Esse básico princípio em matéria de admissibilidade recursal já viu-se até mesmo erigido em Súmula do STF para os recursos de sua competência. Confira-se o teor da Súmula nº 283: *"É inadmissível o recurso extraordinário, quando a decisão recorrida assenta em mais de um fundamento suficiente e o recurso não abrange todos eles"*.

47. Por conseguinte, também por esta razão os Embargos Infringentes não devem ser conhecidos.

II - NO MÉRITO

48. Caso, por absurdo, pudessem os Embargos Infringentes alcançar exame quanto ao mérito, seria então a hipótese de desprovê-los sumariamente.

49. Nada do que se contém nos três laudos tem o condão de alterar o quanto já ficou decidido por este Tribunal Marítimo.

50. Basta uma breve leitura dos três documentos para constatar-se, de imediato, que eles cingem-se a rediscutir, sem qualquer matéria ou prova nova, todos os temas já exaustivamente apurados, discutidos e rechaçados no curso do presente processo.

51. Desfilam lá, folha por folha, todas aquelas velhas teses suscitadas principalmente pela Petrobras e pelo co-Representado PAULO ROBERTO VIANA desde suas defesas (vide, respectivamente, fls. 1.871/1.882 e

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



1.969/1.990), a saber: críticas quanto ao *design* do sistema de TDEs; suposta ausência de válvula que impedisse o fluxo reverso para dentro dos TDEs; ausência de uma segunda válvula que impedisse a sobrepressurização acidental dos TDEs; ausência de HAZOP mais pormenorizado sobre o sistema dos TDEs; suposto equívoco na classificação de área de riscos no entorno dos TDEs; ausência de detectores de gás na área circunjacente aos TDEs; e questões de estabilidade da plataforma.

52. Ora, tudo isso é escandalosamente velho — o que inclusive põe a nu a inconsistência e a insinceridade dos Embargos.

53. No que concerne à ora peticionante, tudo isso já foi cabalmente refutado na prova documental, oral e técnica que trouxe aos autos — esta última uma superlativa prova encimada pelo laudo do saudoso Comte. Paulo Domingos Ribas Ferreira, a qual mereceu justos encômios dos mais diferentes sujeitos do processo e de terceiros nele interessados —, de molde a resultar, relembre-se, na aceitação, pela douta Procuradoria, da defesa do RINA, com o conseqüente pedido de que fosse feita justiça, pedido este do órgão acusador afinal unanimemente acatado no acórdão de fls. 4.569/4.789.

54. De toda a sorte, pedindo vênia para reportar-se a todas as evidências dos autos e especialmente à sua prova técnica, a peticionante deseja apenas reiterar o seguinte:

- a tarefa das Sociedades Classificadoras não é o de definir o design da construção, mas sim o de simplesmente verificar se o design tal como proposto pelos projetistas atende às regras de classificação aplicáveis;
- o projeto apresentado pelos projetistas da P-36 ao RINA atendia aos parâmetros de classificação;
- inúmeros detalhes construtivos adicionais que agora acodem à Petrobras, ao co-Representado PAULO ROBERTO VIANA e aos três técnicos que emitiram os laudos juntados com os Embargos (enfocando o acidente sob a ótica peculiar dos Representados), não eram exigíveis pelas regras de Classificação da plataforma (por

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS RIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

exemplo, uma segunda válvula de alívio para os TDEs conforme sugerido no relatório do Sr. Rod Sylvester-Evans – vide fl. 5.496, item 2.3.2);

- os três relatórios exibidos pelos Embargantes deixam de lado, mui de indústria e tendenciosamente, os graves erros de procedimento cometidos pela Petrobras e seus funcionários. Assim, para ficar apenas com um rápido porém clamoroso exemplo, deve ser lembrado o disparatado flangeamento do vent do TDE de boreste, sem o qual este tanque JAMAIS teria sofrido sobrepressurização. Tratou-se de seriíssima irregularidade operacional, não contemplada em manual algum e NUNCA informada previamente ao RINA para sua avaliação e aprovação/reprovação;
- os surrados argumentos dos três relatórios brigam, freqüentemente, com a restante prova dos autos. Assim, p. ex., de que adiantaria dispor os TDEs de uma segunda válvula ou vent de alívio, quando a intenção da Petrobras nas circunstâncias era isolar completamente o TDE de boreste das linhas de vents que a ele chegavam e por onde, supostamente, haveria ingresso indevido de fluidos no tanque (provenientes do convés principal). Houvesse um, dois, três ou quantos fossem os vents, todos eles teriam sido igualmente flangeados segundo as diretrizes baixadas pelo COPLAT, conduzindo ao idêntico resultado de sobrepressurização do tanque quando da desastrada operação de esvaziamento do TDE oposto de bombordo;
- a classificação de riscos, segundo expressamente estabelecido nas Regras de Classificação aplicadas à P-36, não contempla nem abrange falhas catastróficas como foi o caso das duas explosões ocorridas na unidade;
- nenhuma classificação de risco mais rigorosa de área adjacente aos TDEs teria feito qualquer diferença, ante os devastadores efeitos catastróficos da primeira explosão (mecânica), a qual destruiria quaisquer instrumentos ou sensores adicionais, a exemplo do que também fez com as espessas, robustas e resistentes estruturas que lá estavam (e.g., a própria do parede TDE de boreste, as anteparas daquele convés, as tubulações de grande

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor de Divisão de Serviços Cartoriais



escritório jurídico carboni



calibre existentes no trecho, etc.). Isso atesta a desvinculação entre as questões de classificação de áreas de risco e a causalidade do evento;

- as diversas irregularidades cometidas pela Petrobras e seus funcionários, que não foram comunicadas ao RINA, consistentes em desvios dos procedimentos normais da plataforma, implicavam inclusive na automática suspensão da classificação da unidade.

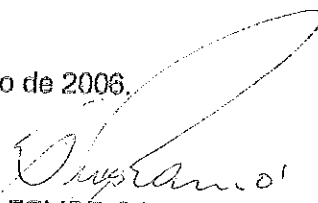
55. Diante de tudo que se vem de aduzir, manifesta-se a peticionante pelo não conhecimento sumário de todos os Embargos Infringentes, e, no mérito, pelo seu desprovemento.

Nestes termos.

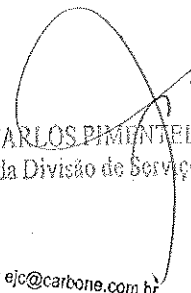
P. deferimento.

Rio de Janeiro, 27 de julho de 2006.


ARTUR CARBONE
OAB-RJ 1.295-A


LUÍS FELIPE GALANTE S. RAMOS
OAB-RJ 36.558

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL


JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

6795
H

CERTIDÃO

CERTIFICO que, nesta data decorem o prazo sem que
autos em causa de manifestarem.

O referido é verdade e dou fê.

Aos 28 de Julho de 2006.

[Signature]

CONCLUSÃO

Aos 03 de agosto de dois mil e seis em Secretaria faço estes
autos conclusos ao Exm^o(^a) Sr^a(^o) Julio

Do que lavrei este termo para constar.

H.S.
REGINA LUCIA GARRITANO
Assistente

RECEBIMENTO

Aos 09 / 08 / 06, em Secretaria, recebi os presentes autos do

Julio

Do que lavrei este termo para constar.

[Signature]

CERTIDÃO

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

delegacia

O referido é verdade e dou fê.

Aos 09 de Agosto de 2006.

[Signature]

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



RECEBIMENTO

Aos 15/10/86, em Secretaria, recebi os presentes autos do

Do que lavrei este termo para constar.

CERTIDÃO

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

atuação
O referido é verdade e dou fé.

Aos 19 de Outubro de 200 6.

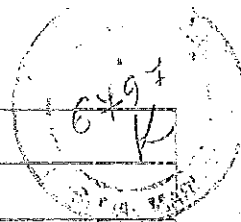
RECEBIMENTO/RESTITUIÇÃO

Aos 15/10/86, recebi os presentes autos da Divisão de Processamentos de Feitos, para digitação da minuta de () acórdão ou (☒) relatório.

Em 15/10/86 restituo os presentes autos com a 1ª via.

É CÓPIA-FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTE GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



RECEBIMENTO

Aos 24 / 10 / 06, da Secretaria, recebi os presentes autos do
Sen. Rodolfo
 Do que lavrei este termo para constar.

JUNTADA

Aos 24 de Outubro de 200 6 em Secretaria junto aos
 presentes autos do Sen. Rodolfo
 Do que para constar lavrei este termo.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
 Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

TRIBUNAL MARÍTIMO
PROCESSO Nº 19.489/01
EMBARGOS INFRINGENTES
RELATORIO



Petróleo Brasileiro S/A. PETROBRAS, Paulo Roberto Viana, Coordenador da Plataforma, Hélio Galvão de Menezes, Supervisor de Produção, Carlos José Maciel Azeredo, Operador de Produção, Evanildo Souza Santos, Operador de Produção e Cláudio Marinho Machado, Técnico de Eletricidade, unanimemente condenados no processo n.º 19.489/01, que julgou os acidentes da navegação - explosão e naufrágio, da Plataforma "XXXVT", ocorrido em 15/03/01, todos fundamentados em alegações matéria nova e prova posterior o encerramento da fase instrutória, com fulcro no art. 105, da Lei n.º 2.180/54, ofereceram embargos infringentes.

O acórdão unânime do Tribunal Marítimo, ora embargado, julgou o acidente e fato de navegação, previsto no art. 14, letra "a" e no art. 15, letra "e", da Lei n.º 2.180/54 como decorrentes de imprudência e negligência da Petróleo Brasileiro S.A. PETROBRAS, pelos fundamentos abaixo expostos conforme conclusão do Exm.º Sr. Juiz-Relator do processo.

"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 BOMBADOR, na baía de Campos, RJ, quando foram necessárias substanciais modificações em sua planta original, de unidade 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 NORLE DENTON, na parte estrutural naval e AMEC, na planta do processo, tendo sido gerenciados por diversos profissionais da Marítima e da PETROBRAS, sob o acompanhamento do GRUFIS (Grupo de Fiscalização de "P-36"), ficando claramente provado nos autos a existência de erros de projeto cometidos por ambas, PETROBRAS e Marítima, trazendo-se estes erros pela localização dos TDE no interior das colunas, pela existência de uma única linha para drenagem e para esgotamento dos TDE, sendo que o projeto, normalmente, tem linhas independentes para drenagem e para esgotamento para dar maior segurança e para que fosse usada a mesma linha teria que ter algumas salvaguardas, o

1.20

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL


JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Gerais

que não foi previsto no projeto. A localização do tanque de drenagem de emergência (IDE) 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 a o referido IDE 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 aos estudos de HAZOP, deve ser acolhida a argumentação da PEM (Fls. 4136) que diz: "Não tendo sido realizados estas análises, os responsáveis solidários pelo projeto, a PETROBRAS e a Marítima, através de sua subsidiária AMEC, permitiram que uma condição insegura tenha sido adicionada na alteração do projeto, portanto a possibilidade de ocorrer um vazamento de gás sem que o conjunto estivesse preparado para eventuais falhas de componentes do sistema, o que implicaria, por exemplo, na adequação dos 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 Marítima Petróleo e Engenharia Ltda.

A legislação dava a PETROBRAS apenas 3 anos para explorar as reservas em águas profundas, esta situação obrigou, após descoberto o campo do 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-XXXVI" entrasse em produção sem cumprir todas as etapas, desde o projeto até a operação com os devidos cuidados com a segurança e com o treinamento do pessoal envolvido, sendo engajada na produção de óleo no campo de RONCADOR, em fase de comissionamento. E mais, deve ser lembrado que originalmente a "P-XXXVI" tinha como destino o campo de MARLIIM SUL, tendo sido posteriormente alterado seu destino para RONCADOR, sendo que este campo tem características diversas daquele, fazendo com que houvesse alteração nas especificações originais da transformação para adequá-la ao novo campo. Embora o pessoal envolvido com a operação da plataforma tivesse experiência comprovada, atestada pelos currículos anexados aos autos, não se pode esquecer que o projeto em questão era inédito, de grande magnitude e trazia em seu bojo inovações tais como a colocação de IDE no interior das colunas, o que deveria ter levado a operadora a iniciar a fase de comissionamento com cuidados redobrados, uma vez que a unidade já se encontrava em produção, com todos os problemas de operação e manutenção, deste modo considero que a operadora Petróleo Brasileiro S.A. - PETROBRAS, foi imprudente quanto ao

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL CUBMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

comissionamento e negligente quanto ao treinamento do pessoal e isso 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 reaquecimento indevido de uma linha 'vent', transformando um tanque atmosférico em tanque de pressão; b) na falta de mentalidade marinheira ao deixar as alças 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 BE 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 adiestramento do pessoal embarcado na frequência e na qualidade desejáveis.

Assim foi imprudente a PETROBRAS por colocar em operação a "P-XXXVI" em nível compatível com a real situação operacional dela, e negligente com o treinamento das equipes de operação que não estavam convenientemente adestradas e instruídas para operá-la, em flagrante desrespeito à segurança da operação e das vidas de bordo.

Não se pode deixar de apontar também a negligência da PETROBRAS em relação à manutenção dos equipamentos que necessitavam reparos imediatos, tais como: a) bomba de descarga do TDE de BE, que permaneceu no pátio em Macaé sem que fosse reparada ou sem providenciar sua substituição por mais de um mês; b) duas bombas de incêndio inoperantes; c) mangueiras de incêndio que não se conectavam aos hidrantes; d) 'dampers' dos dutos de ventilação apresentando defeitos com vazamentos hidráulicos, emperramento dos acionadores e problemas elétricos. Desta modo, tudo contribuindo para a deterioração do nível de segurança da plataforma que estava em comissionamento, mas que estava também, em operação, produzindo.

Assim a robusta prova, produzida nos autos, deu conta de demonstrar que para a PETROBRAS, no caso em tela, os interesses econômicos superaram àqueles voltados para a segurança das farndas de bordo e das dedicadas vidas que ali labutavam.

Pelo exposto, deve-se considerar procedente a fundamentação da PRM, julgando o acidente e fato da navegação como decorrente da imprudência e negligência de Petróleo Brasileiro S.A. - PETROBRAS e da empresa Marítima Petróleo e Engenharia Ltda., condenando-as.

Quanto ao embargante Paulo Roberto Viana, coordenador da plataforma (COPLAT) da "P-XXXVI" na ocasião do acidente, este foi condenado, por unanimidade, eis que o acórdão considerou que:

3/39

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

"houve negligência do representado, uma vez que tinha conhecimento das deficiências operacionais da "P-VLXVT", conforme sobejamente demonstrado, principalmente no que diz respeito a presença de óleo vivo no sistema e pela realização da operação de esgotamento sem seu acompanhamento direto, tendo em vista que deveria ter atenção redobrada nesta fase, 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 raquetamento 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 deponente 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."

Quanto ao embargante Helió Galvão de Menezes, supervisor de produção, interinamente na função de COPLAT, este foi julgado, também por unanimidade;

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

Pelo exposto, deve-se considerar:

b) procedente a fundamentação da PEM, julgando o acidente e fato da navegação como decorrente de imperícia de Helió Galvão de Menezes, condenando-o."

Quanto aos embargantes Evanildo Souza Santos e Carlos José Maciel Azevedo, ambos operadores de produção de serviço por ocasião do acidente, estes foram condenados, à unanimidade, por esse Corte Marítimo por imperícia, de acordo com os fundamentos apresentados por este Órgão, "pois estando de serviço no horário, não acompanharam as possíveis consequências da demora da entrada em funcionamento da bomba de esgoto do TDE de BE e a rotação dos níveis dos dois TDE, após o início da drenagem e o deficiente monitoramento na sala de operações".

4/49

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

Quanto ao embargante Cláudio Marinho Machado, operador II, exerceu a função de Técnico de Estabilidade, a decisão do Tribunal Marítimo o considerou culpado:

"pela realização da operação de lastreamento dos tanques de BB, manutenção da reserva de flutuabilidade, pela não realização de ações diretas para o esgotamento das áreas alagadas em consequência da primeira explosão e por ter permitido a retirada dos elípticos de acesso ao tanque de lastro 158 e da caixa de estabilidade 618, alterando as condições de estanqueidade da embarcação por período excessivamente longo.

Considerou, o Tribunal Marítimo, procedente a fundamentação da PEMA, julgando o acidente e fato de navegação como decorrente de imperícia de Cláudio Marinho Machado, condenando-o."

A conclusão do Acórdão ora transcrito resta abaixo transcrita:

"A C O R D A M os Juizes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente e fato: explosões a bordo da plataforma, provocando incêndio e avarias graves, causando a morte de 11 tripulantes, componentes da brigada de incêndio, seguindo-se o abandono e naufrágio, com perda total da embarcação; b) quanto à causa determinante: da 1ª explosão (mecânica): pela ocorrência imprevista de fluxo pela válvula de admissão do TDE de BE, associada ao requerimento do aspirio ('vent') e ausência de requete na válvula de admissão, ocasionando a sobrepressurização e o rompimento do TDE; pela impropriedade do alinhamento do TDE de BE com o 'header' de produção, em vez de para o 'aspirator' de produção, permitindo a entrada de hidrocarbonetos no TDE de BE; e pela demora na partida da bomba de drenagem do TDE de BE, permitindo o fluxo reverso de hidrocarbonetos por aproximadamente uma hora; da 2ª explosão (química): pela formação de mistura explosiva rica em gás que teve contato com alguma fonte de ignição, pelo gás liberado no 1º 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 pelas dutos de ventilação, sendo que a inundação do 4º nível da coluna por água, expulsando o gás pelas passagens abertas, criou um mecanismo que auxiliou seu deslocamento, acelerando a sua dispersão e mistura com o ar, aproximando-se do limite de explosividade, 17 minutos após a primeira explosão; do alagamento e naufrágio - a causa inicial foi o ingresso de água e óleo na coluna de popa a BE decorrente do rompimento do TDE após a 1ª explosão, começando o alagamento, seguindo-se o acionamento automático do sistema de suprimento de água do mar para combate de incêndio, água que, porém, foi direcionada para o compartimento da coluna, já que a tubulação de suprimento estava rompida devido ao estouro do TDE, progredindo o alagamento, atingindo o circuito de insuflação do sistema de ventilação. Os 'dampers'

5/39

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

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 268 e 618 estavam abertos para inspeção, foram também atingidos pelo alagamento e, o nível da água na sala de bombas atingiu a parte elétrica da bomba de água esgada, 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 do serviço de proa-BE. Quando foi percebida a correlação entre a operação da bomba e o aumento do adernamento da plataforma, por volta de 01h40min do dia 15, o ramal do anel de água esgada foi isolado na coluna popa-BE. Durante as primeiras horas do alagamento, o grupo de controle de estabilidade da plataforma adicionou lastro na coluna de proa-BB, como forma de equilibrar a unidade, objetivando a manutenção das atividades essenciais a bordo. Após o alagamento de tais compartimentos, inclusive os paiois de amarras, iniciou-se o alagamento progressivo dos tanques do submarino de popa-BE que tiveram seus suspiros submersos. O 4º nível da coluna foi tomado integralmente pela água e como a escotilha de ligação com o 3º nível e as demais passagens estanques superiores haviam sido abertas pela brigada de incêndio, toda a coluna foi alagada. Concomitantemente ao alagamento dos tanques profundos do submarino de popa-BE, compartimentos do convés foram lentamente sendo tomados pela água, até que o 'caisson' central também começou a alagar, levando a plataforma ao adernamento final e ao subndamento. Foram fatores contribuintes para o alagamento e naufrágio: a falha nos atuadores no fechamento dos 'dampers' estanques de ventilação, permitindo comunicação dos compartimentos habitáveis estanques da coluna e do submarino; abertura do tanque 268 e do void 618 para inspeção sem procedimento que estabelecesse medidas contingenciais, aumentando o volume alagável; existência de duas bombas 'sea water' em manutenção sem medidas contingenciais, reduzindo as margens de manobras emergenciais; ausência de ações diretas para realizar o esgoto das áreas alagadas em consequência da primeira explosão ou a movimentação da água de lastro para outras colunas, operação de lastreamento dos tanques de proa-BB, com a finalidade de manter a "P-35" nivelada, diminuindo a reserva de flutuabilidade; e procedimento e treinamento deficientes para situações de emergência no controle da estabilidade e lastro; c) decisão:

2) quanto à representação Pública: julgar o acidente e fato de navegação previstos no art. 14, letra "a" e no art. 15, letra "e", da Lei nº 2.180/14 como decorrentes de imprudência e negligência de Petróleo Brasileiro S.A. - Petrobras e da empresa Martins Petróleo e Engenharia Ltda., como negligência de Paulo Roberto Viana, como imperícia de

6/20

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FEMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

Hélio Galvão de Menezes, Evanildo Souza Santos, Carlos José Maciel Azaredo 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 Martins Petróleo e Engenharia Ltda à pena de multa no valor máximo previsto no art. 121, VII, § 5º, combinado com o décuplo 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 Azaredo 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 o 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.

A PETROBRAS baseou seus embargos infringentes em matéria e prove nova, corroborada, no entender da embargante, em três relatórios técnicos estrangeiros, assinados pelos Drs. Rod Sylvester-Evans, Gary Menney e Stuart Barr respectivamente, como também a decisão judicial proferida pela 1ª Vara Federal de Campos, RJ, na ação nº 2001.11.03.000863-5 de lavra do MM. Juiz Marcelo Luzio Marques Araújo.

A embargante justificou o recurso.

"Art. 106. É possível de embargos a decisão final sobre o mérito do processo, versando os embargos exclusivamente matéria nova ou baseando-se em prove posterior ao encerramento da fase probatória, ou ainda quando não unânime a decisão, e, nesse caso, serão os embargos restritos à matéria objeto da divergência."

A importância de análise e acolhimento dos presentes Embargos encontra justificativa diante das recentes e surpreendentemente reveladoras provas técnicas, bem como recentíssima decisão da Justiça Federal, as quais acabaram de chegar ao conhecimento da ora embargante a demonstrar que todo o desenvolvimento do presente processo - seja a linha de defesa e argumentação representadas pelo ora Embargante, seja, por consequência ipso jure, as conclusões sobre as quais se pautou o acórdão desse E. Tribunal - não tiveram como (e não puderam) considerar importantíssima premissas, as quais há época do lamentável acidente, eram totalmente desconhecidas da embargante.

Com efeito, tivesse a ora embargante, e certamente os MM. Juízes, tomado conhecimento das relevantes e esclarecedoras conclusões extraídas das provas novas acima citadas, ora acostadas, antes do encerramento da fase probatória do presente processo,

indiscutivelmente sua visão sobre o acidente e linha de defesa continham também outros enfoques, sendo indubitável que, por via de consequência, o desfecho de todo o processo seria pautado sobre conclusões diversas, conforme restará abstrato demonstrado de forma irrefutável.

Resalta-se, por oportuno, que a possibilidade de recebimento e reconhecimento de Embargos Infringentes fundamentados em matéria e prova nova encontra-se plenamente pacificada por este E. Tribunal Marítimo, consoante se depreende quando da leitura do acórdão relacionado ao Processo n.º 12.776, da lavra do saudoso Juiz Luiz Carlos de Araújo Sabriano, cujos trechos pertinentes pede vênio a ora embargante para transcrever, verbis:

"Embargos interpostos conhecidos e providos com base em matéria nova. Determinada a representação em face do comandante do N/Al "PROTALESTE".

(...)

O embargante, em suas razões de embargos, alega que o comandante do navio "PROTALESTE", Sr. Querubín Durand Pinheiro, somente prestou socorro à vítima, Oficial Superior de Máquinas Júlio Pereira dos Santos, em Comodoro Rivadavia, na Argentina, quando o local mais apropriado para socorrê-lo, face ao estado grave em que se encontrava, seria a cidade de Punta Arenas, no Chile, que além de mais próxima, conforme se observa da Carta Náutica juntada, era local de maiores recursos, contando, inclusive como o Hospital da Base Naval, ali existente; sendo assim poderia a infeliz vítima ter recebido uma assistência mais imediata, podendo ser salva,

(...)

Ao final, pede que os autos retornem à Douta Procuradoria, para que represente em face de Querubín Durand Pinheiro, comandante do N/Al "PROTALESTE", por negligência, sendo em vista não ter dado a devida importância à gravidade do fato, e imprudência, por ter socorrido a vítima tardiamente, em função de ter arribado em lugar mais distante.

A Douta Procuradoria opinou pelo recebimento e provimento dos embargos, sendo em vista a prova nova trazida aos autos nas razões da embargante.

(...)

conclui-se que os Embargos devem ser conhecidos posto que foram interpostos tempestivamente, com base em matéria nova, conforme preceituam os arts. 107 e 108 da Lei n.º 2.180/54, e providos, devendo os autos retornarem à Douta Procuradoria para que este represente em face de Querubín Durand Pinheiro, comandante do N/Al "PROTALESTE", com fulcro no art. 15, II, "e" (fato que colocou em risco a vida do oficial superior de máquinas Júlio Santos Pereira) da Lei n.º 2.180/54."

8/69

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PINHEIRO GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

Alega a embargante que existe em trâmite na Corte de Nova Iorque, EUA, uma medida judicial proposta pelas Seguradoras da ora embargante contra as seguradoras nas quais pleiteiam as respectivas contribuições securitárias, ainda não pagas, decorrentes do sinistro da "P-XXVVT", figurando a empresa AMEC como respondente.

No referido processo a embargante afirma que a corte estrangeira considerou como muito importantes os relatórios técnicos ora juntados no sentido de tentar esclarecer as alegadas falhas de projeto decorrentes de vício oculto no projeto executado pela AMEC.

Afirma a embargante que na sua sustentação oral, no dia do julgamento no TPI não deu conhecimento ao TPI da referida ação e requereu que o julgamento fosse sobrestado, sem êxito. Assim, como o TPI não requisitou a Corte americana os novos documentos, a PETROBRAS se viu obrigada a, sozinha, emvidar esforços para obter mais elementos, os quais culminaram com o relatório elaborado pelo perito Rod Sylvester-Etana, cuja íntegra é um dos sustentáculos do presente recurso.

Desta forma, à luz do relatório referido, a embargante entende que houve a confirmação genérica de erro de projeto decidindo dar início a contratação dos melhores peritos nas áreas do acidente de modo a buscar a real veracidade sobre os fatos ocorridos tanto pela Corte americana, como pelo relatório do perito Rod.

Argumenta a embargante que ocorre que os novos laudos técnicos que se acostam à presente — reforçando o que este E. Tribunal já havia detectado superficialmente (erro de projeto) — vão além e apontam o vício oculto.

Demonstram também que somente a Maritima e a AMEC tinham conhecimento, quando da entrega da Plataforma à ora embargante, de que varios itens de segurança deixaram de receber as necessarias revisões.

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

As conclusões trazidas pelas provas novas demonstram, inclusive, que as premissas técnicas iniciais consideradas pela própria embargante (através do Relatório da Comissão de Sindicância da PETROBRAS) acerca das causas do acidente — momento quando da avaliação de sua possível e eventual contribuição para o mesmo — encontravam-se, hoje se sabe, incompletas. Incompletas porque eram calcadas em apurações preliminares e com prazo exíguo (dadas as circunstâncias do momento), e, principalmente por jureis



terem considerado (o que seria impossível e insustentável e qualquer um) a possibilidade de existência de um vício oculto no projeto executado pela Marítima/AMEC.

O recente acesso e conhecimento de vários documentos trocados entre Marítima/AMEC, até a pouco totalmente desconhecidos, passaram a comprovar robustamente as afirmativas dispostas no presente petítório.

Dei, não só a importância das conclusões a que os laudos chegaram, mas, sobretudo, a novidade nas apurações levadas a efeito pelos laudados peritos, e a respaldar e incontestar e fundamentada admissão dos presentes Embargos Infringentes pelo permissivo legal do art. 106, da Lei n.2.180/54 (matéria nova e prova obtida posteriormente ao encerramento do fase probatória), para processamento e, posterior, julgamento.

Como já excusadamente realizado em inúmeros depoimentos e comprovado em diversos documentos nos autos, quando do estudo do HAZOP pelo grupo gerenciado pela AMEC/Marítima relacionado à primeira revisão do projeto de conversão da plataforma (denominada Rev. 0), restou verificado que o posicionamento dos Bulk Tanks (parte integrante do sistema DST) encontrava-se inseguramente localizado abaixo dos alojamentos, razão pela qual o projeto, nesse particular, veio a ser glosado por aquele grupo de HAZOP (AMEC/Marítima), devendo o mesmo, portanto, retornar, à projetista (AMEC) para uma melhor exame e solução.

Resalte-se que este fato (glosagem do bulk tanks) representava apenas um dos elementos/projetos dentro dos inúmeros outros que foram identificados e deveriam ser, por este motivo, reprojitados pela AMEC/Marítima e reservados para novo HAZOP, segundo o procedimento padrão de qualidade e segurança (assim confirmam os depoimentos de German Efremovich e Henridio Queiroz).

Ocorre que a AMEC/Marítima, em face dessa glosa, elaborou uma outra solução (denominada Revisão A), a qual, ao invés de repetir um sistema de drenagem similar - apenas cambiando o local (razão da negativa preliminar) - optou por criar um sistema diferente que contemplava uma situação grave de fluxo reverso, sem comunicar a PETROBRAS; sem sequer fazer o HAZOP deste novo sistema e, pior, sem incluir no manual de operação qualquer menção desta nova variação do sistema.

Assim, aquele HAZOP do DST - ainda oriundo da Revisão 0 - que não fora feito (P. At ID 398 - fls. 2056 dos autos) e, data vênia, subvalorizado em sua importância por este E. Tribunal como prova da culpa da projetista, passa a ser agora apenas um elo dentro de toda uma corrente viciada. Este elo, que a princípio foi 'minimizado', talvez se imaginando 'apenas' fruto do esquecimento ou negligência passa a ser encerrado a partir de agora, não mais como 'mero' erro culposos mas sim como elemento integrante de uma série de máfias.

10/39

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

dolosas praticadas pela Marítima/AMEC. A partir destas novas provas e da descoberta desta nova Revisão sem salvaguardas, verifica-se que o quadro passa a ser muito diferente. O vigor, muito pior e de extrema gravidade.

Explique-se:

Hoje, com o conhecimento do conteúdo do documento do Anexo 01 do Relatório do perito Gary Kenney, denominada "Aron Semonsair de Projeto datadas de 38 de agosto de 1997", que evidenciam a existência de reuniões mentidas exclusivamente (em segredo?) entre AMEC e PETROMEC (Marítima) – sem comunicação e, conseqüente, participação da PETROBRAS, restou comprovado que estas, necessitando demonstrar que a correção das glossas do projeto (urgidas quando do HAZOP da Revisão 0) estava evoluindo sem comprometer o cronograma do projeto, decidiram levar a efeito a modificação sugerida na Revisão A. Tal decisão subtraiu não só as práticas de segurança obrigatórias, contratuais e habituais estabelecidas para o projeto (inseridas no HAZOP), como também teve como conseqüência a assunção deliberada dos riscos capitais que deram ensejo à ocorrência do acidente.

