

E. S. O. Mendes



MARINHA DO BRASIL

CAPITANIA DOS PORTOS DA BAHIA

INQUÉRITO ADMINISTRATIVO

Nº 52/2013

MENSAGEM P-210123Z/DEZ/2013

NOME DA EMBARCAÇÃO:

Golden Miller

ARQUEAÇÃO BRUTA:

11.361

BANDEIRA:

Bahamas

PORTO DE INSCRIÇÃO:

Nassau

RESUMO DO ACIDENTE OU FATO:

A015-EXPLOÇÃO

DATA DA INSTAURAÇÃO DO INQUÉRITO: 30/12/2013

ENCARREGADO DO INQUÉRITO:

CC (T) RONALD DOMINGUES DA SILVA

Nº E DATA DO OFÍCIO DE ENCAMINHAMENTO AO TM:

É Cópia Fidei-jussu Original

ESG. OLIVEIRA

CPBA
[Signature]

MARINHA DO BRASIL

CAPITANIA DOS PORTOS DA BAHIA

AUTUAÇÃO



Aos trinta dias do mês de dezembro do ano de dois mil e treze, nesta Capitania dos Portos da Bahia, autuo a Portaria nº132, de 30 de dezembro de 2013 e as Mensagens P-210123Z/DEZ/2013, O-180101Z/DEZ/2013, O-180301Z/DEZ/2013, O-180501Z/DEZ/2013, O-180701Z/DEZ/2013, O-180901Z/DEZ/2013, O-181201Z/DEZ/2013, O-181223Z/DEZ/2013, P-182006Z/DEZ/2013, O-182201Z/DEZ/2013, O-190030Z/DEZ/2013, as notificações, os termos de assentada de inquirição da testemunha, os termos de inquirição, os documentos atinentes aos senhores OWEN ALINSUG ARDIENTE e o ANTHONY CORONADO GEPIGON, os documentos anexos e os que se forem acrescentando. Do que lavrei este termo para constar. Eu, 3ºSG-MO 02.1433.72 ETONJONES OLIVEIRA DA SILVA Escrivão, o escrevi e assino.

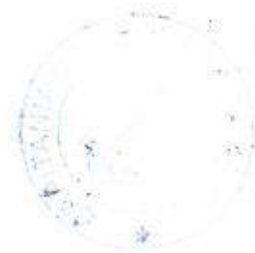
[Handwritten Signature]
ETONJONES OLIVEIRA DA SILVA
3ºSG-MO 02.1433.72
Escrivão



MARINHA DO BRASIL

GA/FG/23
025.1

CAPITANIA DOS PORTOS DA BAHIA



PORTARIA Nº 132/CPBA, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2013.

Delega competência para instaurar e instruir Inquérito Administrativo de fato da navegação e designar o Escrivão e Peritos.

O CAPITÃO DOS PORTOS DA BAHIA, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo Artigo 33 da Lei nº 2.180, de 05FEV1954, combinado com o Artigo 33 da Lei nº 9.537, de 11DEZ1997, que dispõe sobre a Segurança do Tráfego Aquaviário, resolve:

Art. 1º Instaurar Inquérito e delegar competência ao Senhor CC (T) RONALD DOMINGUES DA SILVA, para instrução do Inquérito Administrativo, a fim de apurar o acidente da navegação (A-015 EXPLOSÃO) ocorrido com o NM "GOLDEN MILLER" no dia 17 de dezembro de 2013, por volta das 17h55, no Terminal de Produtos Gasosos do Porto de Aratu-BA, devendo ser tomadas todas as providências que se fizerem necessárias para que fiquem esclarecidas as causas e responsabilidades por esse acidente.

Art. 2º Designar o 3ºSG-MO 02.1433.72 ETONJONES OLIVEIRA DA SILVA, para funcionar como Escrivão, o qual deverá atuar a presente Portaria e tudo mais pertinente ao mesmo inquérito.

Art. 3º Designar o CMG (RM1) DILTON DOMINGOS DOS SANTOS, o CC (RM1-T) REGINALDO COSTA FILHO e o SO-RM1-CN 78.3156.38 DERALDO JUSTINIANO DE SANTANA para funcionar como peritos.

Art. 4º Esta Portaria entra em vigor na presente data.


ANDRÉ NOVIS MONTENEGRO
Capitão-de-Mar-e-Guerra
Capitão dos Portos
ASSINADO DIGITALMENTE

Distribuição:
TM
CP-23
Arquivo

É Cópia Fiel do Original

Handwritten signatures and initials, including "CPBA" and "13".