Por fim traz a colação a sentença proferida pela 1.ª Vara Federal de Campos, até por considerá-la prova igualmente nova – a recente sentença proferida pela 1.ª Vara Federal de Comércio de Campos dos Goytacazes nos autos da ação penal nº 2001.51.03600863-5, instaurada justamente em razão do acidente ora analisado, prolatada pelo MM Juiz Marcelo Lucio Marques Araújo, publicada no D.O. de 13/03-2006, através da qual absolvem-se integralmente os membros da equipe de operação da PETROBRAS.

De se ressaltar que a supra referida decisão, após apurada e minuciosa investigação levada a efeito naquela instância federal, erigiu-se 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 operadores da plataforma o conhecimento – e, por via de conseqüência, a prevenção – do vício oculto, verbis:

"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 de 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.

(...)

11/39

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

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 à bomba por questões de segurança.

(...)

Por algum problema não identificado, a válvula de bloqueio de entrada do tanque de borra permitiu a passagem dos fluidos para o interior do tanque, que encontrava-se com sua linha de "vent" bloqueada. Assim esta admissão de fluidos no interior do tanque provocou não só o aumento de pressão, mas também o aumento de nível no interior do mesmo. Estudos realizados mostram que, com os fluidos acima citados, e nos tempos e pressões consideradas, uma vazão em torno de 10% da capacidade de escoamento da válvula foi admitida no tanque entre o início da operação e a provável ruptura mecânica do mesmo.

(...)

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 bombardeio é uma atividade rotineira. Tanto isto é certo que diversas circunstâncias relataram já ter participado outras vezes desta espécie de operação. Portanto, não havia necessidade de teste para realizá-la nem era exigida a presença do Coordenador da Plataforma COPLAT.

Assim argumenta o embargante que as supracitadas afirmações e conclusões, entre diversas outras constantes dos esclarecimentos técnicos que constituem a prova nova que ora é trazida aos autos, demonstram cabalmente que o acidente com a "P. XXVII" foi causado por uma sucessão de erros de projeto e falhas de procedimentos cometidos pela projetista AMEC e não detectados pela sua contratante PETROBRAS/Marítima.

Tais erros, conforme era de todo os laudos técnicos, introduziram riscos ocultos na plataforma que foi entregue a operadores (PETROBRAS), os quais, lamentavelmente, só puderam ser descobertos depois do ocorrido e sinistro e ao cabo de uma minuciosa investigação posteriormente efetuada em toda a documentação técnica disponível.

Essencial salientar que, em seu papel de cliente da projetista AMEC/Marítima e de mere operadora da plataforma, não estava entre as atribuições da PETROBRAS a de fazer uma revisão minuciosa de cada projeto e dos pressupostos técnicos destes projetos e de construção adotados pela AMEC/Marítima. Até porque a PETROBRAS, repita-se a exatidão, não milita em tal específica e complexa atividade e sequer possui expertise ou

12/39

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

corpo técnico para tal, tendo contratado uma empresa entre as melhores do mundo justamente para tal.

Data vênua, é absolutamente inexistente, portanto, a mencionada "responsabilidade solidária ou co-responsabilidade (como posteriormente foi denominada por este E. Tribunal com a prolação do acórdão nos Embargos Declaratórios) pelo projeto" erroneamente atribuída à ora embargante com relação à Marítima, esta sim, a proprietária e arrendadora da plataforma, por sua subsidiária PETROMEC, responsável exclusiva pelos citados erros do projeto que deram causa ao acidente com a "P-XXXVI".

Espera a embargante, com confiança, que o imperioso poder-dever deste E. Tribunal Especializado, manifeste-se diretamente sobre as causas e as ziguezagues de responsabilidade técnica de cada uma das envolvidas neste caso, após o conhecimento das provas que ora se traz à lume.

Diante do exposto, confia a embargante que, este E. Tribunal — escutando como provas técnicas novas os laudos ora anexados — conhecerá e proverá os presentes infringentes, para, diante das conclusões constantes nos laudos técnicos, declarar que:

(I) o projeto e respectiva adequação eram de responsabilidade exclusiva da Marítima Petróleo e Engenharia Ltda. e sua subcontratada (AMEC);

(II) referido projeto foi alterado sem que a ora embargante tenha sido comunicada ou alertada, restando demonstrado através dos laudos técnicos que a Marítima e a AMEC/Marítima assumiram o risco de entregá-la à ora embargante com as referidas alterações;

(III) referido projeto continha vício oculto e, que o mesmo era desconhecido da embargante;

(IV) o vício oculto foi a causa eficiente do acidente (já que deu causa a evento (fluxo reverso) que gerou o acidente;

(V) tratando-se de vício oculto do projeto, a ausência de co-responsabilidade e/ou solidariedade em relação à embargante resta indubitosa e,

(VI) como corolário lógico, as únicas responsáveis pelo acidente e todas as suas consequências, vêm a ser a co-representada Marítima Petróleo e Engenharia Ltda. e sua subcontratada AMEC.

Supletivamente, não obstante a clareza meridiana dos fatos aliçados e comprovados pelas provas ora juntadas, por hipótese cerebrina, não venha a ser decretada a procedência da totalidade dos pedidos acima, requer seja então, determinada a influência qualitativa destes novos fatos/provas para todos os eventos e, ipso jure, aquilatada a

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

11/69

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Editoriais

declarada a proporção de responsabilidade da ora embargante em cotejo com as culpas representadas neste processo.

Todos os pedidos acima devem ser apreciados e providos como ora se requer, por ser medida de mais lícita justiça.

Evanildo Souza Santos e Carlos José Márcio Azeredo, operadores de produção, por advogado comum e peça de igual teor, oferecem embargos infringentes alegando que mesmo após a oposição dos competentes declaratórios, o v. Acórdão acima transcrito foi mantido, sob os seguintes fundamentos, verba:

"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 IDE 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 IDE via 'header' de produção contrariou os requisitos operacionais prescritos no Manual de Operações da Planta de Processo da Plataforma (ET 3010.38-1200-941-AMK-924). Deste modo, devem ser acolhidos os argumentos apontados pela PEM, considerando que ambos representados foram inperitos 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.

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

Portanto, é possível depreender que o v. acórdão ora embargado, acolhendo a representação Pública, reconheceu que o ponto nodal para indigitar a pretensa responsabilidade da ora embargante, dos procedimentos determinados no manual de operações da planta do processo da plataforma, e que segundo as asserções do v. acórdão, justificariam a condenação por inperícia da ora embargante.

Entretanto, como restará demonstrado a seguir, este E. Tribunal, ao adotar tais fundamentos fáticos, considerou premissas falsas, não comprovadas pela Dente Procuradoria

14/39

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

durante a instrução processual e que contrariam diametralmente não só as provas antigas, mas, sobretudo, as provas novas (art. 106 da Lei n.º 2.180/54), recentemente obtidas (posteriormente ao encerramento da fase probatória), quais sejam: o laudo técnico elaborado pelo Sr. Rod Sylvester-Evans e o relatório pericial elaborado pelo Sr. Gary Kenney – que igualmente fazem parte dos Embargos Infringentes opostos pela também representada PETROBRAS, cujas cópias e traduções juramentadas seguem anexadas ao presente recurso, as quais atestam para uma falta oculta no projeto elaborado pela projetista AMEC.

Por fim, corroborando com o estudo realizado pelos i. experts, o embargante acosta ao presente recurso a recentíssima decisão absolutória proferida nos autos do processo nº 2001.31.03.000863-5, pelo Hum.º Juiz Marcelo Luzio Marques Araújo, da 1.ª Vara Federal de Campos dos Goytacazes, que após minucioso estudo houve por bem absolver os funcionários representados naquela processo.

Ab initio, cumpre destacar a quantidade técnica dos profissionais que elaboraram referidos documentos. O Sr. Rod Sylvester-Evans foi perito responsável pela investigação do acidente Piper Alpha e é assessor direto de Lord Cullen e da Coroa Britânica. Seu trabalho está voltado para análise global de acidentes. É consultor para desenvolvimento de projetos legislativos para plataformas de petróleo, e sistemas submarinos de produção e de perfurações.

Gary Kenney engenheiro expert em melhorias de sistemas, modelos de gestão de riscos e política para o desenvolvimento de regulamentos, perito em desenvolvimento de processos de produção de óleo e gás, tendo sido presidente da DNV no biênio 2002/2004.

Destaca-se que ambos são mundialmente conhecidos pelas suas competências nas respectivas áreas, cujos currículos o ora embargante pede vênias para acostar.

Conforme será comprovado a seguir, através da leitura atenta do minucioso trabalho realizado pelos D. experts, verifica-se que as explosões como posterior naufrágio da plataforma "P-XXXT" era um "acidente esperando para acontecer", em decorrência do detectado erro de projeto, principalmente no que se refere à falta de procedimentos e instruções adequadas, preparados pelos projetistas da Marinha/AMEC em seus manuais de projeto.

Por fim, ratificaram os argumentos da PETROBRAS referente à sentença proferida na 1.ª Vara Federal de Campos, sendo que o Evanildo sequer foi denunciado na citação ação.

Paulo Roberto Viana, coordenador de plataformas, alega que cabe salientar que as referidas escizas somente agora estão sendo trazidas aos autos em virtude da censura

15/39

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

concernente à passagem de serviço ter sido aventada somente por ocasião do voto do Juiz Relator.

Decisão recentemente proferida pelo Douto Juízo da 1.ª Vara Federal de Campos absolvição do réu, erro de projeto.

Por fim, de preciosa importância trazer à colação, até por configurar-se prova igualmente nova, a recente sentença proferida pela 1.ª Vara Federal da Comarca de Campos dos Goytacazes (cópia anexa) nos autos da ação penal n.º 2001.51.00300863-5, instaurada justamente em razão do acidente com a plataforma "P-XXXVI".

Na referida sentença, publicada no D. O. de 13/03/2006, o MM Juiz Marcelo Luzio Marques Araújo absolviu integralmente o ora embargante e os dois outros membros da equipe de operação da PETROBRAS.

De se ressaltar que o MM. Juízo Criminal, depois de 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 operadores da plataforma o conhecimento das falhas de segurança operacional e, por via de consequência, a prevenção dos desastrosos efeitos do vício oculto.

Constata-se, portanto, a teor dos documentos que constituem as provas novas ora trazidas aos autos, que as conclusões dos peritos convergem no sentido de demonstrar de forma cabal e exclusiva responsabilidade da AMBIC/Marítima no sinistro da "P-XXXVI", isentando de culpa o ora embargante que, na realidade, foi uma das vítimas desse lamentável acidente.

Além disso, a decisão expressa no v. acórdão foi fundamentada principalmente em errônea interpretação do que foi deduzido pelo embargante em sua defesa de fls. 1969/1990, tendo sido cabalmente demonstrado que, conforme exaustivamente confirmado nos relatórios dos peritos, o embargante nunca teve conhecimento, antes da ocorrência do sinistro, da existência de uma condição insegura na operação da plataforma "P-XXXVI".

Foi igualmente demonstrado não haver fundamento em atribuir negligência ao embargante por não ter acompanhado diretamente a operação de esgotamento do TDE de bombardeio por se tratar de tarefa de exclusiva responsabilidade do supervisor de produção e sua equipe.

Também não resta dúvida de que a forma com que foi feita a passagem de serviço de COPLAT foi absolutamente regular, em conformidade com o procedimento determinado pela PETROBRAS nos casos de afastamentos regulamentares de integrantes da escala de supervisores e COPLAT.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL.
1539

JOSÉ CARLOS PIMENTA GUERATO
Diretor da Divisão de Serviços Cantonais

Diante do exposto, requer e confia que V. Exa., eminente Juiz-Relator, juntamente com os demais Ilustres Juizes desse Egrégio Tribunal, haverão de prover os presentes embargos infringentes, para o efeito de exculpar integralmente o ora embargante por ser medida da mais lícita justiça,

Acrescentou que a referida sentença de 1.ª Vara Federal de Campos absolveu o embargante.

Helio Galvão do Alencar, supervisor de produção, alegou que: constata-se, portanto, a teor dos documentos que constituem as provas novas ora trazidas aos autos, que as conclusões dos peritos convergem no sentido de demonstrar de forma cabal a exclusiva responsabilidade da AMECV/Marítima no sinistro de "P-XXXVI", isentando de culpa o ora embargante que, na realidade, foi uma das vítimas desse lamentável acidente.

Restou demonstrado, ainda, que a conduta do ora embargante foi tecnicamente compatível com a circunstância operacional que se apresentava naquela ocasião e em consonância com os conhecimentos disponíveis, não havendo razão de se imputar imperícia ao embargante.

Na exposta conformidade, requer e confia o ora embargante que esse E. Tribunal, considerando as novas, e elucidativas provas técnicas ora anexadas, conhecerá e proverá o presente recurso, para, ao final exculpar o ora embargante, por ser medida da mais lícita justiça.

Acrescentou que foi inocentado pela 1.ª Vara Federal de Campos.

Claudio Marinho Machado, técnico de estabilidade, alegou que:

Ora fácil, pois, identificar que não só era motivada a abertura dos elipses, como a mesma deveria ser feita, como dito anteriormente, em tempo razoável antes da entrada da equipe sendo que, não fosse a ocorrência do acidente, os operadores nunca teriam entrado nos "stability box" para vistoriar o reparo que havia executado.

A prova nova trazida é que espanta qualquer dúvida existente sobre a questão: o reparo deveria ser feito e o tempo necessário para que os elipses permanecessem abertos, nas outras vezes em que foi ventilada a área, era o de aproximadamente 8 horas antes da entrada dos funcionários que lá trabalhariam.

Caso contrário, deveria o ora embargante não ter procedido ao reparo essencial para a 'sobrevivência' da embarcação ou ainda, no caso de reparar o mesmo deveria ele ter permitido a entrada de sua equipe em lugar que oferecia risco de vida aos mesmos e ainda em ordem diametralmente oposta ao que dispõe o manual? Logicamente que não.

Da leitura atenta do laudo, auto-explicativo e ora trazido à baila, percebe-se que o ora embargante agiu de forma eficiente e que suas ações para reparo da plataforma, em

especial no que perina aos eixos, foi perfeita e que, a ocorrência do acidente no momento em que seria feito o reparo foi mera fatalidade/coincidência a qual nunca poderia ser prevista pelo ora embargante ou por ninguém que desconheceste os erros de projeto que a plataforma continha, em especial sobre a ausência de classificação de áreas onde transitavam resíduos explosivos.

A espécie relacionada é alegada imparicia do ora embargante, impossibilidade conter o alagamento da "P-KYKVT".

Demais da equivocada conclusão acima demonstrada, o v. acórdão entendeu ainda que o ora embargante seria culpado pelo acidente porque teria agido, verbis, "imparicia quanto a ineficácia de suas ações para conter o alagamento na coluna avariada, para efetuar o seu desalagamento ou mesmo promover corretamente a movimentação de água de lastro entre as colunas não avariadas". Assim como no tópico anterior, os elucidativos esclarecimentos de prova nova trazida divergem de forma contundente do v. acórdão ora embargado e demonstram a culpabilidade do ora embargante. O relatório é taxativo em afirmar que as ações tomadas pelo ora embargante foram perfeitas e que o resultado não poderia ser evitado, conforme se pode depreender:

"6.1.4 - O contra lastreamento inicial do tanque "ZP" foi bem sucedido para trazer a plataforma de volta para a posição quase vertical a partir de inclinação de 7° (graus), 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 espera para ver se a plataforma permaneceria na posição vertical ou se a inclinação iria recomençar. 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 ora embargante 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.

12/39

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

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

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 ora embargante 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.

A PEM, em muito bem fundamentada impugnação, defendeu o conhecimento, contudo, a improcedência do recurso, diante dos seguintes argumentos:

1 - Do juízo de admissibilidade e do juízo de mérito.

1. Tendo em vista a peculiaridade das formas de cabimento dos embargos infringentes nesse Tribunal, impende terer alguns comentários introdutórios com o escopo de expor os fins subjacentes à regra construída a partir do texto legal do art. 106 da Lei n.º 2.180/54.

2. A Lei do Tribunal Marítimo permite, diferentemente dos embargos infringentes no processo civil e no processo penal, a oposição deste recurso mesmo quando o julgamento for unânime. Parece-se, neste caso (quando a decisão for unânime), uma íntima ligação destes embargos com o instituto da ação rescisória prevista no Código de Processo Civil. Guardadas, obviamente, as devidas proporções, justifica-se esta proximidade teleológica porque em âmbito administrativo não há coisa julgada material propriamente dita, em razão de a decisão proferida neste Tribunal não ter a definitividade das decisões jurisdicionais, não comportando, portanto, a ação rescisória. É por isso que a Lei n.º 2.180/54 autoriza a interposição de embargos infringentes mesmo em caso de unanimidade, desde que estes sejam baseados exclusivamente em matéria nova, ou em prova posterior à fase probatória, tendo esta última hipótese (prova posterior) o mesmo conteúdo normativo da do art. 485, VII do CPC. Almeja-se com este aproveitamento máximo de instância administrativa evitar uma eventual injustiça, valorizando, desta forma, as decisões dessa Corte Marítima.

3. Essa proximidade com a Ação Rescisória torna igualmente semelhante à análise que se deve fazer sobre a admissibilidade e o mérito do referido recurso. Assim como na Rescisória, o juízo feito a respeito da real existência de matéria nova ou de prova posterior a embasar os presentes embargos e juízo de mérito e não de admissibilidade. A admissibilidade fica adstrita a verificação do cabimento, da existência de decisão passível de ser embargada e de tempestividade.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

10/39

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

4. Fazer as devidas considerações introdutórias, passamos a análise dos presentes embargos.

II – Das hipóteses que autorizam a oposição dos embargos.

5. No entender desta Procuradoria os presentes recursos não apresentam relação entre a construção conceitual da descrição normativa do art. 106 da Lei nº 2.180/54 e a construção conceitual dos fatos ora trazidos como novos pelos embargantes. (ver Teoria dos Princípios, de Humberto Ávila, p. 76, 5ª edição). No caso em tela, essa relação de adequação inexistente, conforme se demonstrará.

6. Na verdade, são três as hipóteses de cabimento de embargos infringentes, sendo que os embargantes baseiam-se em dois delas, que são hipóteses que não se confundem, a saber.

Embargos exclusivamente fundamentados em matéria nova ou embargos baseados em prova posterior ao encerramento da fase probatória.

6.1. Da mera leitura da Lei depreenda-se que são distintos estes fundamentos. Isto porque, na primeira hipótese, matéria nova seria questão de fato não apreciada durante a instrução do processo e de tal forma importante que seria capaz, por si só, de mudar favoravelmente a decisão a ponto de subjugar as demais provas colhidas na instrução do processo, necessitando, pela, da efetivação do princípio constitucional do contraditório que, no caso, ensejaria uma retomada da instrução para oportunizar a produção de nova prova pericial.

6.2. Já na segunda hipótese, os embargos infringentes baseiam-se em prova posterior ao encerramento da fase probatória. E como prova posterior também é um conceito jurídico indeterminado, faz-se necessária a construção da norma através da interpretação sistêmica e teleológica, já que a própria lei parte da premissa de que a fase instrutória tem um fim e, por conseguinte, fácil é constatar que esta prova posterior deve ser algo extraordinário a justificar sua aceitação fora do momento apropriado.

6.2.1. Diante dessas considerações, temos que revelar quais seriam essas situações extraordinárias a embasar a oposição de embargos fundados em uma prova posterior ao encerramento da instrução, ou melhor, fundados em documento novo. Para essa identificação podemos, sem maiores dificuldades, utilizar a já mencionada regra prevista no CPC (art. 485, VII), a qual, pela semelhança teleológica, pode servir como fonte do conceito de prova posterior para fins de embargos infringentes, justamente por ser esta prova posterior, no caso em questão, um documento novo. Portanto, a prova posterior pode ser aceita para fins de embargos infringentes quando, depois da decisão colegiada, o recorrente obtiver documento novo, cuja existência ignorava ou de que não pôde fazer uso, capaz, por

20/00

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PEREIRA GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

ai só, de lhe assegurar pronunciamento favorável. Nota-se que esse documento novo deve ser um documento já existente à época da instrução e versar sobre fatos apreendidos durante a instrução, divergindo, nesse ponto, da matéria nova.

7. Nenhuma das duas situações está presente nos embargos opostos.

III. Do parecer trazido como sendo "documento novo" para embasar os presentes embargos.

8. A bem da verdade, os embargos fazem confusão entre os dois conceitos acima construídos, eis que alegam trazer um "documento novo" dentro do conceito de prova posterior e fim de provar matéria nova. Seja como for, as alegações não prosperam.

9. Examinados os argumentos da embargante o que se extrai, em síntese, é que esta, na verdade, através da alegada prova nova, pretende rediscutir questões de fato já amplamente debatidas, trazendo, para tanto, sentença penal absolutória (sobre esse assunto falaremos mais à frente) e pareceres de técnicos contratados no exterior, conforme seria concretamente provado através do consignado nos próprios laudos, a saber: na parte inicial do laudo da Global Marítima; e nos rodapés de todas as páginas dos dois outros laudos: (sic)

Prepared for: PETROBRAS ...In anticipation of litigation.

Cuja tradução, efetuada na forma estabelecida pelo nosso Código de Processo Civil é:

Preparado para: PETROBRAS ...em previsão de litígio, sendo portanto, os três laudos tendenciosos e realizados para satisfazer interesse da PETROBRAS.

10. Destarte, não se pode considerar nem matéria exclusivamente nova, eis que não se trate de questão de fato desconhecida no processo, nem de prova posterior, eis que são documentos na forma de pareceres (também chamados de laudos técnicos, mas nunca de perícia como querem os embargantes), que poderia serem produzidos durante a extensa fase probatória e cuja existência a PETROBRAS evidentemente não ignorava pela simples razão de ter sido a própria embargante quem contratou a produção deste documento não é capaz, por si só, de assegurar à embargante um pronunciamento favorável, conforme se demonstrará detidamente mais abaixo.

11. Além do mais, a tão exaltada prova posterior ao encerramento da fase probatória do processo como sendo matéria nova que os embargantes alegam servir de fundamento para a oposição dos presentes embargos infringentes baseia-se, exclusivamente, em documentos encomendados pela própria PETROBRAS, emitidos por técnicos por ela contratados a fim de analisarem, sob a ótica de interesse da embargante, fatos já amplamente discutidos no processo sobre os acidentes e fatos de navegação que tramitou nesse direito de defesa e de contraditório, com "longuíssima" fase de instrução probatória (fase esta, aliás, a

21/20

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL.

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

adequada para a produção de laudos periciais e técnicos), arrendenciando-se, desta forma, que os laudos ora apresentados como uma das bases para a admissão dos presentes embargos (a outra é a sentença da Primeira Instância da Vara Federal de Campos), são 'encomendas' para tentar viabilizar prova nova e respaldar os presentes recursos, sendo, ao mesmo tempo, documentos preparados com previsão de litígio na Corte de Nova Iorque (EUA), na ação intentada pelas seguradoras da PETROBRAS, a fim de receberem as respectivas contribuições pecuniárias, ainda não pagas, ação esta em tramite e sem decisão definitiva de mérito.

12. Em síntese, esses laudos foram produzidos de forma unilateral e parcial tendo sido elaborados bem após a data do evento danoso e trazem alegações já rechaçadas por esta Corte Marítima. Se produzidos após o término da fase probatória, não se enquadram, por óbvio, no conceito jurídico de documento novo (ver n.º 6.2.1), e se essas laudos estavam sendo produzidos à época da instrução não pode alegar a PETROBRAS que ignorava este fato e muito menos que não pode utilizá-los. Inclusive consta dos autos que a PETROBRAS, durante a fase instrutória requereu perícia, sendo que tal pedido foi indeferido pelo Juiz-Relator do processo em despacho irrecorrido. Portanto a decisão de indeferimento inatacada, dentro do prazo legal, está preclusa.

13. Mas não é só isso. Outras considerações merecem serem feitas e algumas ações mencionadas devem ser aprofundadas. Passemos a discorrer sobre elas.

13.1. Primeiramente, um aprofundamento na já enfrentada questão da matéria nova. Acaso a hipótese de estes contrários Embargos Infringentes serem providos, imperioso seria reabrir a instrução probatória em homenagem ao princípio do contraditório (aspecto material), ou seja, a possibilidade de influenciar na decisão.

13.2. Com essa reabertura, o processo seria postergado indefinidamente sem qualquer fundamento razoável, violando a lei que dispõe sobre este Tribunal Marítimo, a qual dispõe uma fase instrutória, momento oportuno para a embargante pedir perícia e juntar qualquer documento visando à apuração dos acidentes e fatos de navegação e seus responsáveis que ensejaram o naufrágio e a perda total da "P-XXXVI", violando, por conseguinte, os princípios constitucionais:

a) da segurança jurídica, uma vez que, em homenagem à regra da preclusão, o processo não pode ficar em aberto eternamente, perpetuando, pois, o litígio, eis que o processo é uma marcha para frente;

b) da efetividade, presente no caput do art. 37 e art. 5, XXXV da Constituição Federal, já que, inobstante essa instância ser administrativa, é ela judiciariforme;

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

22:29

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Correntes

c) o próprio devido processo legal, que impõe às partes uma paridade de armas, ou melhor, os litigantes devem receber tratamento processual idêntico, garantindo a igualdade de armas, eis que o processo não pode anajar apenas o contraditório formal, mas sim o material;

d) e da celeridade previsto no art. 5.º, LXXVIII.

13.3. A respeito do contraditório, nos ensina o Doutor em Processo Civil Fredie Didier Jr., em seu "Curso de Direito Processual Civil", volume I, p. 57, 6.ª edição, editora JusPODIVIT, que:

"O princípio do contraditório, além de fundamentalmente constituir-se em manifestação do princípio do estado do direito, tem íntima ligação com o da igualdade das partes e do direito de ação, pois o texto constitucional, ao garantir aos litigantes o contraditório e ampla defesa, quer significar que tanto o direito de ação, quanto o direito de defesa são manifestação do princípio do contraditório."

13.4. Em acatando pareceres feitos unilateralmente por parte interessada sobre alegações já rechaçadas, este Tribunal Manifesto está violando o direito substancial (material) do contraditório.

13.5. Mais uma vez nos reportamos ao Doutor em Processo Civil Fredie Didier Jr., em sua obra supracitada, mesmo volume, p. 59, onde este ensina que: (sic)

"O contraditório não se implementa, pura e simplesmente, com a ouvida, com a participação com a possibilidade, conferida à parte, de influenciar no conteúdo da decisão."

14. Conclui-se, portanto, que o elemento substancial do contraditório é exatamente a possibilidade de influenciar na decisão.

15. Faz-se necessário, ainda, considerar mais uma dada importante, e de ser a postulação 'prova nova' ao encerramento da fase probatória, a bem a verdade, uma prova emprestada, pelas razões a seguir expostas.

15.1. Ocorre que os pareceres dos técnicos estrangeiros contratados pela embargante PETROBRAS tiveram como motivação uma nova investigação e conclusão de interesse da embargante/contratante em ação, ainda em trâmite, perante a Corte de Nova Iorque (EUA), sendo tais pareceres parte desse processo onde são litigantes as Seguradoras da PETROBRAS que pleiteiam de suas Resseguradoras as respectivas contribuições securitárias, ainda não pagas, decorrentes do sinistro relacionado à "P-XXVVI", figurando nos autos a empresa AMEC, na qualidade de chamada ao processo como 'respondente'.

15.2. Em razão da Corte de Nova Iorque ter reconhecido a presença de 'fortes indícios de existência de erro de projeto', a PETROBRAS contratou técnicos para

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

21/10

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

elaborarem pareceres e demonstrar erro da decisão de responsabilidade civil unicamente da AMEC.

15.3. Nos depoimentos anexo, com três pareceres encomendados pela PETROBRAS, cuja motivação foi litígio de natureza civil, em sede de Tribunal estrangeiro, pareceres esses que se encontram juntados no aludido processo, ainda não julgado naquela Corte americana, que os embargantes pagaram empreçados para fundamentar os presentes Embargos infringentes, os quais se contrapõem à decisão unânime no processo administrativo para apurar acidente e fato de navegação e seus responsáveis já julgado por esse Tribunal Marítimo, tendo sido a embargada condenada por unanimidade na forma do exposto no acórdão de fls. 4.596/4.789.

15.4. Os insignes mestres Luiz Guilherme Marinoni e Sérgio Cruz Arenhart nos ensinam no "Manual de Processo de Conhecimento", 4.ª edição, p. 285 e 287, que: (sic)

"Prova emprestada é aquela que, produzida em outro processo, é trazida para ser utilizada em processo em que surge interesse em seu uso. Trata-se de evitar, com isso, a repetição inútil de atos processuais, otimizando-os, zelar, assim, as provas já produzidas perante a jurisdição, permitindo-se, por consequência, seu aproveitamento em demanda pendente."

"A legitimidade da prova emprestada depende da efetividade do princípio do contraditório. A prova pode ser trasladada de um processo a outro desde que as partes do processo para o qual a prova deve ser trasladada tenha participado adequadamente do contraditório do processo em que a prova foi produzida originariamente."

16. Pelo fim do exposto, os embargos ora impugnados não devem ser providos, por não haver fundamento para tanto, não podendo ser considerados nem prova posterior nem matéria nova meros pareceres produzidos unilateralmente e encomendados para servir de argumento em outro processo onde se discute responsabilidade civil. Não há, no caso, situação extraordinária que se enquadre nos conceitos construídos a partir do texto legal do art. 106 da Lei n.º 2.180/54, os quais legitimam os embargos infringentes de decisão unânime como sucedâneo de uma ação rescisória em nível do processo administrativo.

I. Do não ataque aos fundamentos da decisão.

17. Os presentes embargos não atacam os fundamentos da decisão, sendo incapazes, pois, de alterar a decisão prolatada por esse Corte Marítima. Vejamos.

18. Mesmo que providos o embargos (hipótese levantada apenas para demonstrar a falta de utilidade), o conteúdo jurídico dos documentos anexados na pretensão de ser reconhecido como prova posterior não vai eximir a PETROBRAS de sua responsabilidade no âmbito administrativo dessa Corte, eis que a responsabilidade civil contratual entre a

24/38

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

embargante e a Marítima é uma questão entre os contratantes fugindo à competência desse Tribunal Administrativo Marítimo.

19. Os fundamentos da condenação da PETROBRAS por sua conduta culposa persistem todos íntegros, examinados sob a luz do que compete o Tribunal Marítimo conhecer e julgar, conforme estabelecido no capítulo II - Da Jurisdição e Competência da Lei nº 2.180/54.

20. É muito importante destacar que o conteúdo decisório condenatório do acórdão de fls. 4.596/4.789 resiste à pretensão da embargante, a qual se limita a tentar estabelecer culpa exclusiva de umas de suas subcontratadas, não impugnado, porém, sua co-responsabilidade com base em todos os fundamentos pelos quais foi julgada culpada, à unanimidade, por esse Tribunal Marítimo. Pretende a recorrente que seja determinada quantitativamente a proporção de sua responsabilidade em cotejo com as outras representadas, como se o caso se tratasse de culpas concorrentes que poderiam ser mediadas e compensadas por esse Tribunal. Esquece a embargante que verificada a culpa exclusiva de uma de suas subcontratadas configurada estará a culpa da embargante pela simples razão de ser a embargante a contratante, a qual, nessa qualidade, tem a obrigação de zelar pela segurança da atividade. Isso seria o mínimo. Ora, a concorrência de culpas é examinada neste Tribunal quando, por exemplo, há colisão entre dois navios em que um pode ter mais culpa do que o outro. Não é, pois, o caso dos autos. No caso em tela, diferentemente do exemplo aventado acima, existe uma relação jurídica interna que envolveu contratante e contratado para a realização de fins comuns, não se podendo falar em concorrência de culpa, posto que esta culpa encontra-se diluída pela convergência dos desideratos das condenadas à luz do que este Tribunal chamou de co-responsabilidade. Antes de prosseguirmos, faz-se necessária a análise do acórdão.

Aparentamos que considerou o Tribunal Marítimo, a toda evidência e com toda razão, que no campo administrativo a busca da responsabilidade civil interna dos atos da embargante sob o enfoque da análise de todos os contratantes e subcontratados que faz a PETROBRAS não é pertinente e nem basta uma vez que essa divisão interna de responsabilidades tem como base interesses privados regulados pela legislação civil, mais especificamente pela responsabilidade civil contratual. Ressalte-se que, mesmo na esfera civil, a PETROBRAS responsabiliza-se objetivamente pelos danos que seus prepostos causarem a terceiros (art. 17, § 6º, da CF/88 e 932, III do Código Civil).

Cumpra a este Corte Marítima considerar o seguinte:

1. a União Federal, conforme estabelece a Constituição Federal em seu art. 177, inciso I, tem o monopólio da pesquisa e a lavra das jazidas de petróleo e gás natural e outros

21/03

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

303/...
Diretor de Defesa e Segurança

hidrocarbonetos fluidos, tendo dado a PETROBRAS delegação de privilégio de exploração petrolífera, que é um serviço público;

3. a União Federal não deu este privilégio à Marítima ou qualquer outra empresa, mas sim, à PETROBRAS, respondendo esta pela segurança na prestação desse serviço público essencial ao desenvolvimento e crescimento da nação brasileira.

Responderá, pois, a PETROBRAS, mesmo em âmbito administrativo, pelos atos de seus eventuais subcontratados, já que lhe competia selecionar adequadamente seus contratados e fiscalizá-los e o risco do negócio.

Portanto, não há utilidade em um eventual provimento favorável para a embargante PETROBRAS, na medida em que mesmo conhecidos os embargos a decisão da condenação se mantém, pois seus fundamentos continuam intactos.

Da mesma forma, respondem os técnicos da PETROBRAS, ora embargantes, no âmbito administrativo, na forma da condenação unânime desse Tribunal Marítimo, eis que os argumentos trazidos em seus recursos não constituem matéria nova ou prova posterior ao encerramento e, também, por não elidirem os fundamentos de decisão dessa Corte Marítima que os condenou.

IV - Da sentença penal absolutória.

Os embargantes, inclusive a PETROBRAS, trazem como segundo argumento a embasar os presentes Embargos Infringentes a sentença penal absolutória proferida por Juiz Federal na Ação Penal Pública n.º 2001.31.03.000863-5, de autoria do Ministério Público Federal, contra Hélio Galvão de Menezes, Paulo Roberto Viana e Carlos José Maciel Azaredo.

Esta 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 Roberto Viana, coordenador de plataforma, COPLAT, Hélio Galvão de Menezes, supervisor de produção coordenador interino e Carlos José Maciel Azaredo, operador de produção, conforme manifestação anterior em julgamento do próprio M.P. Houve, entretanto, o reconhecimento do juiz criminal do naufrágio de "P-XXXVI", o que vale dizer que este reconheceu a existência do acidente de navegação cuja competência é desse Tribunal Marítimo conhecer. Em nenhum momento foi apreciado o merito, ainda que o fosse, haveria de ser com foco de persecução penal, função do Estado.

Importante tecer algumas considerações sobre a noção de 'responsabilidade'. Esta implica na idéia de resposta, termo que, por sua vez, deriva do vocábulo latino 'respondere', com o sentido de responder, replicar, conforme nos ensina o jurista Antônio Queiroz Telles, em sua obra "Introdução ao Direito Administrativo", p. 409.

Quando o Direito trata da responsabilidade, induz de imediato a circunstância de que alguém, o responsável, deve responder perante a ordem jurídica em virtude de algum fato precedente. Estes dois pontos – o fato e a sua imputabilidade a alguém, constituem pressupostos inafastáveis do instituto da responsabilidade.

No que diz respeito ao fato gerador da responsabilidade, não está ele atrelado ao aspecto da licitude ou ilicitude. Como regra, é verdade, o fato ilícito é que acarreta a responsabilidade, mas, em ocasiões especiais, o ordenamento jurídico faz nascer a responsabilidade até de mesmo de fatos lícitos. Nesse, a caracterização do fato como gerador da responsabilidade obedece ao que a lei estabelecer a respeito.

O fato gerador da responsabilidade varia de acordo com a natureza da norma jurídica que o contempla. Essa variação é que propicia tipos diversos de responsabilidade, ou melhor, a diversidade da norma corresponde a diversidade dos tipos de responsabilidade.

Temos, então, que se a norma tem natureza penal, a consumação do fato gerador provoca responsabilidade penal; se a norma é de direito civil, teremos a responsabilidade civil, e, finalmente, se o fato estiver previsto em norma administrativa, dar-se-á a responsabilidade administrativa.

As normas jurídicas são autônomas entre si, por conseguinte, as responsabilidades também o serão, em princípio, independentes: a responsabilidade civil não acarreta, necessariamente, a responsabilidade penal e a administrativa; esta última, por sua vez, independe da civil e da penal.

O processo, em questão, julgado administrativamente teve como fato gerador acidentes e fatos de navegação que culminaram no naufrágio da "P-XXXVI", cuja competência e deste Tribunal Marítimo conhecer e julgar por determinação legal, independentemente da responsabilidade penal e civil apurada estas no esfera do direito penal e civil.

Em sede administrativa, porém, o foco é outro. Vale ressaltar que o julgamento da "P-XXXVI" foi feito por um Tribunal especializado, analisando as provas colhidas nos autos, seja como: laudo pericial, laudos de peritos técnicos, uma grande variedade de documentos e uma extensa lista de depoimentos, tomados, inclusive, na fase instrutória do processo administrativo pelos acidentes e fatos de navegação que culminaram no naufrágio da "P-XXXVI".

O acórdão unânime do Tribunal Marítimo baseou-se em prova técnica, com desvirtuamento de contraditório, exercido amplamente pelas partes, tudo isso sob o foco da responsabilidade administrativa.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

27/69

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

Desta forma, não há como se aceitar como prova, em processo administrativo, uma sentença penal de Primeira Instância fundamentada em falta de provas. Não há muito que argumentar diante de tal despauséio. A sentença penal transitada em julgado faz coisa julgada nas instâncias administrativas e cíveis nos casos expressos do art. 935 do Código Civil. Não é toda evidência, o caso dos autos. Portanto, essa sentença que embasa todos os recursos e trazida aos autos como sendo 'prova nova' não deve ser aceita já que nem é prova, pois é fundada justamente na falta de provas.

Ademais, os dois últimos embargantes, nomeados nesta peça, Evsnildo Souza Santos, operador de produção e Cláudio Márcio Machado, técnico de estabilidade querem dar a essa sentença penal absolutória, fundamentada em falta de provas, proferida por Juiz Federal na Ação Penal Pública nº 2001.51.03.000263-3, o cunho de jurisprudência mansa e pacífica, trazendo-a como 'prova' à absolvê-los perante esse Corte técnica marítima, apesar de não terem sido partes re na referida ação penal, não havendo qualquer cabimento para tanta pretensão.

Pelo exposto, a referida sentença penal não pode servir de esboço para fundamentar embargos infringentes, perante esse Corte Marítima, como sendo uma 'prova nova', devendo ser os embargos opostos, também por esse fundamento, julgados improcedentes.

Publicado note para possíveis interessados.

A Marítima Petróleo e Engenharia Ltda. impugnou os embargos alegando inaceitáveis os embargos sob o fundamento de prova nova:

Certamente é de se elogiar o esforço dos nobres advogados da PETROBRAS, inconformados com a sentença condenatória. Mas não elogiável a temeridade de chamar de 'prova nova' uma quantidade de laudos de peritos técnicos particulares, fornecidos certamente a preço de ouro (dois deles fornecidos para a PETROBRAS), para atender aos interesses da PETROBRAS e de seguradoras desliziando-se em longínquas plagas.

A PETROBRAS alega que tais laudos seriam provas novas porque não conhecidos até o julgamento de 19/07/05.

Ora, qualquer interessado pode conseguir relatórios, opiniões, escritos, posteriores ao acidente, a qualquer tempo, depois do julgamento. Serão 'provas novas'? Evidente que não.

Prova nova é a prova material que não era conhecida, nem poderia ser conhecida, quando e até o final de instrução do processo, e que, por sua natureza, poderia ter influenciado decisivamente a decisão adotada pelo Tribunal.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

28/20

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

Certamente não se encontra neste caso o parecer técnico, a opinião, de peritos de partes interessadas.

E mais. O juiz julga de acordo com as provas dos autos. O perito de acordo com os elementos que lhe são fornecidos. Não se tem a mínima ideia de quais elementos foram fornecidos aos peritos empregados da PETROBRAS. Tiveram acesso às provas produzidas na instrução do processo no Tribunal Marítimo? E que outras provas tiveram para opinar? Onde o contraditório, que se observou neste Tribunal? A Marítima não é parte no tal processo de Nova Iorque.

A outra 'prova nova' apresentada como tal, é a decisão do Juízo Federal Criminal de Campos.

Não traz qualquer novidade. Apenas, em resumo, inocenta os denunciados, empregados da PETROBRAS, porque impossível examinar a plataforma afundada. O resto é conjectura, suposição, não se sabe baseada em que elementos de prova.

Ninguém da Marítima foi denunciado, ninguém da Marítima chegou a prestar depoimento, mesmo como testemunha, naquele processo penal. Como concluir que as conclusões do referido processo podem constituir prova de algo, neste processo do Tribunal Marítimo?

E mais, o Tribunal não está adirindo à decisão da Vara Federal de Campos, que apurou a culpabilidade penal de alguns, não o acidente em si. Tanto que declarou o promotor, e o juiz, que nada podia ser afirmado, porque a plataforma já não mais poderia ser periciada.

Vale lembrar-se, ainda, que o nobre advogado da PETROBRAS, como ele mesmo afirma em seus embargos, declarou ao Tribunal, quando do julgamento, a existência da 'prova nova' que agora trouxe, requerendo então que o julgamento fosse convertido em diligência. O que foi indeferido. Agora inimosamente volta a bater na mesma tecla.

Não existe prova nova: caso de não conhecimento dos embargos.

Quanto ao mérito.

Se, no entanto, decidir o E. Tribunal que os pareceres apresentados e a sentença constituem prova nova, não caberá, como querem os embargentes, decidir de plano de maneira diferente do que já foi decidido pelo Tribunal Marítimo, por unanimidade.

A PETROBRAS não recorre para pleitear a sua absolvição. O faz, como desde o início deste processo, para incriminar outros, fazendo o papel da Procuradoria, sem sequer ser sua assistente.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

29/39

JOSÉ CARLOS FIMMENTI LOUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

Se o Tribunal Marítimo aceitar o recurso, caberão então, ao Tribunal, determinar que o processo volte à Procuradoria, para oferecer representação contra a AMEC, que é apontada pelos embargantes como responsável por erros técnicos de projeto.

É o que diz a PETROBRAS, a fls. 4966, em seus embargos:

"tendo sido a empresa inglesa AMEC FLC – contratada da co-representada Marítima – a encarregada e responsável pelos serviços relativos ao projeto de upgrade, consistente na conversão e adaptação da plataforma (design, fluxogramas de processo, memórias de cálculos, manual de operação, entre outros) entre os anos de 1997 e 1999."

Ora, não se pode julgar sem que o acusado se defenda. Até agora a AMEC não participou do processo no Tribunal Marítimo. Diz a PETROBRAS que conhece o processo de Nova Iorque. E o que diz a AMEC naquele foro?

Assim, se deferida a pretensão absurda da PETROBRAS, de se aceitar como prova nova o que trouxe junto aos embargos, o princípio do contraditório terá que ser obedecido, com a representação do acusado, e obrindo-se a instrução para que todos os interessados participem.

Finalmente, o Registro Italiano Naval, também interessada, impugnou o recurso, alegando:

a) O não cabimento dos Embargos novos laudos.

Os embargantes, em petições padronizadas no particular, são vagos quanto ao cabimento recursal, não deixando totalmente claro em qual dos dois possíveis fundamentos legais (querênis nova ou prova posterior à fase probatória) estaria baseado seu pedido de revisão.

Embora no título de seus recursos faça-se menção a "Materia e Prova Novas" (vide, por todas, as fls. 4954, a capa dos Embargos Infringentes oferecidos pela PETROBRAS), a subseqüente exposição leva a crer que não se esteja a suscitar uma matéria nova, posto que os novos documentos a cuja existência os embargantes agora aludem dizem respeito a matéria versada antes no processo, qual seja, a questão de erro de projeto. O real fundamento dos recursos seria, pois, prova posterior à fase probatória.

Mas, seja lá como for, o fato é que os embargantes não fizeram a demonstração necessária de qualquer daqueles dois fundamentos recursais, de sorte a patentearem o cabimento dos embargos infringentes, e, ainda, terem aberta a via de um reexame quanto ao mérito da causa.

De fato, alegam os embargantes que em processo relativo ao acidente, tramitando perante Tribunal de Nova Iorque, haveria sido proferida decisão determinando

expressamente à AMEC que toda a documentação requerida pelas Autoras do pedido e que

se encontrava sob seu exclusivo poder, fosse encaminhado àquela Corte para análise diante de fortes indícios de existência de erro de projeto" (vide fl. 4.958 -- já que neste particular todos os recursos são idênticos, por racionalização indicamos-se-ão, doravante, apenas as folhas pertinentes aos embargos infringentes da PETROBRAS).

Seguem, então, duas transcrições entre aspas (as fls. 4.958 in fine e 4.959 princípio, totalmente apócrifas, atribuídas pelos embargantes à Corte estrangeira, que, sistematicamente, não aludem em momento algum aos tais indícios de erros de projeto. Eis os dois trechos:

"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 como 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. Com a apresentação destes materiais à audiência, as provas dos engenheiros ficariam incompreensíveis."

"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-Maritime."

A partir desta premissa inaproveitada de existirem documentos novos indicativos de erro de projeto colhidos na instrução do processo estrangeiro -- e era ônus dos Recorrentes identificar, pormenorizadamente, quais específicos elementos novos seriam estes, os embargantes avançam para a assertiva regulada de que envidaram "esforços no sentido de obter mais elementos, os quais culminaram com a obtenção do acurado relatório elaborado pelo mesmo perito (um certo senhor de nome Rod Sylvester-Evans), cujo integral vem a ser, repita-se um dos sustentáculos dos presentes embargos e que adiante será objeto de expressa manifestação" (fls. 4.959).

Seguindo no seu contorcionismo de raciocínio, os embargantes avançam para a conclusão de que a luz da 'relevante substância' trazida pelo relatório do 'perito' Rod Sylvester-Evans, a PETROBRAS teria recebido "dar início à contratação dos melhores peritos nas respectivas áreas afetas ao sinistro ora sob exame... de modo a prospectar e aprofundar a real dimensão e a veracidade dos fatos cogitados tanto pela Corte americana, como no relatório do Rod" (fl. 4.959 in fine). Daí avante, categoricamente, quando à prova nova (fl. 4.977):

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

31/59

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

"Com efeito, a prova nova que serve de base para a oposição dos presentes embargos infringentes encontra-se materializada em três (03) minuciosos relatórios técnicos estrangeiros -- devidamente traduzidos para o vernáculo -- assinados pelos Drs. Rod Eytesser-Evans Gary Kenney e Stuart Barr..." (grifos nossos).

E pela leitura desses três novos laudos, segundo os embargantes, constatar-se-ia "a ocorrência de um vício oculto no projeto do sistema de drenagem" (fls. 4.977).

Mesmo diante da confusa descrição dos embargantes quanto ao preciso elemento probatório novo no qual estariam respaldados os recursos, resta evidentiíssimo que esses três laudos jamais poderiam constituir, em si mesmos, prova nova, sendo novo seria, isso sim, originariamente, o documento inédito pretensamente colhido da AMEC por determinação da corte estrangeira e a partir do qual três técnicos teriam, então, elaborado opiniões extra autos eventualmente diferentes das conclusões expostas no julgamento aqui deste Tribunal Marítimo.

Orá, todo esse imbróglio suscitado pelos embargantes não se sustenta em pé nem por um instante naquilo que se refere ao cabimento recursal. São inúmeras as inconsistências nesse aspecto.

Logo após começar, a alegação de que teria havido exibição judicial de elementos documentais novos pela AMEC in no Corte norte-americana restou totalmente incomprovada.

Os embargantes, efetivamente, nem tocam, limitam-se a alegar essa circunstância sem todavia ministrar uma única prova de que afirmam! Não trazem cópias das decisões judiciais proferidas nos autos daquele processo estrangeiro, nem da peça probatória específica colhida naquela instrução que seria desconhecida aqui nos autos do presente feito. Tudo é feito à base de vagas alegações desacompanhadas de mínima comprovação.

Isto inclusive torna absolutamente imprestáveis as transcrições de fls. 4.958 in fls. e 4.959 in principio reproduzidas nesta petição, no item B supra, supostamente de excertos de decisões proferidas no processo estrangeiro. Apócrifos e despidos de mínima autenticidade, tais fragmentos de texto não podem, logicamente, ser aceitos como fundamento da existência de alguma prova nova, a qual, aliás e ademais, sequer fazer menção.

Exatente essa constatação, ferece é convir, baste para fazer cair por terra a utilização dos três laudos técnicos que estariam, oblique e pretensamente, utilizando a 'prova nova' cuja existência, identidade e conteúdo se desconhecem. E na medida em que não se demonstrou reexaminarem, qualquer prova nova, devem ser tomados como análises das

32/39

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

mesmas evidências sobre as quais destruiu-se este Tribunal Marítimo, o que levaria automaticamente a serem instadas para anular recursos de Embargos Infringentes com respaldo na 1.ª parte do art. 126 da Lei nº 2.180/54.

Além, note-se de passagem, por extremamente relevante, que esses três laudos também não são aquilo que os Embargantes, sutilmente, com sua linguagem evasiva, tentam induzir a crer.

Tentam os recorrentes passar a impressão de que tratar-se-ia de prova emprestada, no sentido de prova constante dos autos do processo estrangeiro, trasladada para o presente processo. Até a Douta Procuradoria, como se vê nas suas contra-razões de fls. 6.756, parece ter sido levada a incorrer nessa iluzória impressão.

Mas nem isso é verdade, eis que:

Nenhum dos três laudos vem acompanhado de certidão da Corte norte-americana atestando-os como documentos constantes do processo que lá tramita, nem ostentam qualquer vestígio de terem jamais sido lá utilizados, tais como carimbos, numeração de páginas etc.;

Não há certidão oficial da Corte norte-americana atestando se teria sido exercido contraditório com relação aos citados laudos (existiram laudo contrários a partir da suposta 'prova nova?'), bem assim qual o eventual juízo de valoração do Tribunal estrangeiro a propósito da questão controvertida (alguma opinião técnica acabou cancelada pelo órgão jurisdicional?);

Igualmente não há certidão do Tribunal estrangeiro atestando qual o papel procedural do tão propagado Dr. Rod Sylvester Evans, a quem os embargantes atribuem o título oculto pomposo e inespecífico de 'perito'. Seria ele o perito apontado pelo Tribunal de Nova Iorque, um assistente técnico de uma das partes ou mero especialista que emitiu seu laudo privado para utilização como prova documental unilateral em favor da parte que contraria-o?

Os emitentes dos dois outros laudos, conforme admitem os próprios embargos, indubitavelmente incluem-se, apenas, na última categoria acima mencionada.

Dito isso, não há como fugir à constatação de que os embargos infringentes são, todos, peças retimidas. Não há nelas o menor resquício de cabimento que possa lhes imprimir admissibilidade. Iacuna esta debitável, única e exclusivamente, aos próprios embargantes, por não se desincumbirem do ônus de comprovação do enquadramento legal a seu cargo.

Além mesmo que se fechassem os olhos para a ausência originária de algum documento novo, e se resolvesse, por extrema condescendência, encerrar os laudos ara si, no

seu conteúdo, de igual modo eles não caracterizam seja matéria nova, seja prova posterior à fase probatória.

Não constituem matéria nova porquanto a tese de erros de projeto por eles abraçada já foi exaustivamente debatida ao longo do todo o processo, resultando na condenação conjunta da PETROBRAS e de ex-representada Maritima Petróleo e Engenharia Ltda. como responsáveis nessa parte.

Além, e tese de um erro de projeto oculto pela qual se buscaria a responsabilização exclusiva de Maritima e de terceiros, com a correspondente exculpação da PETROBRAS, tem como principais argutos neste processo o ex-representado e também embargante Paulo Roberto Viana (vide sua defesa às fls. 1.978/1.980), bem assim a própria PETROBRAS (vide sua defesa às fls. 1.877). Logo, trata-se, isso sim, de matéria velha nestes autos, suscitada desde a fase postulatória.

Mas os três laudos igualmente não constituem prova posterior à fase probatória para os efeitos da Lei n.º 2.120/54.

Sem dúvida alguma, podem laudos técnicos encomendados pela parte recorrente servir de prova nova para o oferecimento de embargos infringentes aqui nesta Tribunal. A jurisprudência deste Caso registra inúmeros precedentes nesse sentido.

Porém, o que lhes atribui o predicado de prova nova não é o fato de serem tais laudos, pura e simplesmente, documentos emitidos após o encerramento da etapa probatória.

Se assim fosse simples seria o acesso indevido à instância dos embargos infringentes, mesmo diante de decisão unânime. Bastaria a parte derrotada em 1.º grau encomendar um laudo técnico discordante, que se limitasse a revolver o material probatório já anteriormente examinado no acórdão a ser recorrido, para, daí, ter escancarada a via recursal, em um flagrante desvirtuamento da letra "e" do espírito do art. 105 da Lei n.º 2.120/54.

Tais laudos privados posteriores ao encerramento da fase probatória, para merecerem o status de prova nova devem trazer no seu bojo não apenas uma opinião divergente dos experts que os subscrevem, meramente reinterpretando a mesma(s) prova(s) que dos autos já consta, mas sim, ao contrário, devem efetivamente revelar uma nova evidência (e não simples opinião) capaz de alterar o cenário probatório antes estabelecido.

Essa nova evidência poderá consistir, por exemplo, em documento novo (que, aliás, é precisamente o que os embargantes alegam), em depoimento de testemunha antes desconhecida ou inaccessível, ou, ainda, no surgimento de coisa ou conhecimento dos fatos antes ignorados. A partir da nova evidência será naturalmente lícito ao expert elaborar as considerações técnicas pertinentes.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

24/89

JOSE CARLOS DE ALENTEJES GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

Mas laudo que contenha tão somente a opinião divergente do expert, por mais autorizada que possa parecer, numa revisão pessoal e requestrada da prova, dos autos, não caracteriza prova nova para o fim do art. 106.

Em outras palavras, para efeito de justificar o oferecimento de embargos infringentes, laudos posteriores à instrução valorão tanto como prova nova quanto a própria prova nova na qual se basearam. Quer dizer-se com isso que tais laudos não desfrutam, per se, de valor probatório novo. Sem prova nova autônoma e independente que lhes dê origem e respaldo, não logram algarém-se a este especial status processual. A prova nova é que lhes dá o auge de existência.

E é exatamente essa a situação dos três laudos que respaldam os embargos infringentes. Conforme ante exposto, nem mesmo identificam e individualizam qual seria o misterioso documento novo colhido na instrução do processo norte-americano que lhes teria servido de plataforma de partida. Todos obtidos sob encomenda da PETROBRAS, depois do julgamento proferido por este Tribunal Marítimo aos 19/07/03. os três laudos são, pois, insuscetíveis para viabilizar a admissibilidade de embargos infringentes!

b) O não cabimento dos embargos e sentença penal.

Passando agora à invocação da sentença penal como prova nova aqui, então, as coisas adquirem contornos que contradizem o próprio bom senso.

De um lado, tendo em vista que a sentença criminal resolveu exculpar os réus ante a ausência de prova direta quanto às causas do naufrágio da plataforma, com a devida atenção pode-se afirmar o que quer que seja sobre o julgado criminal, exceto que constitua prova nova. Ela, ao contrário, é a exata antítese disso. Nele não se contém prova alguma, por isso mesmo o veredicto de absolvição por falta de provas!

De mais a mais, não há a necessidade de arcarir V. Exas. com extensos abonos doutrinários e jurisprudenciais acerca da eficácia das sentenças absolutórias por ausência de provas sobre as demais esferas jurídico processuais.

Somente sentenças penais que categoricamente reconheçam a inexistência material do fato impedem seus efeitos absolutórios tanto na esfera cível como administrativa. É o que dispõe taxativamente o art. 66 do CPP. A própria Procuradoria, na sua resposta aos embargos, já destacava essa circunstância em fls. 6.770/6.772.

Ora, se assim é, então, invariavelmente, o julgado criminal que lá na esfera penal exculpa vários dos aqui co-representados ante o entendimento de que não seria viável estabelecer-se a causa determinante do evento com total certeza, revela-se inócuo, do ponto de vista processual, com relação ao processo aqui do Tribunal Marítimo, bem assim a qualquer outro na órbita cível.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

35/19

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

Por conseguinte, a sentença penal em questão, dada à sua própria natureza e conteúdo, não se caracteriza, em absoluto, como prova nova apta a franger o processo aos embargantes à instância especial dos embargos infringentes.

c) A inadmissibilidade por falta de interesse processual.

Mais ainda outra grave causa de inadmissibilidade acresce às anteriores.

É que os embargos insistem na tese de erro de projeto por culpa exclusiva de terceiros, posto que no projeto existiria pretensão viciada oculta inacessível a ela, PETROBRAS, mera dona da obra.

Contudo, esquecem-se do outro fundamento para sua condenação, qual seja, o de erro de operação.

Ora, esta, percebe-se, permanece intactada. E os pretensos defeitos de projeto não excusam as inúmeras condutas operacionais irregulares cometidas pelos embargantes. Para ficar somente com um exemplo que diz respeito diretamente à ora peticionante, lembre-se do absurdo flangeamento do "vent" do TDE de boreste, uma grave alteração estrutural da plataforma realizado com que o EUNA, Sociedade Classificadora da unidade, fosse devidamente notificado dessa intenção e a aprová-la, o que, inclusive, segundo as regras aplicáveis, a causa para a imediata perda de classe.

Ora, a incapacidade dos recorrentes de atacarem simultaneamente ambos os fundamentos de decisão implica na ausência de interesse em recorrer, visto que mesmo o hipotético acolhimento do recurso quanto ao fundamento (único) atacado não logrará, jamais, reverter a decisão recorrida, a qual permanecerá de pé pelo fundamento restante. A falta de interesse em recorrer decorre, n.º as circunstâncias, da ausência de qualquer vantagem prática que possa ser atingida mediante o emprego do recurso, ainda que concebendo-se o seu acolhimento.

A doutrina é clara a esse respeito. Eiquemos, por todas as demais vozes, com a lição de José Carlos Barbosa Moreira.

"À luz do mesmo princípio acima exposto, reputa-se inadmissível, por falta de interesse, o recurso em que as razões de impugnação concernam a um só dos fundamentos da decisão impugnada, quando o (s) outro (s) seja (m) restante (s), por si, para justificá-la. Com efeito: se, por hipótese, ainda que reconhecida pelo órgão ad quem a inconsistência daquele singular motivo, a conclusão subsistiria in totum, isso significa que o julgamento do recurso em caso algum poderia trazer a quem o interpôs qualquer vantagem prática." (Comentários ao CPC, vol. 1, pag. 330, Ferreira, 4.ª ed. 1989)

Este básico princípio em matéria de admissibilidade recursal já viu-se até mesmo cogitado em fórmula do STF para os recursos de sua competência. Confira-se o teor da

2530

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIENDEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

álculo nº 285 : "É inadmissível o recurso extraordinário, quando a decisão recorrida assenta em mais de um fundamento suficiente e o recurso não abrange todos eles".

Por conseguinte, também por esta razão os embargos infringentes não devem ser conhecidos.

II - Do mérito.

Caso, por absurdo, pudessem os embargos infringentes alcançar exame quanto ao mérito, seria então a hipótese de provê-los sumariamente.

Nada do que se contém nos três laudos tem o condão de alterar o quanto já ficou decidido por este Tribunal Marítimo.

Basta uma breve leitura dos três documentos para constatar-se, de imediato, que eles cingem-se a rediscutir, sem qualquer matéria ou prova nova, todos os temas já sucessivamente apurados, discutidos e rejeitados no curso do presente processo.

Destacam lá, folha por folha, todas aquelas velhas teses suscitadas principalmente pela PETROBRAS e pelo co-representado Paulo Roberto Viana desde suas defesas (vide, respectivamente, fls. 1.871/1.882 e 1.969/1.990), a saber: críticas quanto ao design do sistema de IDEs; suposta ausência de válvula que impedisse o fluxo reverso para dentro dos IDEs; ausência de uma segunda válvula que impedisse a sobrepressurização accidental dos IDEs; ausência de HAZOP mais pormenorizado sobre o sistema dos IDEs; suposto equívoco na classificação de área de risco no entorno dos IDEs; ausência de detectores de gás na área circunjacente aos IDEs; e questões de estabilidade da plataforma.

Orá, tudo isso é escandalosamente velho, o que inclusive põe a nu a inconsistência e a incoerência dos embargos.

No que concerne à ora petionante, tudo isso já foi cabalmente refutado na prova documental, oral e técnica que trouxe aos autos, até última uma superlativa prova encimada pelo laudo do saudoso Comte Paulo Domingos Ribas Ferreira, a qual mereceu justos anônimos dos mais diferentes sujeitos do processo e de terceiros nele interessados, de molde a resultar, reitere-se, na acatção, pela Doute Procuradoria, da defesa do RINA, com o conseguinte pedido de que fosse feita justiça, pedido este do órgão acusador afinal unanimemente acatado no acórdão de fls. 4.569/4.739.

De toda a sorte, pedindo vênia para reportar-se a todas as evidências dos autos e especialmente à sua prova técnica, a petionante deseja apenas reiterar o seguinte:

A tarefa das Sociedades Classificadoras não é a de definir o design da construção, mas sim o de simplesmente verificar se o design tal como proposto pelos projetistas atende às regras de classificação aplicáveis.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

37/25

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Centrais

O projeto apresentado pelas projetistas da "P-MXMT" ao RINA atendia aos parâmetros de classificação.

Inúmeras detalhas construtivas adicionais que agora acodem à PETROBRAS, ao ser representado Paulo Roberto Viana e aos três técnicos que emitiram os laudos juntados com os embargos (enfocando o acidente sob a ótica peculiar dos representados), não eram exigíveis pelas regras de classificação da plataforma (por exemplo, uma segunda válvula de alívio para os TDEs conforme sugerido no relatório do Sr. Rod Sylvester-Evans, vide fls. 3496, item 2.3.2.);

Os três relatórios exibidos pelos embargantes doavam, de lado, muita de indústria e tendenciosamente, os graves erros de procedimento cometidos pela PETROBRAS e seus funcionários. Assim, para ficar apenas com um rápido porém, clamoroso exemplo, deve ser lembrado o disparatado flangeamento do 'vent' do TDE do boreste, sem o qual este tanque jamais teria sofrido sobrepresurização. Tratou-se de terrível irregularidade operacional, não contemplada em manual algum e nunca informado previamente ao RINA para a sua avaliação e aprovação/reprovação.

Os avariados argumentos dos três relatórios brigam, frequentemente, com a restante prova dos autos. Assim, por ex., de que adiantaria dispor os TDEs de uma segunda válvula ou 'vent' de alívio, quando a intenção da PETROBRAS nas circunstâncias era isolar completamente o TDE do boreste das linhas de 'vents' que a ele chegavam e por onde, supostamente, haveria ingresso indevido de fluidos no tanque (provenientes do convés principal). Houvessem um, dois, três ou quantos fossem os 'vents', todos eles teriam sido igualmente flangeados segundo as diretrizes baixadas pelo COPLAT, conduzindo ao idêntico resultado de sobrepresurização do tanque quando da desastrosa operação de esvaziamento do TDE apóia do bombordo;

A classificação de risco, segundo expressamente estabelecido nas Regras de Classificação aplicadas à "P-MXMT", não contempla nem abrange falhas catastróficas como foi o caso das duas explosões ocorridas na unidade;

Nenhuma classificação de risco mais rigorosa de área adjacente aos TDEs teria feito qualquer diferença, ante os devastadores efeitos catastróficos da primeira explosão (mecânica), a qual destruiu quaisquer instrumentos ou sensores adicionais, a exemplo do que também fez com as espessas, robustas e resistentes estruturas que lá estavam (e.g. a própria parede TDE do boreste, as anteparas daquela convés, as tubulações de grande calibre existentes no trecho, etc.). Isso atesta a desvinculação entre as questões de classificação de áreas de risco e a causalidade do evento.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

22/03

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartorais

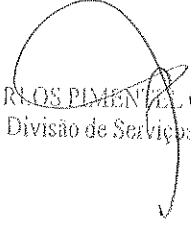
As diversas irregularidades cometidas pela PETROBRAS e seus funcionários, que não foram comunicadas ao JILSA, ocorridas em desvios de procedimentos normais da plataforma, implicaram inclusive na automática suspensão de classificação da unidade.

Diante de tudo que se vem de aduzir, manifesta-se a peticionária pelo não conhecimento sumário de todos os embargos infringentes, e, no mérito, pelo seu desprovisionamento.

É o relatório.


MARCELO DAVID GONÇALVES
Juiz Relator

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL


JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartorários

15334
K

CONCLUSÃO

Aos 04 de dezembro de dois mil e 06 em Secretaria faço estes
autos conclusos ao Exm^o(^o) Sr^o(^o) Juiz^(o) Wuolck

Do que lavrei este termo para constar.

REGINA LUCIA GARRITANO
Assistente

Visto em 06/12/2006

João de Deus
juiz de paz (do MMJ)

JUNTADA

Aos 04 de dezembro de 2006 em Secretaria junto aos
presentes autos Recurso do Sr. Ezequiel
Salomão Leal que adiante segue.
Do que para constar lavrei este termo.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

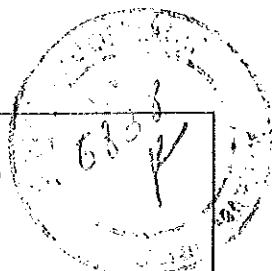
JOSÉ CARLOS INACENTEL GUIMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



PETRÓLEO BRASILEIRO S.A.
PETROBRAS

EGRÉGIO TRIBUNAL MARÍTIMO

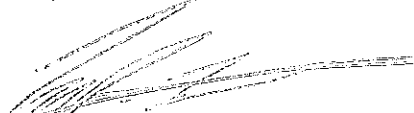
EXM.º SR. DR. JUIZ RELATOR DO PROCESSO N.º 19.489/2001 (P-36)



Jun 13 - 06
DEA 20
07/12/06
DM

PETRÓLEO BRASILEIRO S/A - PETROBRAS, já qualificada no processo em epígrafe, vem informar a V.Exa. que seu patrono estará em viagem ao exterior entre os dias 04 e 15 de dezembro de 2006, razão pelo qual requer que não seja marcado nenhum ato processual que requeira a sua presença durante o referido período.

Rio de Janeiro, 22 de novembro de 2006.


EZEQUIEL BALFOUR LEVY

- OAB/RJ 60.574 -


ALAN GOMES FERNANDES

- OAB/RJ 135.268-E -

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL


JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUIMARÃES
Diretor da Divisão de Serviços Gerais

TRIBUNAL MARÍTIMO-22-Nov-2006-16:55 003903 2/2



RECEBIMENTO/REMESSA

Aos 07 de dezembro de dois mil e sete, em Secretaria, recebi os presentes autos do Juiz Relator e faço remessa dos autos ao Diretor-Geral da Secretaria em 07/12/06.
Do que lavrei este termo para constar.

RECEBIMENTO/CERTIDÃO/REMESSA

Aos 07/12/2006 recebi os presentes autos da Divisão Judiciária e faço-os conclusos ao Exmº Sr. Juiz-Presidente, que determinou sua inclusão na Pauta do dia 19/12/2006 para o Tribunal julgá-lo, como pedido pelo Juiz-Relator, e, nesta mesma data, sua restituição à Divisão Judiciária. Dou fé.

MANOEL MACHADO DOS ANJOS
Diretor-Geral da Secretaria

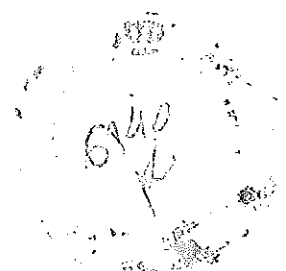
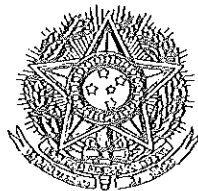
RECEBIMENTO/JUNTADA

Aos 06 de setembro de dois mil e sete, em Secretaria, foram-me entregues os presentes autos pelo Diretor-Geral da Secretaria com o despacho supra e, nesta mesma data, junto Pagela de apresentação e 000

Do que lavrei este termo para constar.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTE GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cantoriais

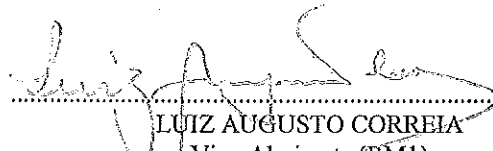


TRIBUNAL MARÍTIMO

N.º 19.489/2001

Em pauta na sessão do dia 19 do corrente.

Em 18 de dezembro de 2006.


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

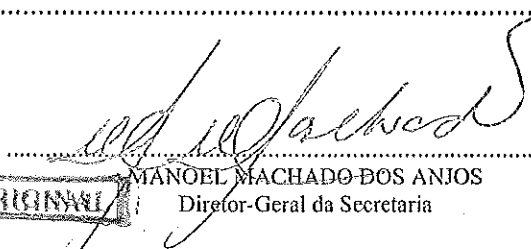
PAPELETA DE APRESENTAÇÃO

Exmo. Sr. Juiz-Presidente

Apresento a V.Exª .. Embargos Infringentes, interpostos em 06 de abril de 2006..
à decisão do Tribunal Marítimo de 15 de dezembro de 2005.

Para Julgamento dos Recursos de Embargos Infringentes.

RECORRIDO DE DOCUMENTO ORIGINAL


MANOEL MACHADO DOS ANJOS
Diretor-Geral da Secretaria


JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

TRIBUNAL JUDICIÁRIO

19489

8841

Processo: 19.489 Relator: *Forcello*

A) quanto à natureza e extensão do acidente:

B) quanto à causa determinante:

C) decisão: *no conhecer dos embargos infringentes pela inexistência das condições de validade previstas no art. 106 da Lei no 2.180/54, acquirando-se o recurso e mantendo intacta a decisão atacada.*

D) medidas preventivas e de segurança:

E) proposta de recompensar:

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEN GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

[Signature]
JUL 1954

JULGAMENTO

Data 19/12/2006 6.259ª Sessão Ordinária

Relator(a) Juiz(a) MARCELO DAVID GONÇALVES

Revisor(a) Juiz(a) FERNANDO ALVES LADEIRAS

Com Embargos Infringentes datados de 06 de abril de 2006.

Embargantes: Petróleo Brasileiro S.A. - PETROBRAS. Adv. Dr. Ezequiel Balfour Levy.

Paulo Roberto Viana, Hélio Galvão de Menezes, Carlos José Maciel Azeredo, Evanildo Souza Santos e Cláudio Marinho Machado, Adv. Dr. Bernardo Lúcio Mendes Vianna.

Embargada: Procuradoria Especial da Marinha.

Assistente da Procuradoria Especial da Marinha: Vanuzia de Souza Oscar. Adv. Dr. João Tancredo.

M. Dr. Luis Gustavo Vasconcelos da Silva

Lidos, relatados e discutidos os autos,

Decidiu o Tribunal, em unanimidade.

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

B) – quanto à causa determinante:

C) – decisão: não conheço do embargo infringente, pela inobservância dos requisitos de cabimento previstos no art. 106 da L. n.º 2.181/1994, determinando-se a decisão e o julgamento sujeitos a ampla recorrida.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor de Divisão de Serviços CartoriaisLUIZ AUGUSTO CORREIA
Vice-Almirante (RM1)
Juiz-Presidente

6543
K

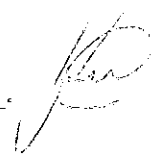
CERTIDÃO

Certifico que na Sessão nº 225, de 13/12/06, presentes os Exmos. Juízes Luiz Augusto Correia (Presidente), Maria Cristina Padilha (Vice-Pres.), José do Nascimento Gonçalves, Marcelo David Gonçalves, Everaldo Hourcades Torres, Sergio Cesar Bokel e Fernando Alves Ladeiras, o Tribunal julgou este processo por UNANIMIDADE, na forma da Papeleta de Apresentação e Voto.

Vencido: _____ . Procurador: Luiz Gusmão Vasconcelos

Ausente: _____

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

Aos 06 de dezembro de 200 6. 

CERTIDÃO

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

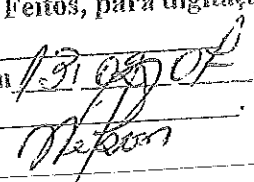
O referido é verdade e dou fé.

Aos 06 de dezembro de 200 6. 

RECEBIMENTO/RESTITUIÇÃO

Aos 06/12/06, recebi os presentes autos da Divisão de Processamentos de Feitos, para digitação da minuta de ☒ acórdão ou ☐ relatório.

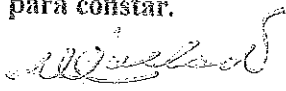
Em 13/01/07, restituo os presentes autos com a 1ª via.


É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL


JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Gerais

6841

Aos 23 de Setembro de dois mil e duzentos e trinta e sete, em
Secretaria, faço estes autos conclusos ao Exmº Sr. Juiz-Presidente.
Do que lavrei este termo para constar.

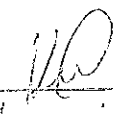

MANOEL MACHADO DOS ANJOS
Diretor-Geral da Secretaria

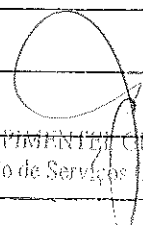
RECEBIMENTO

Aos 14 de Setembro de 2007, em Secretaria, recebi os presentes autos do
Juiz Presidente
Do que lavrei este termo para constar.

JUNTADA

Aos 14 de Setembro de 2007 em Secretaria junto aos
presentes autos Acórdão que adiante segue.
Do que para constar lavrei este termo.


É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL


JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

TRIBUNAL MARÍTIMO
PROCESSO N.º 19.489/01
EMBARGOS INFRINGENTES
ACÓRDÃO

"P XXXVI". Não conhecer dos embargos infringentes por falta de suas condições de validade. Arquivamento.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Petróleo Brasileiro S/A. PETROBRAS, Paulo Roberto Viana, Coordenador da Plataforma, Hélio Galvão de Menezes, Supervisor de Produção, Carlos José Maciel Azeredo, Operador de Produção, Evanildo Souza Santos, Operador de Produção e Cláudio Marinho Machado, Técnico de Eletricidade, unanimemente condenados no processo n.º 19.489/01, que julgou os acidentes da navegação - explosões e naufrágio, da Plataforma "XXXVI", ocorrido em 15/03/01, todos fundamentados em alegada matéria nova e prova posterior o encerramento da fase instrutória, com fulcro no art. 106, da Lei n.º 2.180/54, ofereceram embargos infringentes.

O acórdão unânime do Tribunal Marítimo, ora embargado, julgou o acidente e fato da navegação, previsto no art. 14, letra "a" e no art. 15, letra "e", da Lei n.º 2.180/54 como decorrentes de imprudência e negligência do Petróleo Brasileiro S.A. PETROBRAS, pelos fundamentos abaixo expostos conforme conclusão do Exm.º Sr. Juiz-Relator do processo.

"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 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 do 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 por ambas, PETROBRAS e Marítima, traduzindo-se estes erros pela localização dos TDE no interior das colunas, pela existência de uma única linha para drenagem e para esgotamento dos TDE, sendo que o

É CÓPIA FIEL DE

LENTO ORIGINAL

142

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

projeto, normalmente, tem linhas independentes para drenagem e para esgotamento para dar maior segurança e para que fosse usada a mesma linha teria que ter algumas salvaguardas, o que não foi previsto no projeto. A localização do tanque de drenagem de emergência (TDE) no interior da coluna da plataforma tinha a finalidade de armazenar água, óleo e resíduos e estava em área de vital importância, não poderia ter sido permitido que ocorresse interligação da placa do processo com a 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 aos estudos de HAZOP, deve ser acolhida a argumentação da PEM (fls. 4136) que diz: "Não tendo sido realizadas estas análises, os responsáveis sólidos 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 operação em atmosfera explosiva", ficando pelos motivos expostos acima, indubitavelmente caracterizadas as atitudes negligentes e imprudentes de Petróleo Brasileiro S.A. - PETROBRAS e da Marítima Petróleo e Engenharia Ltda.

A legislação dava a PETROBRAS apenas 3 anos para explorar as reservas em águas profundas, esta situação obrigou, após descoberto o campo do 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-XXXVI" entrasse em produção sem cumprir todas as etapas, desde o projeto até a operação com os devidos cuidados com a segurança e com o treinamento do pessoal envolvido, sendo engajada na produção de óleo no campo de RONCADOR, em fase de comissionamento. E mais, deve ser lembrado que originalmente a "P-XXXVI" tinha como destino o campo de MARLIM SUL, tendo sido posteriormente alterado seu destino para RONCADOR, sendo que este campo tem características diversas daquela, fazendo com que houvesse alteração nas especificações originais da transformação para adequá-la ao novo campo. Embora o pessoal envolvido com a operação da plataforma tivesse experiência comprovada, atestada pelos currículos anexados aos autos, não se pode esquecer que o projeto em questão era inédito, de grande magnitude e trazia em seu bojo inovações tais como a colocação de TDE no interior das colunas, o que deveria ter levado a operadora a iniciar a fase de comissionamento com cuidados redobrados, uma vez que a unidade já se encontrava em

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

produção, com todos os problemas de operação e manutenção, deste modo considero que a operadora Petróleo Brasileiro S.A. - PETROBRAS, foi imprudente quanto ao comissionamento e negligente quanto ao treinamento do pessoal e isto fica claramente evidenciado ao se falar em comissionamento, entre outros: a) nas diversas falhas apontadas em válvulas e em indicadores de nível; b) na falta de aspiração de bombas; c) na avaria em bomba de descarga do TDE de BE; d) na avaria de 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 '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 BE 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 adiestramento do pessoal embarcado na frequência e na qualidade desejáveis.

Assim foi imprudente a PETROBRAS por colocar em operação a "P-XXXVI" em nível comparável com a real situação operacional dela, e negligente com o treinamento das equipes de operação que não estavam convenientemente adestradas e instruídas para operá-la, em flagrante desrespeito à segurança da operação e das vidas de bordo.

Não se pode deixar de apontar também a negligência da PETROBRAS em relação a manutenção dos equipamentos que necessitavam reparos imediatos, tais como: a) bomba de descarga do TDE de BE, que parou como no pátio em Macaé sem que fosse reparada ou sem providenciar sua substituição por mais de um mês; b) duas bombas de incêndio inoperantes; c) mangueiras de incêndio que não se conectavam aos hidrantes; d) 'dampers' dos dutos de ventilação apresentando defeitos com vazamentos hidráulicos, superaquecimento dos acionadores e problemas elétricos. Desta modo, tudo contribuindo para a deterioração do nível de segurança da plataforma que estava em comissionamento, mas que esteve também em operação, produzindo.

Assim a robusta prova, produzida nos autos, deu conta de demonstrar que para a PETROBRAS, no caso em tela, os interesses econômicos superaram aqueles voltados para a segurança das fazendas de bordo e das vidas das pessoas ali laboravam.

Pelo exposto, deve-se considerar procedente a fundamentação da PEML, julgando o acidente a fato da navegação como decorrente de imprudência e negligência da Petróleo Brasileiro S.A. - PETROBRAS e da empresa Marítima Petróleo e Engenharia Ltda., condenando-as.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

Quanto ao embargante Paulo Roberto Viana, coordenador da plataforma (COPLAT) da "P-XXXVI" na ocasião do acidente, este foi condenado, por unanimidade, eis que o acórdão considerou que:

"houve negligência do representado, pois que tinha conhecimento das deficiências operacionais da "P-XXXVI", conforme sobejamente demonstrado nos autos, principalmente no que diz respeito a presença de óleo vivo no sistema e pela realização da operação de esgotamento sem seu acompanhamento direto, tendo em vista que deveria ter atenção redobrada nesta tarefa, uma vez que a plataforma se encontrava ainda em comissionamento. É mais, conforme declarado pelo próprio COPLAT Paulo Roberto Viana em seu depoimento neste Tribunal (fls. 3593), que os atos feitos pelo COPLAT interino anterior, Grivaldo, 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 repido 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 do COPLAT.

Pelo exposto, deve-se considerar:

a) procedente em parte a fundamentação da PBM, julgando o acidente o fato da navegação como decorrente de negligência de Paulo Roberto Viana, condenando-o."

Quanto ao embargante Hélio Galvão de Menezes, supervisor de produção, também na função de COPLAT, este foi julgado, também por unanimidade:

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

Pelo exposto, deve-se considerar:

b) procedente a fundamentação da PBM, julgando o acidente o fato da navegação como decorrente de imperícia de Hélio Galvão de Menezes, condenando-o."

Quanto aos embargantes Evanildo Souza Santos e Carlos José Maciel Azeredo, ambos operadores de produção de serviço por ocasião do acidente, estes foram condenados, à unanimidade, por essa Corte Marítima por imperícia, de acordo com os fundamentos apresentados por este Órgão, "pois estando de serviço no limário, não acompanharam as

É CÓPIA FIELD NENHO ORIGINAL

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 o deficiente monitoramento na sala de operações”.

Quanto ao embargante Cláudio Marinho Machado, operador II, exercendo a função de Técnico de Estabilidade, a decisão do Tribunal Marítimo o considerou culpado:

“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 alegadas em consequência da primeira explosão e por ter permitido a retirada dos elipses de acesso ao tanque de lastre 258 e da caixa de estabilidade 618, alterando as condições de estanqueidade da embarcação por período excessivamente longo.

Considerou, o Tribunal Marítimo, procedente a fundamentação da PEM, julgando o acidente e fato da navegação como decorrente de imperícia de Cláudio Marinho Machado, condenando-o.”

A conclusão do Acórdão em relação este nível é trasladada:

“A C O R D A M os Juizes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente e suas explosões a bordo da plataforma, provocando incêndio e avarias graves, causando a morte de 11 tripulantes, componentes da brigada de incêndio, seguindo-se o abandono e naufrágio, com perda total da embarcação; b) quanto à causa determinante: da 1ª explosão (mecânica): pela ocorrência imprevista de fluxo pela válvula de admissão do TDE de BB, associada ao vazamento do suspiro (“vent”) e ausência de ruído na válvula de admissão, ocasionando a sobrepessurização e o rompimento do TDE; pela inadequação do dimensionamento do TDE de BB com o “molder” de produção, em vez de para o “caisson” de produção, permitindo a entrada de hidrocarbonetos no TDE de BB; e pela demora na partida da bomba de aquecimento do TDE de BB, permitindo o fluxo reverso de hidrocarbonetos por aproximadamente uma hora; da 2ª explosão (química): pela formação de mistura explosiva rica em gás, que teve contato com alguma fonte de ignição, pelo gás liberado no 4º nível da coluna devido ao rompimento do TDE, que atingiu outras áreas da plataforma, devido à abertura da escotilha entre o 3º e o 4º nível, bem como das portas estanques de acesso à coluna e pelos dutos de ventilação, sendo que a inundação do 4º nível da coluna por água, expulsando o gás pelas passagens abertas, criou um mecanismo que auxiliou seu deslocamento, acelerando a sua dispersão e mistura com o ar, aproximando-se do limite de explosividade, 27 minutos após a primeira explosão; do abandono e naufrágio – a causa inicial foi o ingresso de água e óleo na coluna de popa a RE decorrente do rompimento do TDE após a 1ª explosão, começando o alagamento, seguindo-se o arionamento automático do sistema de suprimimento de água de popa para

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

combate de incêndio, água que, porém, foi direcionada para o compartimento da coluna, já que a tubulação de suprimento estava rompida devido ao estouro do TDE, progredindo o alagamento, atingindo o circuito de insuflação do sistema de ventilação. Os 'dampers' estanques do sistema de ventilação falharam e a água invadiu, através da ventilação, todos os compartimentos habitáveis do submarino (pontão) de popa-BE (salas de bombas, de propulsores, de injeção de água e túnel de acesso). Como os tanques 26S e 61S estavam abertos para inspeção, foram também atingidos pelo alagamento e, o nível da água na sala de bombas atingiu a parte elétrica da bomba de água salgada, fazendo com que ela falhasse, ficando as válvulas do circuito de ligação da caixa-de-mar permanentemente abertas. O alagamento progrediu com o ingresso de água através da caixa de mar e o ingresso intermitente de água proveniente da bomba de água do mar de serviço de proa-BE. Quando foi percebida a correlação entre a operação da bomba e o aumento do adernamento da plataforma, por volta de 01h40min do dia 15, o ramal do anel de água salgada foi isolado na coluna popa-BE. Durante as primeiras horas do alagamento, o grupo de controle de estabilidade da plataforma adicionou lastro na coluna de proa-BE, como forma de equilibrar a unidade, objetivando a manutenção das atividades essenciais a bordo. Após o alagamento de tais compartimentos, inclusive os paióis de amarras, iniciou-se o alagamento progressivo dos tanques do submarino de popa-BE que tiveram seus suspiros submersos. O 4º nível da coluna foi tomado integralmente pela água e como a escotilha de ligação com o 3º nível e as demais passagens estanques superiores haviam sido abertas pela brigada de incêndio, toda a coluna foi alagada. Concomitantemente ao alagamento dos tanques profundos do submarino de popa-BE, compartimentos do convés foram lentamente sendo tomados pela água, até que o 'caisson' central também começou a alagar, levando a plataforma ao adernamento final e ao afundamento. Foram fatores contribuintes para o alagamento e naufrágio: a falha nos atuadores no fechamento dos 'dampers' estanques da ventilação, permitindo comunicação dos compartimentos habitáveis estanques da coluna e do submarino; abertura do tanque 26S e do void 61S para inspeção sem procedimento que estabelecesse medidas contingenciais, aumentando o volume alagável; existência de duas bombas 'sea water' em manutenção sem medidas contingenciais, reduzindo as margens de manobras emergenciais; ausência de ações diretas para realizar o esgoto das áreas alagadas em consequência da primeira explosão ou a movimentação de água de lastro para outras colunas; operação de lastreamento dos tanques de proa-BE, com a finalidade de manter a "P-36" nivelada, diminuindo a reserva de flutuabilidade; e procedimento e treinamento deficientes para situações de emergência no controle de estabilidade e lastro; e) decisão: 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

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

6/42

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

n.º 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 n.º 2.180/54, com a redação dada pela Lei n.º 8.969/94; a Marítima Petróleo e Engenharia Ltda. à pena de multa no valor máximo previsto no art. 121, VII, § 5º, combinado com o óctuplo conforme previsto no art. 124, § 1º e com o máximo previsto no art. 127, § 2º, da Lei n.º 2.180/54, com a redação dada pela Lei n.º 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 n.º 2.180/54, com a redação dada pela Lei n.º 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 n.º 2.180/54, com a redação dada pela Lei n.º 8.969/94. Pagamento de custas divididas entre todos os condenados, proporcionais aos valores das multas.

A PETROBRAS baseou seus embargos infringentes em matéria e prova nova, consubstanciada, no entender da embargante, em três relatórios técnicos estrangeiros, subscritos pelos Drs. Rod Sylvester-Evans, Gary Kenney e Stuart Barr respectivamente, como também a decisão judicial proferida pela 1.ª Vara Federal de Campos, RJ, na ação n.º 2001.51.03.000863-5 da lavra do MM. Juiz Marcelo Luzio Marques Araújo.

A embargante justificou o recurso.

"Art. 106. É passível de embargos a decisão final sobre o mérito do processo, versando os embargos exclusivamente matéria nova ou baseando-se em prova posterior ao encerramento da fase probatória, ou ainda quando não unânime a decisão, e, neste caso, serão os embargos restritos à matéria objeto da divergência."

A importância da análise e acolhimento dos presentes Embargos encontra justificativa diante das recentes e surpreendentemente reveladoras provas técnicas, bem como recentíssima decisão da Justiça Federal, as quais acabaram de chegar ao conhecimento da ora embargante a demonstrar que todo o desenvolvimento do presente processo - seja a linha de defesa e argumentação representadas pelo ora Embargante, seja, por consequência ipso jure, as conclusões sobre as quais se pautou o v. acórdão deste E. Tribunal - não

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartográficos

6852
(Continuação do acórdão do Embargos Interpostos referentes ao processo n.º 19.489/01....)

trizeram como (e não puderam) considerar importantes promissas, as quais, no época do lamentável acidente, eram totalmente desconhecidas da Embargante.

Com efeito, tivesse a ora Embargante, e certamente os Adm. Juizadores, tomado conhecimento das relevantes e esclarecedoras conclusões extraídas das provas novas acima citadas, ora acozadas, antes do encerramento da fase arbitrária do presente processo, indiscutivelmente sua visão sobre o acidente e a linha de defesa conteriam também outros enfoques, sendo indubitável que, por via de consequência, o desfecho de todo o processo seria pautado sobre conclusões diversas, conforme restará abaixo demonstrado de forma irrefutável.

Resalte-se, por oportuno, que a possibilidade de recebimento e reconhecimento de Embargos Interpostos fundamentados em matéria e prova nova encontra-se plenamente permitida por esse E. Tribunal Marítimo, conforme se desprende quando da leitura do artigo relacionado ao Processo n.º 12.776 da lista do saudoso Juiz Luiz Carlos de Araújo Salvador, cujos trechos pertinentes pode ver-se ora embargante para fazer crer, verbis:

"Embargos Interpostos concedidos e providos com base em matéria nova. Determinação a representação em face do comandante do N/M "TROTALISTE".

(...)

O Embargante, em suas razões de embargos, alega que o comandante do navio "TROTALISTE" Sr. Querubim Durand Pinheiro, somente prestou socorro à vítima, Oficial Superior de Armas, Sr. Pereira dos Santos, em Comodoro Rivadavia, na Argentina, quando o qual mais aproximado para socorrê-lo, dado ao estado grave, em que se encontrava, seria o cidadão de nome Arnoldo, no Chile, que além de mais próximo, conforme se observa da Carta Náutica anexa, era local de maiores recursos, comparado inclusive com o Hospital da Base Naval, ali existente, sendo assim poderia a infeliz vítima ter recebido uma assistência mais imediata, podendo ser salva.

(...)

Ao final, pede que os autos retornem à D.ª Procuradoria, para que represente em face de Querubim Durand Pinheiro, comandante do N/M "TROTALISTE", por negligência, tendo em vista não ter dado a devida importância à gravidade do fato, e imprudência, por ter socorrido a vítima tardiamente, em função de ter utilizado, em lugar mais distante.

A D.ª Procuradoria opinou pelo recebimento e provimento dos embargos, tendo em vista a prova nova trazida nos autos nas razões de embargante.

(...)

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartográficos

6953

(Continuação do acórdão do Juízo das Embargantes referentes ao processo n.º 17.467/01.....)

conclusões que as Embargantes devem ser conhecidos posto que foram interpostos temporariamente, com base em matéria nova, conforme procederam os arts. 197 e 196 da Lei n.º 2.180/54; e providos, devendo os autos retornarem à Desta Procuradoria para que este represente em face de Quirubin Durand Ribeiro, comandante do B/4 "FRONTALESTE", com fulcro no art. 15, II, "a" (fato que colocou em risco a vida do oficial superior de máquinas João Santos Pereira) da Lei n.º 2.180/54."

Allega a embargante que existe em trâmite na Corte de Nova Iorque, EUA, uma medida judicial proposta pelas Seguradoras da ora embargante contra as reassseguradoras na qual pleiteiam as respectivas contribuições securitárias, ainda não pagas, decorrentes do sinistro de "P-XXXVI", figurando a empresa AMEC como respondente.

No referido processo a embargante afirma que a corte estrangeira considerou como muito importantes os relatórios técnicos ora juntados no sentido de ter-se esclarecido as alegadas falhas de projeto decorrentes do vício oculto no projeto executado pela AMEC.

Afirma a embargante que na sua sustentação oral, no dia do julgamento no Tm não deu conhecimento ao Tm da referida ação e requereu que o julgamento fosse suscitado, sem êxito. Assim, como o Tm não requisitou a Corte americana os novos documentos, a PETROBRAS se viu obrigada a, novamente, enviar esforços para obter mais documentos, os quais corroboram com o relatório elaborado pelo perito Rod Bywater-Bvaus, cuja íntegra é um dos sustentáculos do presente recurso.

Desta forma, a luz do relatório referido, a embargante entende que houve a confirmação genérica de erro de projeto decorrente da inócu a contratação dos melhores serviços nas áreas do acidente de modo a buscar a real verdade sobre os fatos cogitados tanto pela Corte americana, como pelo relatório do perito Rod.

Argumenta a embargante que ocorre que os peritos laudos técnicos que se acostam à presente reforçando o que este E. Tribunal já havia detectado superficialmente (erro de projeto) - vão além e apontam o vício oculto.

Demonstram também que somente a Martins e a AMEC tinham conhecimento, quando da entrega da Plataforma à ora embargante, de que vários itens de segurança deixaram de receber as necessárias revisões.

Note-se que em todas as ocasiões a Martins e a AMEC assumiram a responsabilidade e deliberadamente, sem qualquer participação ou anuência da PETROBRAS, o risco de entregar o projeto final (plataforma mecanizada/convencional mesmo sabedores de que existiam informações faltantes ou incompletas e que por conseguinte era potencializadoras de alto grau de risco (com o infelizmente visto a se concretizar na operação).

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS TIMENIL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Seleção Cartoriais

1351
140101...
Acompanhamento do andamento dos embargos infringentes referentes ao processo n.º 140101...

As conclusões trazidas pelas provas acima demonstram, inclusive, que as perícias técnicas iniciais consideradas pela própria embargante (através do Relatório da Comissão de Sindicância da FETROBRAS sobre as causas do acidente - especialmente quando da avaliação de sua possível e eventual contribuição para o mesmo - encontravam-se, hoje se sabe, incompletas. Incompletas porque eram baseadas em apurações preliminares e com prazo exíguo (dadas as circunstâncias do momento), e, principalmente, por jamais terem considerado (o que seria impossível e inviável a qualquer um) a possibilidade da existência de um vício oculto no projeto executado pela Maritima/AMEC.

O recente acesso e conhecimento de vários documentos trocados entre Maritima/AMEC, até a pouco totalmente desconhecidos, passaram a comprovar robustamente as afirmativas dispostas no presente relatório.

Daí, não só a impossibilidade das conclusões a que os laudos chegaram, mas, sobretudo, a possibilidade das afirmações feitas a efeito pelos diversos peritos, e a respaldar a incontestável e fundamentada exclusão dos presentes Embargos Infringentes pelo premissivo legal do art. 106, da Lei n.º 2.186/54 (prova nova e prova obtida posteriormente ao ajuizamento da fase probatória), para processamento e, posterior, julgamento.

Como já extensivamente realizada em inúmeros depoimentos e comprovado em diversos documentos nos autos, quando do estudo do HAZOP pelo grupo constituído pela AMEC/Maritima relacionado à primeira revisão do projeto de conversão da plataforma (denominada Rev. 0), ficou verificada que o posicionamento dos Bulk Tanks (parte integrante do sistema DGT) encontrava-se insatisfatoriamente realizado abaixo dos aumentos, razão pela qual o projeto não se realizaria, - no a ser glorado por aquele grupo da HAZOP (AMEC/Maritima), deveria o mesmo, portanto, retornar o projetista (AMEC) para um melhor exame e solução.

Ressalte-se que este fato (caso do Bulk Tanks) representava apenas um dos elementos/projetos dentro dos inúmeros outros que foram analisados e deveriam ser, por esse motivo, reprojatados pela AMEC/Maritima e submetidos para novo HAZOP, segundo o procedimento padrão de qualidade e segurança (assim conforme os documentos de Osmar Elomovich - Hélio Queiroz).

Ocorre que a AMEC/Maritima, em face dessa falta, elaborou uma outra solução (denominada Revisão A), a qual, ao invés de repetir um sistema de drenagem similar - apenas mudando o local (ruído da arguente preliminar) -, optou por criar um sistema diferente que contemplava uma situação grave de flama reversa, sem comunicar a FETROBRAS, sem sequer fazer o HAZOP deste novo sistema e, pior, sem incluir no manual de operação qualquer menção desta nova revisão do sistema.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

Assim, aquele HAZOP do DRY - ainda referido da Revisão 0 - que não fora feito (P. 2112 DRY) - do DRY, que - para a obra - foi subvalorizado ou sua importância por este é. Talvez como prova da culpa da projetista, passa a ser agora apenas um elo dentro de toda uma corrente viciada. Este elo, que o princípio foi "minimizado", talvez se imaginando "apenas" fruto do esquecimento ou negligência passa a ser encarado a partir de agora, não mais como "mero" erro culposos mas sim como elemento integrante de uma série de medidas dolosas praticadas pela Marítima/AMFEL. A partir dessas novas provas e da descoberta desta nova Revisão sem salvaguardas, verifica-se que o quadro passa a ser muito diferente. A rigor, muito pior e de extrema gravidade.

Explique-se:

Hoje, com o conhecimento de um novo documento do Anexo 01 do Relatório do perito Gary Kearney, denominado "Atas de Reunião do Projeto de Revisão de 28 de agosto de 1997", que evidência a existência de reuniões realizadas exclusivamente (em segredo?) entre AMFEL e PETROBRAS (págs. 10-11) - sem participação e conhecimento, participação da PETROBRAS, assim comprovado que estas, necessitando demonstrar que a concepção das placas do projeto (feitas quando do HAZOP da Revisão 0) estava evoluindo sem comprometer o cronograma do projeto, decidiram levar a efeito a modificação sugerida na Revisão 0. Tal decisão violava não só as normas de segurança obrigatórias, contratuais e técnicas estabelecidas para o projeto (inscritas no HAZOP), como também teve como consequência a assunção deliberada dos riscos operacionais que deram ensejo à ocorrência do acidente.

Por fim traz a decisão a sentença proferida pela 1.ª Vara Federal de Campos, que - por considerá-la prova igualmente nova - a mesma sentença proferida pela 1.ª Vara Federal da Comarca de Campos dos Goytacazes nos autos da ação penal n.º 2001.51.03000363-5, instaurada juntamente em razão do acidente ora analisado, prolatada pelo AMM Juiz Marcelo Luiz Marques Araújo, publicada no D.O. de 13/03/2006, através da qual absolviu-se integralmente os membros da equipe de operação da PETROBRAS.

De se ressaltar que a suara referida decisão, após apurada e minuciosa investigação levada a efeito naquela instância federal, amendeu por avaliar exatamente as mesmas conclusões lançadas nos relatórios técnicos que tratam de suporte ao presente recurso, qual seja erro de projeto de tal monta que inviabilizou aos operadores da plataforma o conhecimento - e, por via de consequência, a prevenção - do vício oculto, verbis:

"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.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

Acréscitou-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.

(...)

Diversas tentativas, a partir da sala de controle central da plataforma foram feitas para partir a bomba de recalque, não tendo êxito na operação, pois a bomba só podia ser ligada através do comando local, situado próximo à bomba por questões de segurança.

(...)

Por algum problema não identificado, a válvula de bloqueio da entrada do tanque de boreste permitiu a passagem dos fluidos para o interior do tanque, que encontrava-se com sua linha de 'vent' bloqueada. Assim, essa admissão de fluidos no interior do tanque provocou não só o aumento de pressão, mas também o aumento de nível no interior do mesmo. Estudos realizados mostram que, com os fluidos acima citados, e nos tempos e pressões consideradas, uma vazão em torno de 20% da capacidade de escoamento da válvula foi admitida no tanque entre o início da operação e a possível ruptura mecânica do mesmo.

(...)

Aposar disso, as provas produzidas ao longo da instrução criminal parecem validar a hipótese de erro no projeto. Ao contrário do que é asseverado na denúncia, a operação de esgotamento do tanque da Flocugem do Binorgôma da popa do navio-bordo é uma atividade rotineira. Tanto isso é certo que diversas testemunhas relataram já ter participado outras vezes dessa operação no aparelho. Portanto, não havia necessidade de assistência para realizá-la nem era exigida a presença do Coordenador de Plataforma - COPLAF.

Assim, argumenta a defesa que as supracitadas afirmações e conclusões, entre outras outras constantes dos esclarecimentos técnicos que constituem a prova pericial que ora é trazida aos autos, demonstram cabalmente que o acidente com a "P-AMTIV" foi causado por uma sucessão de erros de projeto e falhas de procedimentos cometidos pela prestadora AMEC e não detectados pela sua contratante PETROMEC/Marítima.

Tais erros, conforme evidenciado a teor de todos os laudos técnicos, introduziram vícios ocultos na plataforma que foi entregue à operadora (PETROBRAS), os quais, lamentavelmente, só puderam ser descobertos depois de ocorrido o sinistro e ao cabo de uma minuciosa investigação posteriormente efetuada em toda a documentação técnica disponível.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

Essencial salientar que, em seu papel de cliente da projetista AMEC/Marítima e de mera operadora da plataforma, não estava entre as atribuições da PETROBRAS a de fazer uma revisão minuciosa de cada projeto e dos pressupostos técnicos destes projetos e da construção adotados pela AMEC/Marítima. Até porque a PETROBRAS, repita-se à exaustão, não milita em tal específica e complexa atividade e sequer possui expertise ou corpo técnico para tal, tendo contratado uma empresa dentre as melhores do mundo justamente para tal.

Dada vênia, é absolutamente inexistente, portanto, a mencionada "responsabilidade solidária ou co-responsabilidade (como posteriormente foi denominada por este E. Tribunal com a prolação do acórdão nos Embargos Declaratórios) pelo projeto" erroneamente atribuída à ora embargante em relação à Marítima, esta sim, a proprietária e arrendadora da plataforma, por sua subsidiária PETROAMEC, responsável exclusiva pelos citados erros de projeto que deram causa ao acidente com o "P-XXXVI".

Especia a embargante, com razão, que o supracitado poder-dever deste E. Tribunal Especializado manifestou-se de maneira equivocada sobre as causas e as alçadas de responsabilidade técnica de cada uma das envolvidas neste caso, após o conhecimento das provas que ora se traz à luz.

Diante do exposto, confia a embargante que este E. Tribunal – zelandor como provas técnicas novas os laudos ora anexados – conhecerá e proverá os presentes infringentes, para, diante das conclusões operantes nos laudos técnicos, declarar que:

(I) o projeto e respectiva adequação com de responsabilidade exclusiva da Marítima Petróleo e Engenharia Ltda, e sua subcontratada (AMEC).

(II) referido projeto foi alterado sem que a ora embargante tenha sido comunicada ou alertada, restando demonstrado através dos laudos técnicos que a Marítima e a AMEC/Marítima assumiram o risco de entregar a ora embargante com as referidas alterações.

(III) referido projeto continha vício oculto a que o acidente era decorrente da embargante;

(IV) o vício oculto foi a causa eficiente do acidente há que deu causa o evento (fumo-reverso) que gerou o acidente;

(V) tratando-se de vício oculto de projeto, a ausência de co-responsabilidade e/ou solidariedade em relação à embargante com terceiros;

(VI) como corolário lógico, as únicas responsáveis pelo acidente e todas as suas consequências, vêm a ser a co-representada Marítima Petróleo e Engenharia Ltda, e sua subcontratada AMEC.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

Supletivamente, não obstante a clareza meridiana dos fatos alçados e comprovados pelas provas ora juntadas, por hipótese cercebrina, não venha a ser decretada a procedência da totalidade dos pedidos acima, requer seja, então, determinada a influência qualitativa destes novos fatos/provas para todos os eventos e, ipso jure, aquilataada e declarada a proporção de responsabilidade da ora embargante em cortejo com as outras representadas neste processo.

Todos os pedidos acima devem ser apreciados e providos como ora se requer, por ser medida da mais lícita justiça.

Evânildo Souza Santos e Carlos José Márcio Azeredo, operadores de produção, por advogado comum e peça de igual teor, oferecem embargos infringentes alegando que mesmo após a oposição dos competentes declaratórios, o v. Acórdão acima transcrito foi mantido, 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 manutenção por esse Tribunal, sendo ficado claramente comprovado nos autos que o acórdão apontou os pontos relevantes...

(...)

É 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 escoamento de água prescrevia que a operação fosse realizada através do 'condensat' (sauguo para descarga de resíduos) com o desvio subsequente de água no qual, neste caso, 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 de Plataforma (21. 3116.30-1200-941-AMK-924). Neste modo, devem ser acolhidos os argumentos apontados pelo TDE, considerando que ambos os argumentos foram trazidos no decorrer do seu trabalho de operadores de produção.

(...)

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

Face ao acima exposto, deve-se confirmar os embargos de declaração interpostos tempestivamente por Carlos José Márcio Azeredo e Evânildo Souza Santos, confirmando, deve-se negar-lhe provimento."

Portanto, é possível depreender que o v. acórdão ora embargado, acolhendo a representação Pública, reconheceu que o ponto nodal para indagar a pretensa responsabilidade do ora embargante, são procedimentos descritos no Manual de

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

14/02/2002

ESK

(Continuação do acórdão do Embargos Infringentes referentes ao processo n.º 19.489/01.....)

operações de planta de processo da plataforma, o que segundo as assertivas do v. acórdão, justificariam a condenação por imperícia do ora embargante.

Entretanto, como restará demonstrado a seguir, este E. Tribunal, ao adotar tais fundamentos fáticos, considerou premissas falsas, não comprovadas pela Douta Procuradoria durante a instrução processual e que contrariam diametralmente não só as provas dos autos, mas, sobretudo, as provas novas (art. 105 da Lei n.º 2.130/54), recentemente obtidas (posteriormente ao encerramento da fase probatória), quais sejam: o laudo técnico elaborado pelo Sr. Rod Sylvester-Evans e o relatório pericial elaborado pelo Sr. Gary Kenney – que igualmente fazem parte dos Embargos Infringentes opostos pela também representada PETROBRAS, cujas cópias e traduções juramentadas seguem anexadas ao presente recurso, as quais atestam para uma falha oculta no projeto elaborado pela projetista AMEC.

Por fim, corroborando com o estudo realizado pelos l. experts, o embargante acosta ao presente recurso a recentíssima decisão absolutória proferida nos autos do processo n.º 2001.31.05.000663-5, pelo Exm.º Juiz Marcelo Luiz Marques Araújo, da 1.ª Vara Federal de Campos dos Goytacazes, que após minucioso estudo houve por bem absolver os funcionários representados naquele processo.

Ab initio, cumpre destacar a quantidade técnica dos profissionais que elaboraram referidos documentos. O Sr. Rod Sylvester-Evans foi perito responsável pela investigação do acidente Piper Alpha e é assessor direto de Lordo Cullen e da Coroa Britânica. Seu trabalho está voltado para análise global de acidentes. É consultor para desenvolvimento de projetos legislativos para plataformas de petróleo, e sistemas submarinos de produção e de perfurações.

Gary Kenney engenheiro expert em melhorias de sistemas, módulos de gestão de riscos e política para o desenvolvimento de regulamentos, perito em desenvolvimento de processos de produção de óleo e gás, tendo sido presidente da DAIV no biênio 2002/2004.

Destaca-se que ambos são mundialmente conhecidos pelas suas competências nas respectivas áreas, cujas curricula e o o. o. embargante pede vênia para acostar.

Conforme será comprovado a seguir, através da leitura atenta do minucioso trabalho realizado pelos D. experts, verifica-se que as explosões como posterior naufrágio da plataforma "P-3000VI" no um acidente entendido como "acomodar", em desconhecimento da realidade erro do projeto, principalmente no que se refere à falta de procedimentos e especificações adequadas, preparados pelos peritos da Marítima/AMEC em seus manuais de projeto.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartorários

Por fim, ratificaram os argumentos de PETROBRAS referente à sentença proferida na 1.ª Vara Federal de Campos, sendo que o Evento sequer foi denunciado na citada ação.

Paulo Roberto Viana, coordenador da plataforma, alega que cabe salientar que as referidas escalas somente agora estão sendo trazidas aos autos em virtude da censura concernente à passagem de serviço ter sido aventada somente por ocasião do voto do I. Juiz-Relator.

Decisão recentemente proferida pelo Douto Juízo da 1.ª Vara Federal de Campos, absolvição dos réus, erro de projeto.

Por fim, de preciosa importância trazer à colação, até por configurar-se prova igualmente nova, a recente sentença proferida pela 1.ª Vara Federal da Comarca de Campos dos Goytacazes (cópia anexa) nos autos da ação penal n.º 2001.51.03000853-5, instaurada justamente em razão do acidente com a plataforma "P-XXXVI".

Na referida sentença, publicada no D. O. de 13/03/2006, o MM. Juiz Marcelo Luzio Marques Araújo absolveu integralmente o ora embargante e os dois outros membros da equipe de operação da PETROBRAS.

De se ressaltar que o MM. Juízo Criminal, depois de 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 operadores da plataforma o conhecimento das falhas de segurança operacional e, por via de consequência, a prevenção dos desastrosos efeitos do vício oculto.

Constata-se, portanto, a teor dos documentos que constituem as provas novas ora trazidas aos autos, que as conclusões dos peritos convergem no sentido de demonstrar de forma cabal a exclusiva responsabilidade da ANEC/Martina no sinistro da "P-XXXVI", isentando de culpa o ora embargante que, na realidade, foi uma das vítimas desse lamentável acidente.

Além disso, a decisão expressa no acórdão foi fundamentada principalmente em errônea interpretação de que foi deduzido pelo embargante em sua defesa de fls. 1969/1970, tendo sido cabalmente demonstrado que, conforme exaustivamente confirmado nos relatórios dos peritos, o embargante nunca teve conhecimento, antes da ocorrência do sinistro, da existência de uma condição insegura na operação da plataforma "P-XXXVI".

Foi igualmente demonstrado não haver fundamento em atribuir negligência ao embargante por não ter acompanhado diretamente a operação de amontamento do TDE de

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

1642

JOSÉ CARLOS PIMENTA J. GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

Egrégio

(Continuação do acórdão de Embargos Infringentes referentes ao processo n.º 12.432/01.....)

bonobordo por se tratar de tarefa de exclusiva responsabilidade do supervisor de produção e sua equipe.

Também não resta dúvida de que a forma com que foi feita a passagem de serviço de COPLAT foi absolutamente regular, em conformidade com o procedimento determinado pela PETROBRAS nos casos de afastamentos regulamentares de integrantes da escala de supervisores e COPLAT.

Diante do exposto, requer e confia que V. Exa., eminente Juiz-Relator, juntamente com os demais Ilustres Juizes desse Egrégio Tribunal, haverão de prover os presentes embargos infringentes, para o efeito de exculpar integralmente o ora embargante por ser medida da mais lícita justiça.

Acrescentou que a referida sentença da 1.ª Vara Federal de Campos absolveu o embargante.

Elbio Celvân de Menezes, supervisor de produção, alegou que consistia-se, portanto, a ter dos documentos que demonstram as provas novas ora trazidas aos autos, que as conclusões dos peritos convergem no sentido de demonstrar de forma cabal e exclusiva a responsabilidade da AMMCO/Machado no sinistro de "E-XXN-97", isentando de culpa o ora embargante que, na realidade, foi uma das vítimas desse lamentável acidente.

Restou demonstrado, ainda, que a conduta do ora embargante foi tecnicamente compatível com a circunstância operacional que se apresentava naquela ocasião e em consonância com os conhecimentos disponíveis, não havendo razão de se imputar imperícia ao embargante.

Na exposição fundamentada, requer e confia o ora embargante que esse E. Tribunal, considerando as novas, e elucidativas provas técnicas ora anexadas, conhecerá e proverá o presente recurso, para, ao final, exculpar o ora embargante, por ser medida da mais lícita justiça.

Acrescentou que foi informado pela 1.ª Vara Federal de Campos.

Cláudio Mariano Machado, técnico de estabilidade, alegou que:

Dra. Meil, pela identificação que não só era motivada a abertura dos elipses, como a mesma deveria ser feita, como dito anteriormente, em tempo razoável antes da entrada da equipe sendo que, não fosse a ocorrência do acidente, os operadores nunca teriam entrado nos "stabiliz. box" para verificar o reparo que havia ocorrido.

A prova nova trazida é que apenas qualquer dúvida existente sobre a questão: o reparo deveria ser feito e o tempo necessário para que os elipses permanecessem abertos, nas duas vezes em que foi realizada a fixação e o desmontagem em 2 horas antes da entrada dos funcionários que lá trabalhavam.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

Caso contrário, deveria o ora embargante não ter procedido ao reparo essencial, para a "sobrevivência" da embarcação ou ainda, no caso de reparar o mesmo deveria ele ter permitido a entrada de sua equipe em lugar que oferecia risco de vida aos mesmos e ainda em ordem diametralmente oposta ao que dispõe o manual? Logicamente que não.

Da leitura atenta do laudo, auto-explicativo e ora trazido à baila, percebe-se que o ora embargante agiu de forma eficiente e que suas ações para reparo da plataforma, em especial no que pertine aos eixos, foi perfeita e que, a ocorrência do acidente no momento em que seria feito o reparo foi mera fatalidade/coincidência a qual nunca poderia ser prevista pelo ora embargante ou por ninguém que desconhecasse os erros de projeto que a plataforma continha, em especial sobre a ausência de classificação de áreas onde transitavam resíduos explosivos.

A espécie relacionada à alegação imperícia do ora embargante, impossibilidade conter o alagamento da "P-XXXVI".

Demais da equivocada conclusão acima demonstrada, o v. acórdão entendeu ainda que o ora embargante seria culpado pelo acidente porque teria agido, verbis, "imperícia quanto a ineficácia de suas ações para conter o alagamento na coluna avariada, para efetuar o seu desalagamento ou mesmo promover corretamente a movimentação de água de lastro entre as colunas não avariadas". Assim como no tópico anterior, os elucidativos esclarecimentos da prova nova trazida divergem de forma contundente do v. acórdão ora embargado e demonstram a exculpação do ora embargante. O relatório é taxativo em afirmar que as ações tomadas pelo ora embargante 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 2º (graus), 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 readquirir. 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/boraste no nível 4, através das bombas de serviço de água do mar e, depois, a inundação pela gravidade dominou."

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartográficos

"6.1.5 – Estou certo de que se os operadores de tetro a bordo não tivessem feito nada antes do abandono a condição de 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 ora embargante 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 de "P-XXXVI".

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 se relacione ao salvamento da plataforma, seria impossível exigir que o ora embargante o fizesse (se é que tal ação será um dia encontrada) em apenas 17 minutos e durante o período que se instaurou na plataforma após a primeira explosão.

A PIVM, em mérito bem fundamentada impugnação, defende o conhecimento, contudo, a improcedência do recurso, diante dos seguintes argumentos:

(– Do juízo de admissibilidade e do juízo de mérito.

1. Todavia em vista a peculiaridade das formas de cabimento dos embargos infringentes neste Tribunal, impõe-se fazer alguns comentários introdutórios com o escopo de expor os fins subjacentes à regra construída a partir do texto legal do art. 106 da Lei n.º 2.130/54.

2. A Lei do Tribunal Marítimo permite, diferentemente dos embargos infringentes no processo civil e no processo penal, a oposição deste recurso mesmo quando o julgamento for unânime. Permite, no, neste caso (quando a decisão for unânime), uma íntima ligação destes embargos com o instituto da ação rescisória prevista no Código de Processo Civil. Quando, obviamente, as devidas proporções, justifica-se esta proximidade teleológica porque em âmbito administrativo na lei acima citada, material propriamente dita, em razão de a decisão proferida neste Tribunal não ter a definitividade das decisões jurisdicionais, não comportando, portanto, a ação rescisória. É por isso que a Lei n.º 2.130/54 autoriza a interposição de embargos infringentes mesmo em caso de unanimidade, desde que estes sejam baseados exclusivamente em matéria nova, ou em prova posterior à fase probatória, tendo esta última hipótese (prova posterior) o mesmo conteúdo normativo da do art. 485, VII

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

do CPC. Almeja-se com este aproveitamento máximo da instância administrativa evitar uma eventual injustiça, valorizando, desta forma, as decisões dessa Corte Marítima.

3. Essa proximidade com a Ação Rescisória torna igualmente semelhante à análise que se deve fazer sobre a admissibilidade e o mérito do referido recurso. Assim, como na Rescisória, o juízo feito a respeito da real existência de matéria nova ou de prova posterior a embasar os presentes embargos é juízo de mérito e não de admissibilidade. A admissibilidade fica adscrita à verificação do cabimento, da existência de decisão passível de ser embargada e da tempestividade.

4. Feitas as devidas considerações introdutórias, passamos a análise dos presentes embargos.

II – Das hipóteses que autorizam a oposição dos embargos.

1. No entender desta Procuradoria os presentes recursos não apresentam relação entre a construção conceitual da descrição normativa do art. 306 da Lei n.º 2.180/54 e a construção conceitual dos fatos ou trazidos como novos pelos embargantes. (ver Teoria dos Princípios, de Humberto Ávila, p. 78, 3.ª edição). No caso em tela, essa relação de adequação inexistente, conforme se demonstrará.

6. Na verdade, são três as hipóteses de cabimento de embargos infringentes, sendo que os embargantes baseiam-se em duas delas, que são hipóteses que não se confundem, a saber:

Embargos exclusivamente fundamentados em matéria nova ou embargos baseados em prova posterior ao encerramento da fase probatória.

6.1. Da nova matéria da Lei decorrendo-se que são distintos estes fundamentos. Isto porque, na primeira hipótese, matéria nova seria questão de fato não apreciada durante a instrução do processo e de tal forma importante que seria capaz, por si só, de mudar favoravelmente a decisão e ponto de adjujar as demais provas colhidas na instrução do processo, necessitando, pela, da observação do princípio constitucional do contraditório que, no caso, ensejaria uma abertura de instrução para oportunizar a produção de nova prova pericial.

6.2. Já na segunda hipótese, os embargos infringentes baseiam-se em prova posterior ao encerramento da fase probatória. E como prova posterior também é um conceito jurídico indeterminado, faz-se necessária a construção da norma a partir da interpretação sistemática e teleológica, já que a própria lei parte da premissa de que a fase instrutória tem um fim e, por conseguinte, fácil é constatar que essa prova posterior deve ser algo extraordinário a justificar sua produção fora do momento apropriado.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

20/4/20
JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

6.2.1. Diante dessas considerações, temos que revelar quais seriam essas situações extraordinárias e embasar a oposição de embargos fundados em uma prova posterior ao encerramento de instrução, ou melhor, fundados em documento novo. Para essa identificação podemos, sem maiores dificuldades, utilizar a já mencionada regra prevista no CPC (art. 485, VII), a qual, pela semelhança teleológica, pode servir como fonte do conceito de prova posterior para fins de embargos infringentes, justamente por ser esta prova posterior, no caso em questão, um documento novo. Portanto, a prova posterior pode ser aceita para fins de embargos infringentes quando, depois da decisão colegiada, o recorrente obtiver documento novo, cuja existência ignorava ou de que não pôde fazer uso, capaz, por si só, de lhe assegurar pronunciamento favorável. Note-se que esse documento novo deve ser um documento já existente à época da instrução e versar sobre fatos apreciados durante a instrução, divergindo, nesse ponto, da matéria nova.

7. Nenhuma das duas situações está presente nos embargos opostos.

8. Do parecer trado como sendo "documento novo" para embasar os presentes embargos.

9. A bem da verdade, os embargos fazem confusão entre os dois conceitos acima construídos, eis que alegam fazer um "documento novo" dentro do conceito de prova posterior a fim de provar matéria nova. Logo, como foi, as alegações não prosperam.

10. Examinados os argumentos de embargos e o que se citará em síntese, é que ora, na verdade, através da alegada prova nova, pretende rediscutir questões de fato já amplamente constatadas, tentando, para tanto, sanar a possível desconformidade (sobre esse assunto falaremos mais à frente) e parcerias de documentos contrários no exterior, conforme resta comprovado através de documentos nos próprios laudos, a saber: na parte inicial do laudo da Global Mineração e nos rodapés de todas as páginas nos dois outros laudos: (sic)

Prepared for PETROBRAS ...in anticipation of litigation.

Cada laudo, elabrado na forma estabelecida pelo nosso Código de Processo Civil.

Prepared for PETROBRAS...in anticipation of litigation, sendo portanto, os três laudos tendenciosos e realizados para satisfazer interesse da PETROBRAS.

11. Destarte, não se pode considerar esta matéria exclusivamente nova, eis que não se trata de questão de fato desconhecida no processo, mas de prova posterior, eis que são documentos na forma de parcerias (também chamados de laudos técnicos, mas nunca de perícia como querem os embargantes), que a partir serão produzidos durante a extensa fase probatória e cuja existência a PETROBRAS evidentemente não ignorava pela simples razão de ter sido a própria embargante quem autorizou a produção dos documentos não é capaz,

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

por si só, de assegurar à embargante um pronunciamento favorável conforme se demonstrará debidamente mais abaixo.

11. Além do mais, a tão exatada prova posterior ao encerramento da fase probatória do processo como sendo matéria nova que os embargantes alegam servir de fundamento para a oposição aos presentes embargos infringentes baseia-se, exclusivamente, em documentos encomendados pela própria PETROBRAS, emitidos por técnicos por ela contratados a fim de analisarem, sob a ótica de interesse da embargante, fatos já amplamente discutidos no processo sobre os acidente e fatos da navegação que tramitou nesse rito de defesa e do contraditório, com 'longuíssima' fase de instrução probatória (fase esta, aliás, a adequada para a produção de laudos periciais e técnicos), evidenciando-se, desta forma, que os laudos ora apresentados como uma das bases para a admissão dos presentes embargos (a outra é a sentença de Primeira Instância da Vara Federal de Campos), são 'encomendas' para tentar viabilizar prova nova e respaldar os presentes recursos, sendo, ao mesmo tempo, documentos preparados com previsão de litígio na Corte de Nova Iorque (EUA), na ação inventada pelas seguradoras da PETROBRAS, a fim de receberem as respectivas contribuições pecuniárias, ainda não pagas, após esta em trâmite e com decisão definitiva de mérito.

12. Em síntese, esses laudos foram produções de prova unilateral e parcial tendo sido elaborados bem após a data do evento danoso e tiveram alegações já rechaçadas por esta Corte local. Se produzidos após o término da fase probatória, não se enquadram, por efeito, no conceito jurídico de documento novo (ver n.º 4.2.1), e se esses laudos estavam sendo produzidos à época de instrução não pode alegar a PETROBRAS que ignorava este fato e muito menos que não pode utilizá-los. Inclusive consta dos autos que a PETROBRAS, durante a fase instrutória requereu oitiva, sendo que tal pedido foi indeferido pelo Juiz-Revisor do processo em despacho fundamentado. Portanto a decisão de indeferimento matucada, tanto do plano legal, está correta.

13. Mas não é só isso. Outras considerações merecem serem feitas e algumas delas mencionadas devem ser aprofundadas. Passamos a discorrer sobre elas.

13.1. Primeiramente, um esclarecimento na já enfrentada questão da 'matéria nova'. Apesar a hipótese de estes acórdãos Embargos Infringentes serem providos, ignoramos qual razão a instrução probatória em homenagem ao princípio do contraditório (aspecto material), ou seja, a possibilidade de influenciar na decisão.

13.2. Com essa ressalvada, o processo seria postergado indefinidamente sem qualquer fundamento razoável, violando a lei que dispõe sobre essa Tribunal Marítimo, a qual impõe uma fase instrutória, momento oportuno para a embargante juntar

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

6967

(Continuação do acórdão de Embargos Infringentes referentes ao processo n.º 19.402/01.....)

qualquer documento visando a apuração dos acidentes e fatos de navegação e seus responsáveis que ensejaram o acidente e a perda total de "P-XXXVI", violando, por conseguinte, os princípios constitucionais:

a) da segurança jurídica, uma vez que, em homenagem à regra da preclusão, o processo não pode ficar em aberto eternamente, perpetuando, pois, o litígio, eis que o processo é uma marcha para frente;

b) da efetividade, presente no caput do art. 37 e art. 5, XXXV da Constituição Federal, já que, inobstante essa instância ser administrativa, é ela judiciariiforme;

c) o próprio devido processo legal, que impõe às partes uma paridade de armas, ou melhor, os litigantes devem receber tratamento processual idêntico, garantindo a igualdade de armas, eis que o processo não pode ensejar apenas o contraditório formal, mas sim o material;

d) o da celeridade previsto no art. 5.º, LXXVIII.

13.3. A respeito do contraditório, nos ensina o Doutor em Processo Civil Fredie Didier Jr., em sua "Curso de Direito Processual Civil", volume I, p. 57, 6.ª edição, editora JUSPODIVI que:

"O princípio do contraditório, além de fundamentalmente constituir-se em manifestação do princípio do estado de direito, tem íntima ligação com o da igualdade das partes e do direito de ação, pois o artigo constitucional, ao garantir aos litigantes o contraditório e ampla defesa, quer significar que terão o direito de ação, quanto o direito de defesa são manifestação do princípio do contraditório."

13.4. Não bastando narcentes atos unilateralmente por parte interessada sobre alegações já rechaçadas, esse Tribunal também está violando o direito substancial (material) do contraditório.

13.5. Mais uma vez nos reportamos ao Doutor em Processo Civil Fredie Didier Jr., em sua obra supracitada, mesmo volume, p. 59, onde este ensina que: (sic)

"O contraditório não se implementa, para o simplesmente, com a oitiva, com a participação com a possibilidade, conferida à parte, de influenciar no conteúdo da decisão."

14. Conclui-se, portanto, que o elemento substancial do contraditório é exatamente a possibilidade de influenciar na decisão.

15. Faz-se necessário, ainda, considerar mais um dado importante, o de ser a pretendida 'prova nova' ao encerramento da fase probatória, e bem a verdade, uma prova emprestada, pelas razões a seguir expostas.

15.1. Ocorre que os pareceres dos técnicos estrangeiros contratados pela embargante PETROBRAS tiveram como motivação uma nova investigação e conclusão de

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

20142

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

6961 ✓

(Continuação do acórdão do Embargos Infringentes referente ao processo n.º 12.432/01.....)

interesse da embargante/contratante em ação, ainda em trâmite, perante a Corte de Nova Iorque (EUA), sendo tais pareceres parte desse processo onde são litigantes as Seguradoras da PETROBRAS que pleiteiam de suas seguradoras as respectivas contribuições securitárias, ainda não pagas, decorrentes do sinistro relacionado à "P-XXXV", figurando nos autos a empresa AMEC, na qualidade de chamada ao processo como "respondente".

15.2. Em razão da Corte de Nova Iorque ter reconhecido a presença de "fortes indícios de existência de erro de projeto", a PETROBRAS contratou técnicos para elaborarem pareceres a demonstrar erro de projeto de responsabilidade civil unicamente da AMEC.

15.3. Nos deparamos, então, com três pareceres encomendados pela PETROBRAS, cuja motivação foi litígio de natureza civil, em sede de Tribunal estrangeiro, pareceres esses que se encontram juntados no referido processo, ainda não julgado naquela Corte americana, que os embargantes pegaram emprestados para fundamentar os presentes Embargos Infringentes, os quais se contrariam à decisão unânime do processo administrativo para apurar acidente e fato da navegação e seus responsáveis já julgado por esse Tribunal Marítimo, tendo sido a embargada condenada por unanimidade na forma do disposto no acórdão de fls. 4.536/4.739.

15.4. Os seguintes nomes Luiz Guilherme Laburde e Sergio Cruz Amadori nos ensinam no "Tratado de Processo de Contencioso" 4.ª edição p. 286 e 287, que (sic)

"A prova emprestada é aquela que, produzida em outro processo, é trazida para ser utilizada em processo em que surge litígio em seu uso... trata-se de evitar, com isso, a repetição inútil de atos processuais, otimizando-se, ao máximo, as provas já produzidas perante a jurisdição, permitindo-se, por consequência, seu aproveitamento em demanda pendente."

"A legitimidade da prova emprestada depende da observância do princípio do contraditório. A prova pode ser trasladada de um processo a outro desde que as partes do processo para o qual a prova deve ser trasladada tenham participado adequadamente do contraditório do processo em que a prova foi produzida originalmente."

16. Pelo fio do exposto, os embargos na linguagem não devem ser providos, pois não há fundamento para tanto, não podendo ser considerados como prova posterior para sustentar novas alegações produzidas unilateralmente e encomendados para servir de fundamento em outro processo onde se discute responsabilidade civil. Não há, no caso, citação extraordinária que se enquadre nos conceitos contruídos a partir do texto legal do art. 106 da Lei n.º 2.180/54, os quais legitimam os embargos infringentes de decisão unânime como expedientes de uma ação recorrente em nível de processo administrativo.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

1. Do não stare aos fundamentos de decisão.

17. Os presentes embargos não atacam os fundamentos da decisão, sendo incapazes, pois, de alterar a decisão proferida por esse Tribunal Marítimo. Vejamos.

18. Apesar que providos o embargos (hipótese levantada apenas para demonstrar a falta de utilidade), o conteúdo jurídico dos documentos acostados na pretensão de ser reconhecido como prova posterior não vai eximir a PETROBRAS de sua responsabilidade no âmbito administrativo dessa Corte, eis que a responsabilidade civil contratual entre a embargante e a Marítima é uma questão entre os contratantes fugindo à competência desse Tribunal Administrativo Marítimo.

19. Os fundamentos da condenação da PETROBRAS por sua conduta culposa persistem inteiros íntegros, examinados sob a luz do que compete o Tribunal Marítimo conforme estabelecido no art. 1.º, II, do T.º de Organização e Competência da 1.ª Instância.

20. A embargante alega que a decisão recorrida não se baseia no art. 4.º, 2.º, da Lei 4.070/62, pois resolveu a responsabilidade de forma a tentar estabelecer culpa exclusiva de umas de suas subcontratadas, não julgando, porém, sua responsabilidade com base em todos os fundamentos pelos quais foi julgada culpada, à unanimidade, por esse Tribunal Marítimo. Pretende a recorrente que seja determinada quantitativamente a proporção de sua responsabilidade em cotejo com as outras representadas, como se o caso se tratasse de culpas concorrentes que poderiam ser mediadas e compensadas por esse Tribunal. Esquece a embargante que verificada a culpa exclusiva de uma de suas subcontratadas configurada estará a culpa da embargante pela simples razão de ser a embargante a contratante, a qual, nesse qualidade, tem a obrigação de zelar pela segurança da operação, sob pena de multa. Que a concorrência de culpas é examinada neste Tribunal quando, por exemplo, há colisão entre dois navios em que um pode ser mais culpa do que o outro. Não é, pois, o caso dos autos. No caso em tela, diferentemente do exemplo aventado acima, existe uma relação jurídica interna que envolve contratante e contratado para a realização de sua atividade, não se podendo falar em concorrência de culpas, posto que esta culpa decorre da divisão pela convergência dos deveres das contratantes à luz do que este Tribunal entende de responsabilidade. Antes de pronunciarmos, faz-se necessário a análise da decisão.

21. O embargante que recorreu ao Tribunal Marítimo, a falta evidência e com toda razão, que no campo administrativo a linha de responsabilidade civil decorre dos atos da embargante com o embargado de culpa de todos os contratos e subcontratos que fez a PETROBRAS. E não é suficiente a parte não ter um contrato com a Marítima de

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

6840
11
(Continuação do relatório de trabalho de investigação nº 11, 102/01....)

responsabilidades com relação aos serviços jurídicos para legislação em assuntos
específicos para o processo de desenvolvimento. Ressalta-se que mesmo na esfera
civil, a responsabilidade é compartilhada pelo Estado e pelos seus prepostos
conforme o artigo 177, parágrafo 1º, da Constituição da República Civil.

Conforme o artigo 177, parágrafo 1º, da Constituição da República:

1.º A União Federal, no âmbito da legislação federal em seu art. 177,
parágrafo 1º, tem a responsabilidade de garantir a defesa jurídica e gas natural e outros
interesses dos Estados. Não é a responsabilidade delegada de privilégio de exploração
econômica, que é uma responsabilidade.

2.º A União Federal não deu este privilégio a nenhuma ou qualquer outra empresa,
mas sim, a responsabilidade de garantir a defesa jurídica e gas natural e outros
interesses dos Estados no desenvolvimento e crescimento da nação brasileira.

3.º A responsabilidade de garantir a defesa jurídica e gas natural e outros
interesses dos Estados é uma responsabilidade delegada de privilégio de exploração
econômica, que é uma responsabilidade.

4.º A responsabilidade de garantir a defesa jurídica e gas natural e outros
interesses dos Estados é uma responsabilidade delegada de privilégio de exploração
econômica, que é uma responsabilidade.

5.º A responsabilidade de garantir a defesa jurídica e gas natural e outros
interesses dos Estados é uma responsabilidade delegada de privilégio de exploração
econômica, que é uma responsabilidade.

6.º A responsabilidade de garantir a defesa jurídica e gas natural e outros
interesses dos Estados é uma responsabilidade delegada de privilégio de exploração
econômica, que é uma responsabilidade.

7.º A responsabilidade de garantir a defesa jurídica e gas natural e outros
interesses dos Estados é uma responsabilidade delegada de privilégio de exploração
econômica, que é uma responsabilidade.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

3821

(Continuação do acórdão de Embargos Infringentes referentes ao processo n.º 19.489/01.....)

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 com foco de persecução penal, função do Estado.

Importante tecer algumas considerações sobre a noção de 'responsabilidade'. Esta implica na ideia de resposta, termo que, por sua vez, deriva do vocábulo latino 'respondere', com o sentido de responder, replicar, conforme nos ensina o jurista Antônio Queiroz Telles, em sua obra "Introdução ao Direito Administrativo", p. 409.

Quando o Direito trata da responsabilidade, induz de imediato a circunstância de que alguém, o responsável, deve responder perante a ordem jurídica em virtude algum fato precedente. Esses dois pontos — o fato e a sua imputabilidade a alguém, constituem pressupostos inafastáveis do instituto da responsabilidade.

No que diz respeito ao fato gerador da responsabilidade, não está ele atrelado ao aspecto da licitude ou ilicitude. Como regra, é verdade, o fato ilícito é que acarreta a responsabilidade, mas, em ocasiões especiais, o ordenamento jurídico faz nascer a responsabilidade até de mesmo de fatos lícitos. Nesse, a caracterização do fato como gerador da responsabilidade obedece ao que a lei estabelecer a respeito.

O fato gerador da responsabilidade varia de acordo com a natureza da norma jurídica que o contempla. Essa variação é que propicia tipos diversos de responsabilidade, ou, melhor, a diversidade da norma corresponde à diversidade dos tipos de responsabilidade.

Teremos, então, que se a norma tem natureza penal, a consumação do fato gerador provoca responsabilidade penal; se a norma é de direito civil, teremos a responsabilidade civil; e, finalmente, se o fato estiver previsto em norma administrativa, dar-se-á a responsabilidade administrativa.

As normas jurídicas são autônomas entre si, por conseguinte, as responsabilidades também o serão, em princípio, independentes: a responsabilidade civil não acarreta, necessariamente, a responsabilidade penal e a administrativa; esta última, por sua vez, independente da civil e da penal.

O processo, em questão, julgado administrativamente teve como fato gerador acidentes e fatos da navegação que culminaram no naufrágio da "P-XXXX", cuja competência é desse Tribunal Marítimo conhecer e julgar por determinação legal, independentemente da responsabilidade penal e civil apurada estas na esfera de direito penal e civil.

Em sede administrativa, porém, o foco é outro. Vale ressaltar que o julgamento da "P-XXXX" foi feito por um Tribunal especializado, analisando as provas colhidas nos autos, tais como laudo pericial, laudos de peritos técnicos, uma grande quantidade de

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

E91-2

(Continuação do acórdão de Embargos infringentes referentes ao processo n.º 19.489/01....)

documentos e uma extensa lista de depoimentos, tomados, inclusive, na fase instrutória do processo administrativo pelos acidentes o rator da navegação que culminaram no naufrágio da "P-XXXVI".

O acórdão unânime do Tribunal Marítimo baseou-se em prova técnica, com deferimento de contraditório, exercida amplamente pelas partes, não isso sob o foco da responsabilidade administrativa.

Desta forma, não há como se aceitar como prova, em processo administrativo, uma sentença penal de Primeira Instância fundamentada em falta de provas. Não há muito que argumentar diante de tal despaúcio. A sentença penal transitada em julgado faz coisa julgada nas instâncias administrativas e cíveis nos casos expressos do art. 235 do Código Civil. Não é, toda evidência, o caso dos autos. Portanto, essa sentença que embasa todos os recursos e trazida aos autos como sendo "prova nova" não deve se aceitar já que nem é prova, pois é fundada justamente na falta de provas.

Ademais, os dois últimos embargantes, nomeados neste peça, Evamilio Souza Santos, operador de produção e Cláudio Marinho Maranhão, técnico de estabilidade querendo dar a esta sentença penal absolutória, fundamentada em falta de provas, proferida por Juiz Federal na Ação Penal Pública n.º 2001.51.05.000023-5 o contido da jurisprudência nãosa e pacífica, trazendo-a como "prova" à abater-las perante esta Corte Marítima marítima, apesar de não terem sido partes ré na referida ação penal, não havendo qualquer cabimento para tanta pretensão.

Pelo exposto, a referida sentença penal não pode servir de escudo para fundamentar embargos infringentes, perante esta Corte Marítima, como sendo uma "prova nova", levando-se os embargos opostos, também por esse fundamento, julgados improcedentes.

Publicada nota para possíveis informações.

A Marítima Petróleo e Engenharia Ltda. impugna os embargos alegando inviáveis os embargos sob o fundamento de prova nova.

Certamente de se alegar o embargo dos sobres atropados da PETROBRAS, inconformados com a sentença condenatória. Mas é de se alegar a temeridade de chamar de "prova nova" uma quantidade de laudos de peritos técnicos particulares, fornecidos exclusivamente a preço de custo (dois deles financiados para a PETROBRAS), para atender aos interesses da PETROBRAS e de argumentar desqualificando-se em longínquas plagas.

A PETROBRAS alega que tais laudos seriam prova nova porque não conhecidos até o julgamento de 1997/05.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

23-12

JOSÉ CARLOS FIMMENTIL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

EJ-3

(Continuação do acórdão de Embargos Infringentes referente ao processo n.º 19.189/01....)

Ora, qualquer interessado pode conseguir relatórios, opiniões, escritos, posteriores ao acidente, a qualquer tempo depois do julgamento. Serão 'provas novas'? Evidente que não.

Prova nova é a prova material que não era conhecida, nem poderia ser conhecida, quando e até o final da instrução do processo, o que, por sua natureza, poderia ter influenciado decididamente a decisão adotada pelo Tribunal.

Certamente não se enquadra neste conceito o parecer técnico, a opinião, de peritos de partes interessadas.

E mais. O juiz julga de acordo com as provas dos autos. O perito de acordo com os elementos que lhe são fornecidos. Não se tem a mínima ideia de quais elementos foram fornecidos aos peritos-empregados da PETROBRAS 15. Tiveram acesso às provas produzidas na instrução do processo no Tribunal Marítimo? E que outras provas tiveram para opinar? Onde o contraditório, que se observou neste Tribunal? A Marítima não é parte no tal processo de Nova Iorque.

A outra 'prova nova' apresentada como tal, é a decisão do Juízo Federal Criminal de Campos.

Não traz qualquer novidade. Apenas, em sentido, inocenta os denunciados, empregados da PETROBRAS, porque impossível examinar a plataforma afundada. O resto é conjectura, suposição, não se sabe baseada em que elementos de prova.

Ninguém da Marítima foi denunciado, ninguém da Marítima chegou a prestar depoimento, mesmo como testemunha, naquele processo penal. Como concluir que as constatações do referido processo podem constituir prova de algo, neste processo do Tribunal Marítimo?

E mais, o Tribunal não está submetido à decisão da Vara Federal de Campos, que apura a culpabilidade penal de alguns, não o acidente em si. Tanto que declarou o promotor, e o juiz, que nada podia ser afirmado, porque a plataforma já não mais poderia ser periclitada.

Vale lembrar-se, ainda, que o nobre advogado da PETROBRAS, como ele mesmo afirma em seus embargos, declarou ao 'Tribunal', quando do julgamento, a existência da 'prova nova' que agora trouxe, requerendo então que o julgamento fosse convertido em diligência. O que foi indeferido. Agora simplesmente volta a bater na mesma tecla.

Não existe prova nova: caso de não conhecimento dos embargos

Quanto ao mérito.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

25.12

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

(Continuação do acórdão do Embargos Infringentes referentes ao processo n.º 19.489/01)

Se, no entanto, decidir o E. Tribunal que os pareceres apresentados e a sentença constituem prova nova, não caberá, como querem os embargantes, decidir de plano de maneira diferente do que já foi decidido pelo Tribunal Marítimo, por unanimidade.

A PÉTROBRAS não recorre para pleitear a sua absolvição. O faz, como desde o início deste processo, para incriminar outros, fazendo o papel da Procuradoria, sem sequer ser sua assistente.

Se o Tribunal Marítimo aceitar o recurso, caberão então, ao Tribunal, determinar que o processo volte à Procuradoria, para oferecer representação contra a AMEC, que é apontada pelos embargantes como responsável por erros técnicos de projeto.

É o que diz a PÉTROBRAS, a fls. 4966, em seus embargos:

"Tendo sido a empresa inglesa AMEC PLC - contratada da co-representada Marítima - a encarregada e responsável pelos serviços relativos ao projeto de upgrade, consistente na conversão e adaptação da plataforma (design, fluxogramas de processo, memórias de cálculos, manual de operação, entre outros) entre os anos de 1997 e 1999."

Ora, não se pode julgar sem que o acusado se defenda. Até agora a AMEC não participou do processo no Tribunal Marítimo. Diz a PÉTROBRAS que emboca o processo de Nova Iorque. É o que disse a AMEC naquele foro?

Assim, se defende a pretensão absoluta da PÉTROBRAS, de se aceitar como prova nova o que trouxe junto aos embargos, e princípio do contraditório terá que ser observado, com a representação do acusado, e adiando-se a instrução para que todos os interessados participem.

Finalmente, o Registro Italiano Navale, também interessada, impugna o recurso, alegando:

a) O não cabimento dos Embargos: novos laudos.

Os embargantes, em petições padronizadas no particular, são vagos quanto ao cabimento counsel, não deixando totalmente claro em qual dos dois possíveis fundamentos legais (matéria nova ou prova posterior à fase probatória) estaria baseado seu pedido de revisão.

Embora no título de seus recursos faça-se menção a "Matéria e Prova Novas" (vide, por todos, de fls. 1.934, a capa dos Embargos Infringentes oferecidos pela PÉTROBRAS), o subseqüente expõe-se bem a crer que não se trata de suscitar uma matéria nova, posto que os novos documentos e cuja existência os embargantes agora aludem dizem respeito à matéria versada antes no processo, qual seja, a questão do erro de projeto. O real fundamento dos recursos seria, pois, prova posterior à fase probatória.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

4-12

JOSÉ CARLOS PIMENTE, GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

(Continuação do acórdão de Embargos Infringentes referentes ao processo n.º 19.339/01...)

Alas, seja lá como for, o fato é que os embargantes não fizeram a demonstração necessária de qualquer daqueles dois fundamentos recursais, de sorte a patentearem o cabimento dos embargos infringentes, e assim terem aberta a via de um reexame quanto ao mérito da causa.

De fato, alegam os embargantes que em processo relativo ao acidente, tramitando perante Tribunal de Nova Iorque, haveria sido proferida decisão determinando taxativamente a "aviso" que toda a documentação requerida pelas Autoras do pedido e que se encontrava sob seu exclusivo poder, fosse encaminhada àquela Corte para análise diante de fortes indícios de ocorrência de erro de projeto" (vide fl. 4.956 - já que nesse particular todos os recursos são idênticos, por racionalização indicam-se-ão, doravante, apenas as folhas pertinentes aos embargos infringentes da PETROBRAS).

Seguem, então, duas transcrições entre outras (às fls. 4.958 in fine e 4.959 in fine), totalmente apócrifas, atribuídas pelos embargantes à Corte estrangeira, que, sintomaticamente, não aludem em momento algum aos tais indícios de erros de projeto. Eis os dois trechos:

"Faltam bastantes informações de que as questões com respeito a falhas no projeto não são suficientemente identificadas. Projetos são tarefas contínuas e não é fácil entender um produto final sem apreciar como o indivíduo que o projetou chegou ao resultado. Daí a necessidade de um amplo número de documentos, experiências e descrições, uma vez que a plataforma está submersa, de fotografias. Bem a apresentação destes materiais à audiência, as provas da engenharia tornam-se inextinguíveis."

"Os respectivos procuradores afirmam 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 AACHEM/Brazília."

A partir dessa premissa incorreta de existência de documentos nos indicativos de erro de projeto colhidos na tramitação do processo estrangeiro - e era isso dos Recorrentes identificar, peremptoriamente, quais específicos elementos seus revêm estes, os embargantes avançam para a assertiva seguinte de que enviamos rastros no sentido de obter mais elementos, ou que colaboraram com a obtenção do acurado relatório elaborado pelo perito porito (um certo senhor de nome Paul Sylvester-Evans), cujo laudo vem a ser, repita-se, um dos conteúdos dos presentes embargos e que aduzem "a respeito da expressão manifestação" (fl. 4.959).

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

11-17
JOSÉ CARLOS RIBEIRO GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

6876

(Continuação do acórdão de Embargos Interpostos referentes ao processo n.º 19.420/01....)

Segundo no seu conformismo de raciocínio, os embargantes avançam para a conclusão de que à luz da "relevante sublevar" trazida pelo relatório do "perito" Rod Sylvester-Evans, a PETROBRAS teria escolhido "dar início à contratação dos melhores peritos nos respectivos áreas afetas ao sinistro ora sob exame... de modo a prospectar o aprofundar a real dimensão e a veracidade dos fatos cognitados tanto pela Corte americana, como no relatório do Rod" (fl. 4.954 in fine). Tal argumenta, categoricamente, quanto à prova nova (fl. 4.977):

"Com efeito, a prova nova que serve de base para a oposição dos presentes embargos interpostos encontra-se materializada em três (03) minuciosos relatórios técnicos embargantes - devidamente lideizados para o vernáculo - subsanados pelos Drs. Rod Sylvester-Evans, Gary Kenney e Stuart Barr." (grifos nossos.)

É pela leitura desses três novos laudos, segundo os embargantes, constatar-se-ia "a ocorrência de um vício oculto no projeto do sistema de drenagem" (fls. 4.977).

Mesmo diante da confusa descrição dos embargantes quanto ao preciso elemento probatório novo no qual estariam respaldados os recursos, resta evidenciado que esses três laudos jamais poderiam constituir, em si mesmos, prova nova, sendo novo seria, isso sim, originariamente, o documento inédito preliminarmente colhido da AMEC por determinação da corte estrangeira e a partir do qual três técnicos isolam, então, elaborado opiniões extra autos eventualmente diferentes das conclusões capituladas no julgamento aqui deste Tribunal Máximo.

Ora, todo esse indróglio suscitado pelos embargantes não se sustenta em pé nem por um instante naquilo que se refere ao ambiente recursal. Não intrinsecas as inconsistências tem-se asperdo.

Tanto após omissor, a alegação de que teria havido exibição judicial de elementos documentais novos pela AMEC à na Corte norte-americana resta totalmente inaproveitada.

Os embargantes, efetivamente, neste tocante, limitam-se a alegar essa circunstância sem todavia ministrar uma única prova de que afirmam. Não trazem cópias das decisões judiciais proferidas nos autos daquele processo estrangeiro, nem da peça probatória supracitada colhida naquela instância que seria descrito aqui nos autos do presente feito. Tudo é feito à base de meras alegações desacompanhadas do mínimo comprovatório.

Essas inclusões tornam absolutamente impensáveis as transcrições de fls. 4.958 in fine e 4.959 princípio reproduzidas nesta petição, no item 8 supra, supramente de excertos de decisões proferidas no processo estrangeiro. Apertar o desquite do mínimo

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Contábeis

Elet

(Continuação do verbete de Embargos Inibitórios referentes ao processo n.º 19.439/01.....)

autenticidade, tais fragmentos de texto não podem, logicamente, ser aceitados como fundamento da existência de alguma prova nova, a qual, aliás e ademais, sequer fazer menção.

Somente essa constatação, torçoso e convir, basta para fazer cair por terra a utilização dos três laudos técnicos que enariam, obliqua e pretensamente, utilizando a 'prova nova' cuja existência, identidade e conteúdo se desconhecem. É na medida em que não se demonstrou recombinarem, qualquer prova nova, deverão ser tomadas como análises das mesmas evidências sobre as quais debateram-se este Tribunal Marítimo, o que leva-os, automaticamente, a serem inúteis para amparar recursos de Embargos Inibitórios com respaldo na 1.ª parte do art. 1.º da Lei n.º 2.180/54.

Aliás, note-se de passagem, por extremamente relevante, que esses três laudos também não são aquilo que os Embargantes, sutilmente, com sua linguagem evasiva, tentam induzir a crer.

Tenham os recorrentes presente a impressão de que trata-se de prova emprestada, no sentido de prova construída dos autos do processo estrangeiro, trasladada para o presente processo. Até a Junta Provisória, como se vê nas suas conclusões de fls. 6.736, parece ter sido levada a considerar nessa ilusória impressão.

Mas nem isso é verdade, eis que:

Primeira dos três laudos vem acompanhado de certidão da Corte norte-americana atestando-os como documentos constantes do processo que lá tramita, nem ostentam qualquer vestígio de terem jamais sido lá utilizados, tais como certidões, numeração de páginas etc.,

Não há certidão oficial da Corte norte-americana atestando se teria sido exercido contraditório com relação aos citados laudos (existiriam laudos contrários a partir da suposta 'prova nova'), nem assim quer o eventual juízo de valoração do Tribunal estrangeiro a propósito da questão ante-vestida (alguma opinião técnica acaba caracterizada pelo órgão jurisdicional?).

Iguamente não há certidão do Tribunal estrangeiro atestando qual o papel processual do tão propagado Sr. Paul Sylvester Evans, a quem os embargantes atribuem o título aceno pomposo e impreciso de 'perito'. Será ele o perito apontado pelo Tribunal de Nova Iorque, um assistente técnico de nome das partes ou mero especialista que, sob seu laudo privado para utilização como prova documental unilateral com favor de parte que contraria o?

Os conteúdos dos dois outros laudos, conforme admitam os próprios embargos, indubitavelmente incluem-se, apesar da última alegação, numa mesma categoria.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor de Divisão de Seção

69 13

7 (Continuação do acórdão de Embargos Infringentes referentes ao processo nº 19.89.01....)

Dito isso, não há como fugir a constatação de que os embargos infringentes são, por si só, peças autônomas, não há nelas o menor resquício de cabimento que possa lhes imprimir admissibilidade, mesmo esta admissível, única e exclusivamente, aos próprios embargantes, por não se desincumbirem do ônus de comprovação do enquadramento legal a seu cargo.

Além disso, mesmo que se fechassem os olhos para a ausência originária de algum documento novo, e se resolvesse, por extrema consideração, encetar os laudos em si, no seu conteúdo, de igual modo eles não caracterizam seja matéria nova, seja prova posterior à fase probatória.

Não constitui matéria nova porquanto a tese de erros de projeto por eles abraçada já foi exaustivamente debatida ao longo de todo o processo, resultando na condenação conjunta da PETROBRAS e da cor-respondente Marilina Feteleco e Engenharia Ltda. como responsáveis nessa parte.

Além, a tese de um erro de projeto coube pela qual se buscava a responsabilização exclusiva de Marilina e da Feteleco, com a correspondente exculpação da PETROBRAS, tem como principais atores neste processo o cor-respondente e também embargante Paulo Roberto Vasconcelos (vide sua defesa de fls. 1.574/1.586), tem ainda a própria PETROBRAS (vide sua defesa de fls. 1.577). Logo, tratando-se de matéria velha nestes autos, suscitada desde a fase postulatória.

Mas as três razões igualmente não constituem prova posterior à fase probatória para os efeitos da Lei nº 2.180/54.

Seu caráter, aliás, poderia tanto ser idêntico reconhecido pela parte recorrente, servir de prova nova para a concessão de embargos infringentes aqui neste Tribunal. A jurisprudência desta Casa registra inúmeras decisões nesse sentido.

Porém, o que lhes atribui o caráter de prova nova não é o fato de serem tais laudos, para o simples efeito, documentos emitidos após o encerramento da etapa probatória.

No mesmo caso, simples seria o recurso interposto à instância dos embargos infringentes, mesmo diante de decisão unânime. Bastaria à parte derrotada em 1ª grau apresentar um laudo técnico fundamentado, que se limitasse a mostrar o material probatório já anteriormente examinado no acórdão a ser recorrido, para, daí, ser encaminhada a via recursal, em um Agravo decorrente do art. 100 da Lei nº 2.180/54.

Pois tanto pretendem postular ao encerramento do fase probatória, para passarem a status de prova para depois trazer na sua peça uma opinião de acordo com o que se convenceram, meramente, não apresentando a respectiva prova

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

8179 JK

(Continuação do acórdão do Tribunal Julgadores integrantes do processo nº 19.339/01.....)

que dos autos já consta, mas sim, ao contrário, devem efetivamente revelar uma nova evidência (e não simples opinião) capaz de alterar o cenário probatório antes estabelecido.

Essa nova evidência poderá consistir, por exemplo, em documento novo (que, aliás, é precisamente o que os embargantes alegam), em depoimento de testemunha antes desconhecida ou inacessível, ou ainda no surgimento de coisa ou conhecimento dos fatos antes ignorados. A partir da nova evidência será naturalmente lícito ao expert elaborar as considerações técnicas pertinentes.

Além tanto que certamente não se trata da opinião divergente do expert, por mais autorizada que possa parecer, numa revisão pessoal e requerida da prova dos autos, não caracteriza prova nova para o fim de ser, lícito.

Em outras palavras, para efeito de justificar o cabimento de embargos infringentes, laudos posteriores à instrução valerão tanto como prova nova quanto a própria prova nova em que se basearem. Quer dizer-se, com isso que tais laudos não desdubam, por si, de valor probatório novo, com prova nova autônoma e independente que lhes de origem o respalda, não logram alcançarem a esse especial status processual. A prova nova é que lhes dá o corpo da existência.

É exatamente esta a situação dos três laudos que respaldam os embargos infringentes. Conforme não exposto, não apenas identificaram e individualizaram qual seria o misterioso documento certo colado ao histórico do processo sendo-marcado que lhes teria servido de plataforma de partida. Todos obtidos, sob recomendação da PETROBRAS, depois do julgamento proferido por este Tribunal Julgadora nos 1997/03. Os três laudos são, pois, insuficientes para estabelecer a relevância dos embargos infringentes.

b) O não cabimento dos embargos a sentença penal.

Passando agora à avaliação da sentença penal como prova nova aqui, então, as coisas adquiriram contornos que contradizem o próprio bem comum.

De um lado, tendo em vista que a sentença criminal resolveu esgotar os rumos da análise da prova dada quanto ao crime do marketing da plataforma, com a devida razão pode se afirmar o que quer que não sobre o julgado criminal, exceto que constitui prova nova. E, ao contrário, é a certa cultura dada. Não há, na ordem prova alguma, por isso mesmo o carácter de absolvição por falta de prova.

De outro lado, não há a necessidade de se ouvir V. Exa. com extensas abonações doutrinárias e jurisprudenciais acerca do carácter das sentenças absolutórias por ausência de provas sobre os demais estímulos jurídicos processuais.

Assim, a sentença penal que categoricamente reconheceu a existência material do fato impõe uma obrigação absoluta e imposta a todo nível como definitiva.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor de Divisão de Serviços Cr.

EP80

(Continuação do acórdão de Friburgo, julgado nos autos do processo n.º 12.189/01....)

É o que dispõe taxativamente o art. 60 do CPP. A própria Procuradoria, na sua resposta aos embargos, já destacara esta circunstância, assim: 170/677.

Orá, se assim é, então, invariavelmente, o juízo criminal que lá na esfera penal executou vários dos aqui co-representados ante o entendimento de que não seria viável estabelecer-se a causa determinante do evento com total certeza, revela-se inócuo, do ponto de vista processual, com relação ao processo aqui do Tribunal Marítimo, bem assim a qualquer outro na órbita civil.

Por conseguinte, a sentença penal em questão, dado a sua própria natureza e conteúdo, não se caracteriza, em absoluto, como prova nova apta a franquear o acesso aos embargantes à instância especial dos embargos milimétricos.

c) A inadmissibilidade por falta de fundamentação processual.

Além ainda outra grave causa de inadmissibilidade acresce as anteriores.

É que os embargos insistem no fato de erro de projeto por culpa exclusiva de terceiros, posto que no projeto existia pretensa vício oculto inaccessível a ela, **ECTRODINAS**, mora dona da obra.

Carinhoso, expõem-se os vícios fundamentando para a sua condenação, qual seja, o do erro de operação.

Orá, este, parecia-se, pertencendo instando, à os pretensos defeitos de projeto não excusam as inúmeras evidentes operações irregulares cometidas pelos embargantes. Para ficar somente com um exemplo que diz respeito diretamente à ora petição, lembre-se do absurdo dimensionamento de "vazio" do TDE de bordo, uma grave alteração estrutural da plataforma realizada sem que o RPA, Sociedade Unificadora da cidade, fosse previamente notificado dessa intenção e o que, inclusive, segundo as regras aplicáveis, é causa para a imediata perda do plano.

Orá, a incapacidade dos recursos de atacar simultaneamente ambos os fundamentos da decisão implica na ausência de interesse em recorrer, visto que mesmo o hipotético acolhimento do recurso quanto ao fundamento técnico atando não logrará, jamais, reverter a decisão recorrida, a qual permanecerá de pé pelo fundamento estante. A falta de interesse em recorrer decorre, e invariavelmente, da ausência de qualquer vantagem prática que possa ser atingida mediante o sucesso do recurso, ainda que concebendo-se o seu acolhimento.

A doutrina é clara a esse respeito. Fiquemos, por falta de espaço, com a lição de José Carlos Barbosa Moreira:

"A luz do mesmo princípio acima exposto, nega-se inadmissível, por falta de interesse, o recurso em que se funda a desqualificação material de um dos fundamentos

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

12

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

681

(Continuação do acórdão de Embargos infringentes oferecidos ao processo nº 19.190/01....)

da decisão impugnada, quando o (s) outro (s) seja (m) bastante (s), por si, para justificá-la, com efeito tal, por hipótese, ainda que recorrendo ao fato óbvio de quem a inconsistência daquele singular motivo, a conclusão subsistirá in totum, isso significa que o julgamento do recurso em caso algum poderia fazer a opção o inferior qualquer variação prática." (Comentários ao CPC, vol. 5, pág. 352, Forense, 4.ª ed. 1989)

Esse básico princípio em matéria de admissibilidade recursal já viu-se até mesmo exigido em Súmula do STJ para os recursos de sua competência. Confira-se o teor da Súmula nº 283 : "É inadmissível o recurso extraordinário, quando a decisão recorrida assenta em mais de um fundamento suficiente - o recurso não abrange todos eles"

Por conseguinte, também por esta razão os embargos infringentes não devem ser conhecidos.

II - Do mérito.

Caso, por absurdo, pudessem os embargos infringentes alcançar o caso quanto ao mérito, seria então a hipótese de provê-los em caráter

Nada do que se contém nos três laudos, ou o conteúdo de alienar o quanto já ficou decidido por este Tribunal Marítimo.

Dada uma breve leitura dos três documentos que a consistência, do imediato, que eles sugerem a existência de qualquer dúvida em prova real, todos os temas já examinados apontados, discutidos e rejeitados no curso do presente processo.

Exatam lá, folha por folha, todas aquelas velhas bases suscitadas principalmente pela PETROBRAS e pelo representante Paulo Roberto Viana desde suas defesas (vide, respectivamente, fls. 1.871/1.882 e 1.969/1.970), a saber: críticas quanto ao design do sistema de TDEs; ausência ou existência de válvula que impedisse o fluxo na caixa para dentro dos TDEs; ausência de uma segunda válvula que impedisse a sobrepressurização acidental dos TDEs; ausência de HAZOP mais parametrizando sobre o sistema dos TDEs; suposto agir com na classificação de área de risco no sistema dos TDEs; ausência de detectores de gás na área circunvizinha aos TDEs, e questões de estabilidade da plataforma.

Por tudo isso e como já se viu, o que inclusive põe a nu a inconsistência e a insuficiência dos embargos.

No que concerne à sua petição, tudo isso já foi cabalmente refutado na prova documental, onde a própria que trouxe os fatos, pelo próprio uma superlativa prova encimada pelo laudo do perito Paulo Roberto Ribeiro Ferreira, a qual narra as justas condições das três diferentes situações de processo e de laudos pelo interessado, de modo a revelar, sobretudo, na avaliação pelo Doutor Procurador, da defesa do RIMA, com o

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

3862 ✓

(Continuação do relatório de Embargos Interpostos referentes ao processo n.º 19.199/01.....)

consequente pedido de que fosse feita justiça, pedido este do órgão acusador atinalmente unanimemente acatado no acórdão do fls. 0.266/4. 12/6

De toda a sorte, não indo vossa para repertar-se a todas as evidências dos autos e especialmente a sua prova técnica, a defesa não hesita apenas referir o seguinte:

A função das Normas de Classificação não é o de definir o design da construção, mas sim o de simplesmente verificar se o design em causa proposto pelos projetistas atende às regras de classificação aplicáveis:

O projeto apresentado pelos projetistas de "P.XX.XVI" ao RINA atende aos parâmetros de classificação:

inúmeros detalhes construtivos adicionais que agora incluem a PETROBRAS, ao representado Paulo Roberto Vieira e seus técnicos que emitiram os laudos juntados com os embargos (então não se sabia sobre a causa peculiar dos representados), não eram exigíveis pelas regras de classificação da plataforma (por exemplo, uma pequena valvula de arivo para os TDEs conforme sugerido no relatório do Dr. Paul Sylvester-Evans vide fls. 3-426, item 2.3.2.);

Os três relatórios citados pelo, então gestor, derivam de laudo, anti de indústria e laboratório, em prova, sobre de procedimento concebido pela PETROBRAS e seus funcionários. Assim, para ficar apenas com um rápido padrão, chamando exemplo, deve ser lembrado o dispositivo flangeamento do "vent" do TDE de boracão, com o qual este tanque jamais teria sofrido sobrepresurização. Trata-se de serissima irregularidade operacional, não contemplada em manual algum e nunca informada previamente ao RINA para a sua avaliação e aprovação/reprovação.

Os acidentes argumentos dos de estatísticas bojam, frequentemente, com a notanda prova dos autos. Assim, por um, de que estatística dispunha os TDEs de uma segunda válvula no "vent" de arivo, quando a intenção de PETROBRAS nas circunstâncias em bojar completamente o TDE de boracão das bolhas de "vento" que a ele chegavam e por outro, oportunamente, haveria exposta a existência de flutuações no traque (provenientes do convés principal). Houvesse um, dois, três ou quatro flutuações no "vent", todos eles teriam sido igualmente flangeados segundo as diretrizes laborais pelo COPLAT, contribuindo ao idêntico resultado de sobrepresurização de tanque quando da desastrosa operação de encerramento do TDE oposto de Embargos.

A classificação de risco, segundo experimentalmente estabelecido nos Regras de Classificação aplicadas a "P.XX.XVI" não excluiu assim alguns fatores controláveis como foi o caso das duas supostas ocorrências em questão.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

3822
(Continuação do acórdão de Embargos Interpostos relativos ao processo n.º 32.189/01....)

Nenhuma classificação de risco mais rigorosa do que a adjacente aos TDBs teria feito qualquer diferença, ante os devastadores efeitos catastróficos da primeira explosão (mecânica), a qual destruiu quaisquer instrumentos ou sensores adicionais, a exemplo do que também fez com as espessas, robustas e recentes estruturas que lá estavam (e.g. a própria parede TDB de boreste, as antenas de quebra-convés, as miniações de grande calibre existentes no troço, etc.). Isso atesta a desvinculação entre as questões de classificação de áreas de risco e a causalidade do evento.

As diversas irregularidades cometidas pelo PETROBRAS e seus funcionários, que não foram comunicadas ao RENA, consistentes em desvios de procedimentos normais da plataforma, implicavam inclusive no eventual suspensão de classificação da unidade.

Diante de tudo que se vem de acima manifestar-se a petiçãoária pelo não conhecimento sumário de todos os embargos interpostos, e, no mérito, pelo seu desprovenimento.

Do cabimento dos embargos interpostos

Os embargantes apresentaram embargos interpostos, na forma do art. 106 da Lei n.º 2.180/94, fundamentado genericamente em matéria nova e prova posterior ao encerramento da fase instrutória, sem contudo, especificar em qual das espécies baseou-se, juntando, para tanto, três relações idênticas elaboradas por peritos estrangeiros e a decisão proferida pelo 1.º Vara Federal de Campos.

A justificativa apresentada pelos embargantes para a encerramento dos novos laudos técnicos, repousa no fato de haver nos EUA - Corte de Nova Iorque - um processo a respeito do acidente em questão, e a referida Tribunal ter proferido decisão no sentido de obrigar a AMEC a entregar à corte americana toda a documentação que se encontra em seu exclusivo poder para análise, já que existiram furos balísticos de tiro do projeto (fls. 4938 dos autos).

Contudo, estranhamente, os embargantes não fizeram prova da alegação. Não juntaram a referida decisão, muito menos quais foram os documentos apresentados pela AMEC à corte americana.

Apenas apresentaram duas transcrições sobre cópias (1.958/1959) apócrifas e infundadas como sendo da tal corte de Nova Iorque, quais sejam:

1ª) "Estava bastante evidente de que as questões referentes às falhas no projeto também sido suficientemente identificadas. Projetos são feitos contínuos, e não é fácil entender um produto final sem apreciar como o indivíduo que o projetou chegou ao resultado. Foi a necessidade de um simples número de documentos, experiências e desenhos e

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS PIMENTA GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Jurídicos

cop 4

(Continuação de acórdão do Embargo). Infringentes suficientes ao processo n.º 12.120/01....)

uma vez que a plataforma está submersa, de fotografias. Sem a apresentação destes materiais à audiência, as provas dos engenheiros ficariam incompreensíveis."

2) "Os responsáveis procuraram afirmar através de provas, que os demandantes já tinham obtido acesso a tais documentos, mas admitiram que as provas do Sr. Sylvester-Evans auxiliam muito com a explicação sobre a aplicabilidade dos documentos específicos as questões esclareceram porque foi necessário que os mesmos fossem obtidos da AMRC/Marinha".

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

Os embargantes deixam de responder uma pergunta, como também de juntar a decisão da corte estrangeira e, se existirem, os documentos apresentados pela AMEX à corte.

Os embargantes justificam seus argumentos em documento não lido nos autos, muito menos traduzido de forma juramentada, ou simplesmente que se identificasse nos autos.

Em vez de fazê-lo, posam os embargantes a continuação que a referida decisão estrangeira proporcionou um esboço adicional de busca de novos elementos, que resultaram no relatório elaborado pelo Sr. Evans que passou a ser o principal sustentáculo do embargo infringente.

Contudo, mais uma vez, os embargantes deixaram de demonstrar qual é a função deste Sr. Evans no processo estrangeiro. Será ele um perito judicial apontado pela corte americana? Um assistente técnico de uma das partes? Qual é a natureza jurídica do relatório por ele apresentado? Quais as questões que deveriam obrigatoriamente comprovarem.

A partir do relatório do Sr. Evans, os embargantes afirmaram que houve uma comparação técnica da existência de áreas de perfuração, desta forma, consideraram os esforços na utilização de testemunhas experte para a elaboração de novos pareceres sobre a matéria, tendo sido aprovado visto certo no projeto.

Preocupado com o origem dos três pareceres juntados como fundamento do embargo a PEM, minuciosamente delatou-se na sua análise e percebeu que nos três laudos apresentados consta a expressão "Preparado para PETROBRAS, em previsão de litígio", portanto, seriam "laudos tendenciosos realizados para satisfazer interesses da PETROBRAS" e, no entendimento da PEM inaproveitáveis como o alegado do recurso.

Como se viu bastasse, os três relatórios apresentados não trazem qualquer elemento novo à condução do processo e esta é a principal justificativa para a sua rejeição.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

11.12

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

605

(Continuação do acórdão de Embargo Infringente referente ao processo nº 10.330/01....)

testemunhem-se a repetir argumentos anteriores, já apreciados e julgados à unanimidade inapreciáveis pelo Tribunal com uma nova composição.

A única prova nova que poderia ser suscitada seria o documento suposto exibida pela AIBEC à Corte de Nova Iorque, contudo, o pretendido documento não foi trazido aos autos pelos embargantes.

Desse 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 AIBEC em processo de exibição de documentos ao exterior, uma vez que todas as conclusões são meras alegações não acompanhadas da necessária comprovação.

Outra hipótese não comprovada, e cabia obrigatoriamente aos embargantes fazer-lo caso pretendessem, que os laudos apresentados fossem utilizados como prova emprestada de processo exte no exterior, seria uma certidão da corte americana que atestasse sua autenticidade e os vinculasse ao processo que já lá tramita, como também não possuem qualquer certidão, sequer em referência de pertencimento a algum processo.

Mesmo diante das insuperáveis dificuldades 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 mérito, o não combatimento da mesma forma, diante da mera leitura dos laudos apresentados.

Os três conclusam que houve erro do projeto verbal que desonrarizaria a responsabilidade dos exarcentes. Ora, tal argumento já foi por eles trazidos ao Tribunal, vejamos, por exemplo, as despesas da embargante PETRILARRAS de fls. 1877 dos autos e a defesa da embargante Paulo Roberto Vieira, de fls. 1770/1780, e não estavam diante de uma matéria suscitada nos autos sendo a fase postulatória e portanto totalmente improcedente como "matéria nova", possível de justificar os embargos infringentes.

O Tribunal Marítimo tem decidido, muitas parcerias, decisões emitidas por peritos dos países e pontos nos encerramento da fase instrutória, como prova nova para alicarçar os autos de embargo infringente. Contudo, não é suficiente que sejam preferidas depois da fase oportuna, para serem consideradas "prova nova". O fundamental é que estejam emborados em uma nova evidência forte o suficiente para justificar o reexame da matéria.

No contrário, os embargantes não apresentaram novas lites ou evidências em seus pareceres técnicos simplesmente apresentaram a opinião discordante de três especialistas em relação ao conteúdo probatório já existente nos autos o que, indubitavelmente, não se caracteriza como prova nova, sendo tão somente opiniões novas sobre os mesmos fatos já referenciados e reavivados.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

41.42

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartorais

5866

(Continuação do acórdão de Embargos Infringentes referentes ao processo n.º 12.402/01....)

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 inscreveu-se para excluir os denunciados justamente na falta de provas. Assim, não se pode considerar uma decisão proferida por inexistência de provas como elemento ensejador de uma prova nova que venha acrescentar algo em evidências novas ou posteriores ao encerramento da fase probatória. Deve ser conhecido o recurso de embargos infringentes uma vez que suas condições de validade, previstas no art. 106, da Lei nº 2.180/54, estão presentes no recurso em análise.

Assim,

A C O R D A M os Juizes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente da navegação; xxx. b) quanto a causa determinante; xxx. c) decisão não conhecida 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 íntegra a decisão atacada, P.C.R., Rio de Janeiro, RJ, em 12 de dezembro de 2006.

MARCELO DE VIEIRA LOPES
Juiz-Relator

Juiz Presidente
JOSÉ CARLOS MENTEL GUSMÃO
Juiz Presidente

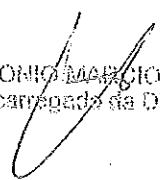
É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS MENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

VISTA
Aos 16 de Junho de 200 7 em Secretaria faço estes autos com
vistas à PEM para ciência do acórdão por 48 horas.
De que lavrei este termo para constar.
O referido é verdade e dou fé


DINEIA DA SILVA
Diretora da Divisão Judiciária

PROCURADORIA ESPECIAL DA MARINHA
Estes autos foram recebidos por esta
Procuradoria em, 16/06/2007

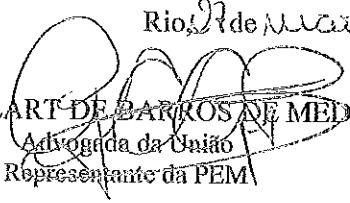

ANTONIO MÁRCIO PAULA MARTINS
Encarregado da Divisão Processual

ENTREGUE AO DR. URA. GILMA
Em, 16/06/2007

Proc. nº Recurso Infringente
Exmo(a) Sr.(a) Juiz(a) Relator(a) 19.489/01

Ciente do V. Acórdão de fls. 6845

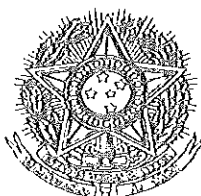
Rio, 17 de maio de 200 7


GILMA GOULART DE BARROS DE MEDEIROS
Advogada da União
Representante da PEM

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

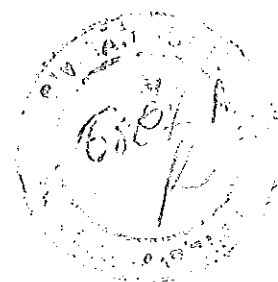

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

CÓPIA



TRIBUNAL MARÍTIMO

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



Ofício nº 465/TM
MS/DS/11/C

Rio de Janeiro, 30 de março de 2007.

A Sua Senhoria a Senhora
ADRIANA MORAES MARQUES SANAN
Inspetora da Receita Federal em Macaé
Avenida Carlos Augusto Tinoco Garcia, 295, Riviera Fluminense
CEP: 27937-590 - Macaé - RJ

Assunto: Informação sobre processo

Senhora Inspetora,

1. Em atendimento ao Ofício nº 35/2007/GAB/IRF/MCE/SRRF07, protocolado neste Órgão, em 16 de março de 2007, atinente ao acidente e fato da navegação com a Plataforma "P-36", Processo nº 19.489/2001, informo a Vossa Senhoria que este Tribunal aguarda o Trânsito em Julgado do Recurso de Embargos Infringentes, interposto pela empresa Petróleo Brasileiro S/A, para tornar-se decisão definitiva, caso não seja interposto o Recurso de Embargos de Declaração, previsto no art. 105, alínea a, da Lei nº 2.180/54.
2. Informo, ainda, a Vossa Senhoria que o processo acima encontra-se com vista à Procuradoria Especial da Marinha, no prazo, e após será a Ementa do Acórdão publicada no Diário da Justiça da União. Tão logo seja possível este Tribunal providenciará a remessa da cópia da decisão a essa Inspetoria.
3. Colocamo-nos à disposição de Vossa Senhoria para quaisquer outros esclarecimentos considerados pertinentes.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

Atenciosamente,

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

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cíveis

Autenticado por:

LEONARDO ANDRADE DA SILVA REIS
Capitão-de-Corveta
Assistente

Cópias:

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

RECEBIMENTO

Aos 30 de maio de dois mil e sete em Secretaria recebi os presentes autos de PM

Do que lavrei este termo para constar.

CERTIDÃO

CERTIFICO que, nesta data foi expedida a ementa do acórdão de fls. e fls. para publicação no DJ.

O referido é verdade e dou fé.

Aos 25 de abril de 2007.

CERTIDÃO/REMESSA

CERTIFICO que, foi publicada a Ementa do Acórdão de fls. e fls. no DJ. nº 68 de 104107.

O referido é verdade e dou fé.

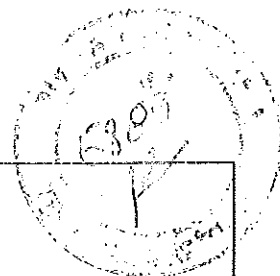
Aos 30 de abril de 2007.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



PETRÓLEO BRASILEIRO S.A.
PETROBRAS



EGRÉGIO TRIBUNAL MARÍTIMO

EXMO. SR. JUIZ RELATOR MARCELO DAVID GONÇALVES

YUNESSE
24.04.07
[Signature]

REF.: PROCESSO NO. 19489/01
(PLATAFORMA P-XXXVI)

PETROLEO BRASILEIRO S.A. - PETROBRAS, sociedade de economia mista, com sede na cidade do Rio de Janeiro, na Av. República do Chile, nº 65, inscrita no CNPJ, nº 33.000.167/0001-01; já devidamente qualificada nos autos da Representação em epígrafe, por seu procurador infra-assinado, vem, mui respeitosamente, em face do acórdão que não conheceu os Embargos Infringentes opostos pela ora Embargante de fls. 6845/6866, com fundamento nos artigos 191 e 535 do Código de Processo Civil, c/c os art. 113/114 da Lei 2.180/54, opor suas razões de

EMBARGOS DE DECLARAÇÃO

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

nos seguintes termos:

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais.

[Handwritten signature]



I - DA TEMPESTIVIDADE

1. Os presentes embargos de declaração, são opostos tempestivamente, eis que, como todos os atos anteriores praticados pelas partes neste processo, dentro do prazo em dobro previsto no art. 191 do CPC, ante a existência de diversos representados, patrocinados por diferentes procuradores. O STJ de há muito já uniformizou este entendimento, inclusive relativamente aos embargos declaratórios, senão vejamos:

"PROCESSUAL CIVIL. TRIBUTÁRIO. EMPRÉSTIMO COMPULSÓRIO SOBRE ENERGIA ELÉTRICA. LITISCONSORTES COM PROCURADORES DIVERSOS. PRAZO RECURSAL EM DOBRO. ART. 191 DO CPC. EMBARGOS DE DECLARAÇÃO TEMPESTIVOS. PRECEDENTES DO STJ.

1. A existência de litisconsórcio com procuradores diversos revela direito ao prazo recursal em dobro, ante a ratio essendi do art. 191, do CPC. Precedentes jurisprudenciais do STJ: RESP 713367/SP, desta relatoria, DJ de 27.06.2005 e EDcl no AgRg no Ag 507546 / RJ, Relator Ministro Jorge Scartezzini, DJ de 01.08.2005.

2. Embargos de declaração acolhidos, apenas, para reconhecer a tempestividade dos embargos de declaração opostos pela Eletrobrás às fls. 937/965 e, considerando a pretensão de efeitos infringentes engendrada no mencionado recurso, determinar a intimação das embargadas para apresentarem resposta.'

(STJ, EDcl nos EDcl no REsp 645595 / SC – Min. Luiz Fux – DJ 18.12.2006)

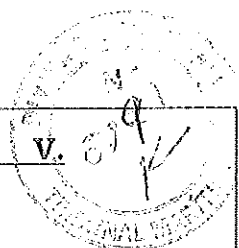
2. Assim, plenamente tempestivos os embargos opostos nesta data, dentro do prazo de 96 horas, contados da publicação do v. acórdão, ocorrida em 10.04.2007 (terça-feira), prorrogado automaticamente para a presente data, tendo em vista que recairia no dia 14.04.2007 (sábado).

3. Em que pese ser de respeitável lavra, estes embargos tornam-se processualmente necessários e cabíveis, de modo a sanar **erro material, omissão e contradição** incorridas, d.v., pelo v. acórdão ora embargado conforme será demonstrado abaixo.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

2

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartorários



II - DO ERRO MATERIAL EXISTENTE NO
ACÓRDÃO

4. Inicialmente, convém destacar que a ora Embargante entende, s.m.j., haver erro material no v. acórdão ora embargado, sendo certo que os Embargos de Declaração vêm a ser o instrumento processual apto para corrigir-se tal equívoco.

5. Com efeito, às fls. 6853 do processo (fls 9/42do v. acórdão), o Exmo. Juiz Relator, ao relatar fato muito importante do processo, afirma que...

"Afirma a embargante que na sua sustentação oral, no dia do julgamento no TM NÃO deu conhecimento ao TM da referida ação e requereu que o julgamento fosse sobrestado, sem êxito. Assim, como o TM não requisitou a Corte americana os novos documentos, a PETROBRAS se viu obrigada a , sozinha, envidar esforços para obter mais elementos, os quais culminaram com o relatório elaborado pelo perito Rod Sylvester-Evans, cuja íntegra é um dos sustentáculos do presente recurso"
(destacamos e grifamos)

6. No entanto, *data vênia*, é justamente o contrário. A ora Embargante, quando da oposição de seus Embargos Infringentes afirmou, na verdade, que *"Tais informações processuais, na clara intenção de auxílio da busca da verdade real, foram imediatamente repassadas ao Tribunal Marítimo através de expressa manifestação por parte da ora Embargante nestes autos bem como alçadas verbalmente quando da sustentação oral..."* (fls. 4959)

7. Sendo assim, ao contrário do exposto pelo v. acórdão embargado, a ora Embargante trouxe ao conhecimento deste E. Tribunal Marítimo referida ação – configurando-se o erro material – motivo pelo qual requer a Embargante que a palavra "não" seja suprimida do trecho do v. acórdão embargado acima transcrito, dando, portanto o verdadeiro *animus* da Embargante .

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



III - DA OMISSÃO INCORRIDA PELO V. ACÓRDÃO

8. O v. acórdão embargado, *data vênia*, de forma equivocada afirma que a decisão da corte estrangeira seria a prova nova obtida pela ora Embargante a qual teria dado ensejo à oposição dos Embargos Infringentes de fls. 4954/5002 e, também equivocadamente, que a ora Embargante não teria juntado aos autos os documentos da empresa AMEC que provocaram as novas investigações, *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."

(grifamos - fls. 6864)

9. Mais adiante o v. acórdão embargado aduz que...

"A única prova que poderia ser suscitada seria o documento inédito exibida (nosso: sic) pela AMEC à Corte de Nova Iorque, contudo, o pretenso 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. 6865)

10. Duas são as questões diretamente encerradas neste tópico e que merecem análise:

a) Da incorreta premissa processual.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



6303
V

11. Antes de se demonstrar a omissão incorrida pelo v. acórdão embargado, a Embargante entende ser necessário corrigir a premissa manifestada por este E. Tribunal no sentido de que a decisão da Corte americana teria sido a prova nova que deu ensejo à oposição dos Embargos Infringentes. Esta premissa incorreta e dissonante do que pediu e lastreou a Embargante, afeta de forma nodal a análise do pleito por esta Corte.

12. Nos Embargos Infringentes de fls. 4954/5002, a ora Embargante teve a cautela de escrever um capítulo inteiro (Tópico III, fls. 4957/4960) sobre a demanda que tramitava perante a corte de Nova Iorque, tão somente para que, justamente em homenagem e respeito aos membros do Tribunal Marítimo, ficassem claros a razão e o modo de conhecimento dos novos fatos e provas que seriam ali trazidos à baila. A rigor, sob o ponto de vista técnico-jurídico, talvez sequer fosse necessário este escorço histórico, mas a Embargante o fez justamente em homenagem ao princípio da boa-fé.

13. Ocorre que, através da simples leitura do referido capítulo, verifica-se que a decisão estrangeira, na verdade, foi apenas a motivação – a ponta do iceberg – e o veículo capacitador para a investigação e, aí sim, a obtenção de provas novas.

14. Resta evidente que – exatamente ao contrário da premissa processual que V. Exa. imputou como de autoria do Embargante, – a referida decisão estrangeira não é, nem nunca foi, a prova nova discutida nos Embargos Infringentes opostos. Tanto é que a Embargante – por conta da oposição dos Embargos Infringentes – taxativamente afirma às fls. 4977 que:

“... a prova nova que serve de base para a oposição dos presentes Embargos Infringentes encontra-se materializada em três (03) minuciosos relatórios técnicos estrangeiros – devidamente traduzidos para o

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

5

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



vernáculo –, subscritos pelos Drs. Rod Sylvester-Evans, Gary Kenney e Stuart Barr, respectivamente, bem como cópia da recente decisão judicial proferida pela 1ª Vara Federal de Campos dos Goytacazes/RJ...”

15. Assim, evidente, como já mencionado acima, que a decisão estrangeira não é, nem nunca foi, a prova nova debatida pela Embargante nos seus Infringentes, razão pela qual, diante da teoria das provas, irrelevante, impertinente e inoportuna seria a colação da citada sentença alienígena.

b) Da omissão na análise e prestação sobre os documentos citados pelo v. acórdão

16. Feita a necessário correção, a Embargante passa a demonstrar agora a flagrante omissão incorrida pelo v. acórdão nesta mesma passagem retro-citada.

17. Conforme transcrição acima, este E. Tribunal entendeu que a ora Embargante não teria trazido aos autos o documento exibido pela AMEC o qual ensejou a confecção dos relatórios periciais acostados nestes autos.

18. *Permissa maxima vênia*, o v. acórdão embargado não analisou com a necessária acuidade os Embargos Infringentes e, mormente, os documentos a eles acostados; mesmo com a clara e indicação da Embargante ao apontar os elementos de prova em fls. 4977:

“... a prova nova que serve de base para a oposição dos presentes Embargos Infringentes encontra-se materializada em três (03) minuciosos relatórios técnicos estrangeiros – devidamente traduzidos para o vernáculo –, subscritos pelos Drs. Rod Sylvester-Evans, Gary Kenney e Stuart Barr, respectivamente,

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

6

JOSÉ CARLOS TIMENYEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



bem como cópia da recente decisão judicial proferida pela 1ª Vara Federal de Campos dos Goytacazes/RJ..."

19. Isto porque o documento (na verdade documentos) elaborado e exibido pela AMEC faz parte do laudo técnico pelo perito Gary Kenney. Através de atenta leitura das fls. 5404/5409, devidamente traduzidas para o vernáculo às fls. 5339/5352, vislumbra-se, entre outras graves descobertas, a assunção de responsabilidade exclusiva pela AMEC, e sem qualquer cientificação a PETROBRAS, de decisão nodal para o desenrolar do projeto.

20. Agora a Embargante passa a compreender por que sequer uma linha de prestação jurisdicional foi traçada no v. acórdão, para fato tão culminante e decisivo ao caso.

21. Assim, à luz dos documentos acima mencionados e transcritos, afigura-se indispensável o pronunciamento deste E. Tribunal para o fim de que sejam esclarecidos os motivos pelos quais referidos documentos teriam sido simplesmente desconsiderados ou ainda, nos termos do próprio v. acórdão embargado, deixados de ser trazidos aos autos pela ora Embargante.

III - DA CONTRADIÇÃO INCORRIDA PELO V. ACÓRDÃO

22. Por fim, a Embargante pede vênias para indigitar a conclusão contraditória e paradoxal do v. acórdão embargado.

23. O v. acórdão ora embargado, às fls. 6866, mencionada que...

"... deve ser conhecido o recurso de embargos infringentes uma vez que suas condições de validade, previstas no art. 106, da Lei nº 2.180/54, estão presentes no recurso em análise."
(grifamos)

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



24. No entanto, logo após e de forma contraditória decide por...

"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 intacta a decisão atacada."

(grifamos)

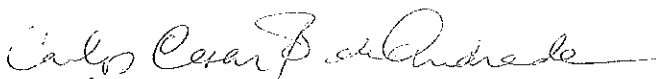
25. Ante a evidente contradição a ora Embargante requer que a mesma seja sanada por este E. Tribunal Marítimo.

VI - CONCLUSÃO

26. Diante do exposto, a Embargante, sem ter adentrado uma linha sequer no mérito ou na revisão dos termos do v. acórdão embargado, não obstante sua, *data vênia*, total surpresa e estupefação com a decisão, espera e confia que, este E. Tribunal proverá os presentes Embargos de Declaração, para que o fim de (i) erro material seja corrigido e (ii) que as omissões e contradições acima apontadas sejam afastadas, com o enfrentamento das questões acima suscitadas, por ser medida da mais lúdima

JUSTIÇA!

Rio de Janeiro, 16 de abril de 2007.


CARLOS CÉSAR BORROMEU DE ANDRADE

O. A. B. / R. J. 25.044


EZEQUIEL BALFOUR LEVY

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

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

8


JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

6594

CERTIFICO que, nesta data, foi protocolado em
Secretaria junto aos Arquivos de Desempenho

O referido é verdade e dou-lo.

Aos 20 de maio de 2002.

JUNTADA

Aos 20 de maio de 2002 em Secretaria junto aos
prezados senhores Arquivos de Desempenho
que assim se segue.

Do que para constar lavrei este termo.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Centrais

EGRÉGIO TRIBUNAL MARÍTIMO

EXMO. SR. JUIZ RELATOR MARCELO DAVID CONÇALVES

REF.: PROCESSO NO. 19489/01
(PLATAFORMA P-XXXVI)

CLÁUDIO MARINHO MACHADO, representado nos autos do processo em referência, respeitosamente, por seus advogados infra-assinados, com fundamento dos arts. 113/114 da Lei nº 2.180/54 opor EMBARGOS DE DECLARAÇÃO objetivando afastar contradição incorrida, d.v., no v. acórdão de fls. 6845/6866 que não conheceu os Embargos Infringentes de fls. 5544/5553, o que faz mediante as seguintes razões:

- I -

DA TEMPESTIVIDADE

1. Tendo em vista que a publicação do v. acórdão embargado se deu no dia 10/04/07 (terça-feira) o presente recurso é plenamente tempestivo, uma vez que devidamente observado o prazo em dobro para sua oposição, nos termos do art. 191 processual.

- II -

DA CONTRADIÇÃO

2. Na parte conclusiva do v. Acórdão ora embargado, este E. Tribunal Marítimo ao verificar as condições de validade dos Embargos Infringentes opostos pelas partes firma entendimento do seguinte sentido, *verbis*:

"Assim, não se pode considerar uma decisão proferida por inexistência de provas como elemento ensejador de uma prova nova que venha acrescentar fato ou evidência novas ou posteriores ao encerramento da fase probatória, deve ser conhecido o recurso de embargos infringentes uma vez que suas condições de validade, previstas no art. 106, da Lei nº 2.180/54, estão presentes no recurso em análise" (grifos nossos)

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Gerais

3. No entanto, logo adiante firma entendimento diametralmente oposto ao acima transcrito, a evidenciar a contradição objeto dos presente declaratórios, *verbis*:

"ACORDAM os Juízes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente da navegação: xxx; b) quanto à causa determinante: xxx; 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 intacta a decisão atacada. P.C.R." (grifos nossos)

4. O Embargante entende ser desnecessário discorrer sobre a clara contradição incorrida pelo v. Acórdão embargado, uma vez que não é possível depreender se este E. Tribunal considerou que as condições de validade previstas no artigo 106 da Lei nº 2.180/54 estavam ou não presentes nos Embargos Infringentes anteriormente opostos.

- III -

CONCLUSÃO

5. Na exposta conformidade, requer e confia a ora Embargante que os presentes Embargos serão conhecidos e providos para o efeito de ser completada a prestação jurisdicional com o esclarecimento da contradição registrada nos itens antecedentes, mediante pronunciamento expreso por este E. Tribunal Marítimo.

N. Termos
P. Deferimento

Rio de Janeiro, 16 de abril de 2007

Bernardo Lucio Mendes Vianna
OAB/RJ n.º 66.683

Breno Garbols Fernandes Ribeiro
OAB/RJ n.º 131.402

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

CONCLUSÃO

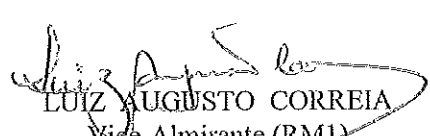
Aos 19 de abril de dois mil e sete, em Secretaria, faço estes autos conclusos ao Exmº Sr. Juiz-Presidente.
Do que lavrei este termo para constar.


MANOEL MACHADO DOS ANJOS
Diretor-Geral da Secretaria

DESPACHO

1. Admito, nos termos do art. 22, letra "F", c/c o art. 105, letra "c", da Lei nº 2.180/54 e com o art. 143 do Regimento Interno do Tribunal, os Recursos de Embargos de Declaração datados de 16/04/2007, interpostos por Petróleo Brasileiro S/A - PETROBRAS (Protocolo nº 1260/07), Adv. Dr. Ezequiel Balfour Levy e por Cláudio Marinho Machado (Protocolo nº 1259/07), Adv. Dr. Bernardo Lúcio Mendes Vianna.
2. Ao Exmº Sr. Juiz-Relator.

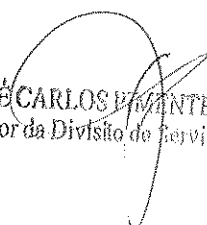
Rio de Janeiro, 19 de abril de 2007.


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

RECEBIMENTO

Aos 20 de abril de dois mil e sete, em Secretaria, foram-me entregues os presentes autos pelo Exmº Sr. Juiz-Presidente com o despacho supra.
Do que lavrei este termo para constar.


É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL


JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

JUNTADA

Às 26 de abril de 2007 em Secretaria junto aos
presentes autos processo de Secretariado nº 465
que adiante segue.
Foi que para constar lavrei este termo.

[Handwritten signature]

PREENCHER COM:

NOME OU RAZÃO:

ENDEREÇO / A

CEP / CODE POST.

À Srª. Adriana Moraes Marques Sanan
Av. Carlos Augusto Tinoco Garcia, 295, Riviera Fluminense – Macaé-RJ.
CEP: 27.937-590
Of. nº 465/2007 (Proc. 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 L'ÉMISSION

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

RÚBRICA E MAT. DO EMPREGADO

SIGNATURE DE L'EMPLOYÉ

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

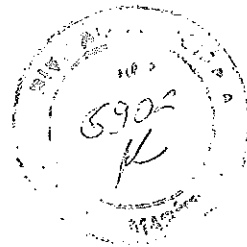
FCC463716

114 x 188 mm

75240203-0

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartorários



RECEBIMENTO/REMESSA

Aos 26 de maio de dois mil e quatro, em Secretaria, recebi os presentes autos do do juiz relator e faço remessa dos autos ao Diretor-Geral da Secretaria em 26/04/08.
Do que lavrei este termo para constar.

RECEBIMENTO/ CERTIDÃO/REMESSA

Aos 26/04/2007 recebi os presentes autos da Divisão Judiciária e faço-os conclusos ao Exmº Sr. Juiz-Presidente, que determinou sua inclusão na Pauta do dia 03/05/2007 para o Tribunal julgá-lo, como pedido pelo Juiz-Relator, e, nesta mesma data, sua restituição à Divisão Judiciária. Dou fé.

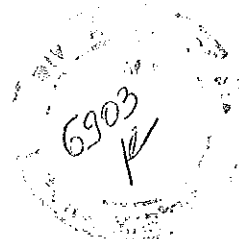
MANOEL MACHADO DOS ANJOS
Diretor-Geral da Secretaria

RECEBIMENTO/JUNTADA

Aos 08 de maio de dois mil e quatro em Secretaria, foram-me entregues os presentes autos pelo Diretor-Geral da Secretaria com o despacho supra e, nesta mesma data, junto pacote de apresentação e voto.
Do que lavrei este termo para constar.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

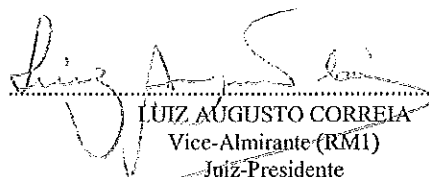


TRIBUNAL MARÍTIMO

N.º 19.489/2001

Em pauta na sessão do dia 03 do corrente.

Em 02 de maio de 2007.

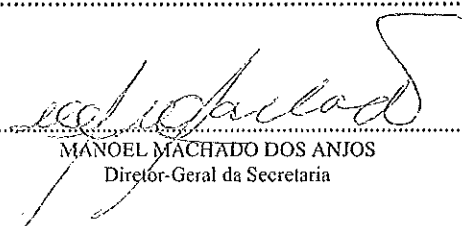

LUIZ AUGUSTO CORREIA
Vice-Almirante (RM1)
Juiz-Presidente

PAPELETA DE APRESENTAÇÃO

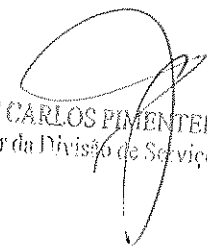
Exmo. Sr. Juiz-Presidente

Apresento a V.Ex.^a... Embargos de Declaração interpostos em 16 de abril de 2007,
à decisão do Tribunal Marítimo de 19 de dezembro de 2006.

Para Julgamento dos Recursos de Embargos de Declaração.


MANOEL MACHADO DOS ANJOS
Diretor-Geral da Secretaria

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL


JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

TRIBUNAL MARÍTIMO
V. 2. 1. 0

6904

Processo. 19.489 Relator. *Facelo*

A) quanto à notoriedade e extensão do acidente.

B) quanto à causa determinante:

C) decisão: *Recolher e julgar procedente
procedente os embargos apresentados
pelos Rénovas e acolher e julgar
intencionalmente procedente os embargos
apresentados por Cláudio Ferreira Almeida.*

D) medidas preventivas e de organização:

E) proposta de reparação:

[Signature]
JUL 12

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

[Signature]
JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

JULGAMENTO

Data 03/05/2007 6.283ª Sessão Ordinária

Relator(a) Juiz(a) MARCELO DAVID GONCALVES

Revisor(a) Juiz(a)

Com Embargos de Declaração datados de 16 de abril de 2007.

Embargante: Petróleo Brasileiro S.A. - PETROBRAS

Adv. Dr. Ezequiel Balfour Levy.

Embargante: Cláudio Marinho Machado

Adv. Dr. Bernardo Lúcio Mendes Vianna.

Embargada: Decisão do Tribunal Marítimo de 19 de dezembro de 2006.

PEM: *Dr. Moisés de Jesus Amorim*
Lidos, relatados e discutidos os autos,Decidiu o Tribunal, *para unanimidade*A) – quanto à natureza e extensão do acidente / fato: */*B) – quanto à causa determinante: */*C) – decisão: *conhecer e julgar parcialmente procedente os embargos apresentados pela PETROBRAS e conhecer e julgar integralmente procedente os embargos apresentados por CLAUDIO MARINHO MACHADO**Luiz Augusto Correia*
LUIZ AUGUSTO CORREIA
Vice-Almirante (RM1)
Juiz-Presidente

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

José Carlos Pimentel Gusmão
JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

6906
K

CERTIDÃO

Certifico que na Sessão nº 6283, de 03/05/07, presentes os Exmos. Juízes Luiz Augusto Correia (Presidente), Maria Cristina Padilha (Vice-Pres.), José do Nascimento Gonçalves, Marcelo David Gonçalves, Everaldo Hourcades Torres, Sergio Cesar Bokel e Fernando Alves Ladeiras, o Tribunal julgou este processo por UNANIMIDADE, na forma da Papeleta de Apresentação e Voto.

Vencido: _____ . Procurador: LOUIÇA DE LENS REZUMIÇÃO

Ausente: _____

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

Aos 08 de Maio de 2007.

[Assinatura]

CERTIDÃO

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

O referido é verdade e dou fé.

Aos 08 de Maio de 2007.

[Assinatura]

RECEBIMENTO/RESTITUIÇÃO

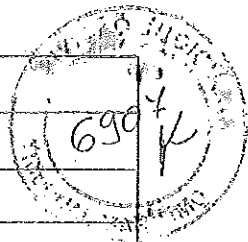
Aos 08/05/07, recebi os presentes autos da Divisão de Processamentos de Feitos, para digitação da minuta de (X) acórdão ou () relatório.

Em 03/06/07, restituo os presentes autos com a 1ª via.

[Assinatura]

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL.

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



CONCLUSÃO

Aos 17 de Maio de dois mil e sete, em Secretaria, faço estes autos
conclusos ao Exmº Sr. Juiz-Presidente.
Do que lavrei este termo para constar.

Manoel Machado
MANOEL MACHADO DOS ANJOS
Diretor-Geral da Secretaria

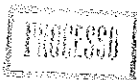
RECEBIMENTO

Aos 25 / 05 / 04, em Secretaria, recebi os presentes autos
do Juiz Presidente
Do que lavrei este termo para constar.

JUNTADA

Aos 25 de Maio de 200 7 em Secretaria junto aos
presentes autos Recordos que adiante segue.
Do que para constar lavrei este termo.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



TRIBUNAL MARÍTIMO
PROCESSO Nº 19.489/01
EMBARGOS DE DECLARAÇÃO
ACÓRDÃO



Plataforma "P-XXXVI". Conhecer e julgar parcialmente procedente os embargos apresentados pela PETROBRAS e julgar integralmente procedente os embargos apresentado por Cláudio Marinho Machado.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Petróleo Brasileiro S.A. PETROBRAS, e Cláudio Marinho Machado ofereceram Embargos de Declaração ao acórdão de fls. 6845 a 6886, que não conheceu o recurso de Embargos Infringentes por eles apresentados pelos seguintes argumentos:

1º) Existência de erro material no acórdão às fls. 6853 ao acrescentar indevidamente o vocábulo não na frase "Afirma a embargante que na sua sustentação oral, no dia do julgamento no TM não deu conhecimento ao TM da referida ação...";

2º) Que houve omissão no acórdão uma vez que o mesmo aduziu que a prova nova alegada pela requerente não teria sido trazida aos autos, enquanto que a embargante afirma que foi sim, às fls. 4977 uma vez que, ao contrário do descrito pelo acórdão, baseou-se na prova nova referente aos três relatórios técnicos estrangeiros, bem como na decisão judicial proferida pela 1ª Vara Federal de Campos, isso porque os documentos elaborados pela AMPC fazem parte do laudo técnico elaborado pelo perito Gary Kenney;

3º) Que houve contradição no acórdão ao concluir no primeiro parágrafo de fls. 6886 que "deve ser conhecido o recurso de embargos infringentes uma vez que suas condições de validade, previstas no art. 106, da Lei nº 2.180/54, estão presentes no recurso em análise" e, posteriormente, no próximo parágrafo de fls. 6886, ao citar a ementa do acórdão, decidiu exatamente o contrário.

O 1º e 2º argumentos encontram-se nos embargos da PETROBRAS, enquanto o 3º é comum dos dois embargos.

Os recursos de Embargos de Declaração devem ser conhecidos, já que intentados no prazo legal e preenchidos os requisitos necessários e devem ser parcialmente providos, no caso dos embargos da PETROBRAS e integralmente provido, no que diz respeito aos embargos apresentados por Cláudio Marinho Machado.

Não resta dúvida que houve dois erros materiais no referido acórdão que merecem adequada reparação, ambos envolvendo o advérbio de negação 'não', o primeiro às fls. 6853 quando o mesmo foi incorretamente utilizado na frase rubricada: "Afirma a

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

embargante que na sua sustentação oral, no dia do julgamento no TMI não deu conhecimento ao TMI da referida ação...". Ora, o correto deve ser: "Afirma a embargante que na sua sustentação oral, no dia do julgamento no TMI deu conhecimento ao TMI da referida ação...", como realmente aconteceu. Assim, é procedente o argumento apresentado pela embargante e o acórdão deve ser retificado, retirando-se o advérbio 'não' da frase referida.

O segundo erro material, que realmente provocou a contradição apontada pela embargante PETROBRAS e pelo embargante Cláudio, deve-se a omissão do advérbio de negação 'não' em duas oportunidades, às fls. 6886 dos autos, devendo assim o acórdão ser corrigido no primeiro parágrafo de fls. 6886, que na sua parte final deve ter a seguinte redação: "...Assim, não se pode considerar uma decisão proferida por inexistência de provas como elemento ensejador de uma prova nova que venha acrescentar fato ou evidência novas ou posteriores ao encerramento da fase probatória, não deve ser conhecido o recurso de embargos infringentes uma vez que suas condições de validade, previstas no art. 106, da Lei nº 2.180/54, não estão presentes no recurso em análise.

Contudo, quanto ao 2º argumento apresentado pela PETROBRAS como motivador de omissão incorrida pelo acórdão, deve ser julgado absolutamente improcedente, uma vez que não houve qualquer omissão no acórdão atacado, e sim uma decisão que desagradou, por óbvio, os interesses da embargante, que insurgiu-se distorcendo o sentido das afirmações constantes no acórdão.

As fls. 6883 o acórdão deixou claro que a embargante deixou de juntar aos autos, estranhamente por sinal, a justificativa utilizada pela mesma para a encomenda dos laudos técnicos que consubstanciam as alegadas provas novas, não fazendo prova do alegado e não juntando a "decisão da Corte de Nova Iorque", muito menos quais seriam os documentos apresentados pela AMEC àquela corte estrangeira. Ao contrário, juntaram apenas duas transcrições apócrifas indicadas como sendo da referida corte.

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, contudo, pretendo documento não foi trazido aos autos.

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.

2/3

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS PIMENTA
Diretor da Divisão de Serviços Cartorários

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

Diante do exposto, deve ser julgado improcedente o pedido da PETROBRAS quanto à existência de omissão do referido acórdão.

Assim,

A C O R D A M os Juizes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente da navegação: xxx; b) quanto à causa determinante: xxx; c) decisão: conhecer e julgar parcialmente procedente os embargos apresentados pela PETROBRAS e conhecer e julgar integralmente procedente os embargos apresentados por Cláudio Marinho Machado. P.C.R. Rio de Janeiro, RJ, em 03 de maio de 2007.

MARCELO DAVID GONÇALVES
Juiz-Relator

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

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

6911

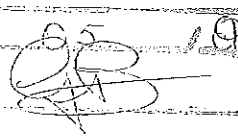
VISTA

Aos 28 de maio de 2007 em Secretaria faço estes autos com
vistas à PEM para ciência do acórdão por 48 horas.
Do que lavrei este termo para constar.
(O referido é verdade e dou fé)


DINEIA DA SILVA
Diretora da Divisão Judiciária

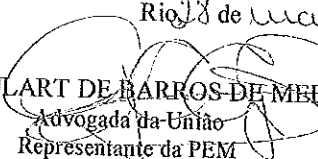
PROCURADORIA ESPECIAL DA MARINHA
Estes autos foram recebidos por esta
Procuradoria em <u>28</u> / <u>5</u> / <u>2007</u>

PROCURADORIA ESPECIAL DA MARINHA
GILMA GOUART DE BARROS DE MEDEIROS

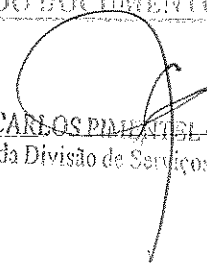
RECEBIZ AO EX. 01A. GILMA
28 / 5 / 2007


Proc. nº 19.489/01
Exmo(a).Sr.(a) Juiz(a) Relator(a)
Ciente do V. Acórdão de fls. 6908

Rio 28 de maio de 2007


GILMA GOULART DE BARROS DE MEDEIROS
Advogada da União
Representante da PEM

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL


JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



DECLARACÃO

Aos 29 de Maio de 1991, às 15h, fui recebido em audiência pelo Sr. J. M. A. de 1991

do que fizeti com termo para constar.

[Handwritten signature]

CERTIDÃO

CERTIFICO que, nesta data, foi expedida a certidão de leitura de fls. e fls. para publicação no B.O.

O referido é verdade e deu fé.

Aos 3 de Maio de 1991.

[Handwritten signature]

CERTIDÃO/CONCLUSÃO

CERTIFICO que, foi publicada a certidão de leitura de fls. e fls. no B.O. nº 166 de 04/06/91, transcrita em juízo em 14/06/91, e fizeti saber sobre o conteúdo do B.O. nº 166 de 04/06/91, a Sr. J. M. A. de 1991, nesta data.

O referido é verdade e deu fé.

Aos 27 de Junho de 1991.

Assinatura.

[Handwritten signature]

Assinatura do Juiz Relator

4791/4791

Assinatura do Juiz Relator

Aos 27 de Junho de 1991

[Handwritten signature]

Sergio Cezar Bokel
Juiz - Relator

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



RECEBIMENTO

Aos 27 / 06 / 2007, em Secretaria, recebi os presentes autos 720
JOSÉ BELA TORZ

Do que lavrei este termo para constar.

[Signature]

CERTIDÃO

CERTIFICO que, nesta data encaminho os presentes autos à Seção de Execução de Julgados para os devidos fins.

O referido é verdade e dou fé.

Aos 28 de junho de 2007.

[Signature]

RECEBIMENTO

Aos 28 / 06 / 2007, em Secretaria, recebi os presentes autos da Seção de
Processamento de Fatos

Do que lavrei este termo para constar.

[Signature]

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviço Cartorário



CERTIDÃO/JUNTADA

CERTIFICO que, nesta data foi expedido ofício n.º
145412007 a Inspeção da Receita
Federal em Macaé

e faço juntada do mesmo aos autos.

O referido é verdade e dou fé.

Aos 20 de julho de 200 7.

Sghrio

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

CÓPIA



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 1456/TM
MS/DS/11/C

Rio de Janeiro, 18 de julho de 2007.

A Sua Senhoria a Senhora
ADRIANA MORAES MARQUES SANAN
Inspetora-Chefe da Receita Federal em Macaé
Avenida Carlos Augusto Tinoco Garcia, 295, Riviera Fluminense
CEP: 27937-590 - Macaé - RJ

Assunto: Informação sobre processo

Senhora Inspetora,

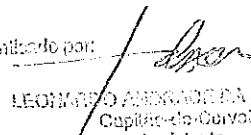
1. Em atendimento ao Ofício nº 64/2007/IRF/MCE/GAB, datado de 5 de julho de 2007, atinente ao acidente e fato da navegação com a Plataforma "P-36", Processo nº 19.489/2001, encaminho a Vossa Senhoria cópias do Acórdão do processo principal e dos Recursos Embargos de Declaração e Embargos Infringentes.
2. Outrossim, informo a Vossa Senhoria que o processo supracitado transitou em julgado em 14 de junho de 2007.
3. Colocamo-nos à disposição de Vossa Senhoria para quaisquer outros esclarecimentos considerados pertinentes.

Atenciosamente,


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

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

Autorizado por:


LEONARDO ANDRADE DA SILVA REIS
Capitão-de-Corveta
Assistente

TM-12

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL


JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

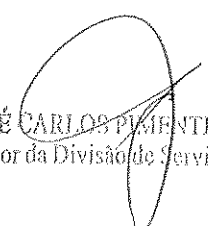


REMESSA

Aos 27 de julho de 2007, em Secretaria do Tribunal Marítimo
faço remessa destes autos a (o) Diretor (a) da Divisão Judiciária.
Do que lavrei este termo para constar.

B

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL


JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

RECEBIMENTO/CERTIDÃO/JUNTADA



Aos 27 de JUNHO de dois mil e sete em Secretaria recebi os
presentes autos e certifico que, em 30/07/2007 foi expedido ofício nº
1579 a CPLIOJ, com cópia do Acórdão e que em
30/07/2007, foi expedido ofício nº 1577
a CPSALV, com guia de julgado contra
EVANILDO SOUZA SANTOS

e faço juntada dos respectivos ofícios.

Do que lavrei este termo para constar.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartográficos

CÓPIA



TRIBUNAL MARÍTIMO

MS/DS/11/C



Nº 1579

RIO DE JANEIRO, RJ.
Em 30 de julho de 2007.

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

Via: Exmº Sr. Diretor de Portos e Costas

Assunto: Remessa de cópia de Acórdão, atinente ao Processo nº 19.489/2001

Referências: a) itens 126, a e 127, da NORTEC nº 09/DPC; e
b) Of nº 724/2001, dessa OM.

Anexos: A) uma cópia do Acórdão do processo principal;
B) três cópias do Acórdão do Recurso Embargos de Declaração; e
C) uma cópia do Acórdão do Recurso Embargos Infringentes.

1. Transmito a V. Exa. os documentos anexos, em atenção às referências.

Por ordem:

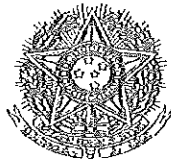
DINÉIA DA SILVA
Diretora da Divisão Judiciária

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

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL OUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

CÓPIA



TRIBUNAL MARÍTIMO

MS/DS/11/C



RIO DE JANEIRO, RJ.
Em 30 de julho de 2007.

Nº 1577

Do: Presidente
Ao: Sr. Capitão dos Portos da Bahia

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

Referências: a) Art. 116 da Lei nº 2.180/54; e
b) Port 46/DPC/2005.

Anexo: Guia de Julgado, em duas vias.

1. Em cumprimento ao despacho, decorrente do Acórdão proferido nos autos do processo acima citado, solicito a V. Sa. providências no sentido de ser cumprida a Guia de Julgado anexa.

2. Outrossim, informo a V. Sa. que a intimação é pessoal e intransferível, exceto se for efetuado na pessoa de seu Procurador.

Por ordem:

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



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 Imbui, 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, 8 MARCELO DE SOUZA, Chefe da Seção de Execução de Julgados, processei e conferi, dando subscrito pelo Diretor-Geral da Secretaria, MANOEL MACHADO DOS ANJOS.

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

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



CERTIDÃO/JUNTADA

CERTIFICO que, nesta data FOI EXPEDIDO OFÍCIO N.º 1578/2007.
A DLMCAE COM GUIA DE JULGADO CONTRA
CARLOS JOSÉ MACIEL AZEREDO

e faço juntada do mesmo aos autos.

O referido é verdade e dou fé.

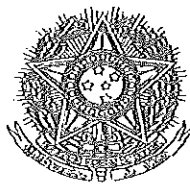
Aos 31 de JULHO de 2007.

15

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTA DO CARMO
Diretor da Divisão de Serviços Cartorários

CÓPIA



TRIBUNAL MARÍTIMO



MS/DS/11/C

Nº 1579

RIO DE JANEIRO, RJ.
Em 30 de julho de 2007.

Do: Presidente
Ao: Sr. Delegado em Macaé

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

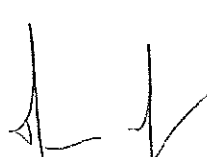
Referências: a) Art. 116 da Lei nº 2.180/54; e
b) Port 46/DPC/2005.

Anexo: Guia de Julgado, em duas vias.

1. Em cumprimento ao despacho, decorrente do Acórdão proferido nos autos do processo acima citado, solicito a V. Sa. providências no sentido de ser cumprida a Guia de Julgado anexa.

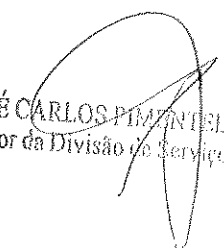
2. Outrossim, informo a V. Sa. que a intimação é pessoal e intransferível, exceto se for efetuado na pessoa de seu Procurador.

Por ordem:


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 Cartorários



CERTIDÃO/JUNTADA

CERTIFICO que, nesta data foi expedido a Mandado
de Intimação contra o Sr. Claudio
Mirinho Machado

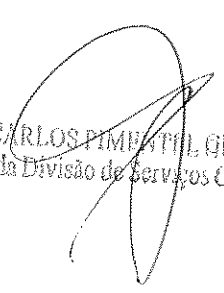
e faço juntada do mesmo aos autos.

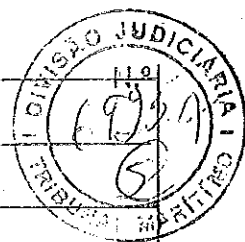
O referido é verdade e dou fé:

Aos 05 de agosto de 200 7.

Schweis

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL


JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



CERTIDÃO

CERTIFICO que, nesta data foi encerrado o 30º
Volume do processo nº 14.424/2007.

O referido é verdade e dou fé.

Aos 03 de agosto de 2007.

glw

E CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

[Signature]
JOSE CARLOS ...
Diretor da Divisão