Sigilo
Ostensivo

Canal
DD

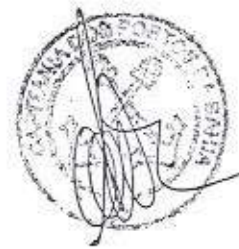
Precedência	
Ação	Info
Preferencial	Preferencial

Data-Hora
P210123Z/DEZ/2013



De: CPSALV
Para: SEGDIS
Info: PRTCOS, TRIBAR, PROCTM
Assunto: Abertura IAFN nº 52 - N/M Golden Miller

Texto: PREFERENCIAL
P-210123Z/DEZ/2013
DE CPSALV
PARA SEGDIS
INFO PRTCOS TRIBAR PROCTM
GRNC
BT



Inquérito nº 52/2013

Alfa - "Golden Miller" / Bahamas;

Bravo - NM de gás liquefeito / Motor / Carga;

Charlie - Nassau / 11361 / IMO nº 9021667 / Aço;

Delta - A015 - Explosão;

Echo - Mar Aberto - Longo Curso / 145 metros;

Foxtrot - Agincourt Marine Co Ltd (Prorietário);
Bernhard Schulte Shipmanagement (BSM) Singapore (Armador);
Petrodec Ltd (Afretador);

Golf - Zero / Zero / Zero;

Hotel - Avaria - Inapto a prosseguir viagem / Poluição pequena proporção;

India - Altamira (México) / Aratu-BA / Altamira (México);

Juliet - Terminal de Produtos Gasosos do Porto de Aratu (Carta 1103);

Kilo - 171755P/DEZ/2013; e

Lima - CC (T) RONALD DOMINGUES DA SILVA. ...BT...

Observações: MENSAGEM PADRÃO DE INSTAURAÇÃO DO IAFN PREFERENCIAL P- DE: (OM) PARA: COM DN INFO: TRIBAR/ PRTCOS /PROCTM BT INQUÉRITO Nº/ ANO BIPT ALFA - NOME DA EMBARCAÇÃO (1) e (2)/BANDEIRA BRAVO - TIPO DE EMBARCAÇÃO (3)/PROPULSÃO (4)/ATIVIDADE DA EMBARCAÇÃO (5) CHARLIE - PORTO DE INSCRIÇÃO (6)/AB DA EMBARCAÇÃO/NÚMERO DE INSCRIÇÃO/ MATERIAL DO CASCO DELTA - NATUREZA DO ACIDENTE OU FATO DA NAVEGAÇÃO (7)/(SOMENTE PARA EMBARCAÇÕES COM CASCO DE MADEIRA) POSSUI/NÃO POSSUI ANTEPARA RETARDADORA DE ALAGAMENTOS ECHO - ÁREA DE NAVEGAÇÃO AUTORIZADA (8)/COMPRIMENTO DA EMBARCAÇÃO FOXTROT - PROPRIETÁRIO/ARMADOR (9) GOLF - Nº DE VÍTIMAS FATAIS/Nº FERIDOS/Nº DESAPARECIDOS HOTEL - DANOS MATERIAIS

É Cópia Fiel do Original

CPBA

CPBA

IMEDIATA
O-180101Z/DEZ/2013
DE CPSALV
PARA SEGDIS
INFO BNARAT GPNEST FORVAR SINEST NBBOAN
GRNC
BT



Incêndio no navio LPG "GOLDEN MULLER"

SITREP UNO

PTC:

- Assumi o Comando da Cena de Ação;
- Ativei o PAMM (Plano de Auxílio Mútuo Marítimo), às 17:55P, após informação do Encarregado do SSN-2 sobre a ocorrência de uma explosão no compartimento de compressores do LPG "GOLDEN MILLER", atracado no Terminal de Produtos Gasosos do Porto de Aratu, e contactei as seguintes agências: CODEBA, Bombeiros, Associação dos Práticos da ZP-12, TRANSPETRO e empresas de rebocadores;
- uma equipe da CPBA seguiu por terra e outra por mar, para o local do sinistro;
- uma lancha do SSN-2 e o NBTen Boanerges suspenderam para apoiar o evento e transportaram 22 tripulantes de bordo para terra, efetuando um atendimento médico de queimadura de primeiro grau. Não houve vítimas fatais;
- seis rebocadores estão na cena de ação, tendo apoiado no suspender de dois navios próximos, para clarear a área, e no combate ao incêndio;
- às 21:40P o balizador e a lancha retornaram para a BNA;
- o incêndio está sendo combatido por rebocadores e equipe de terra;
- aguarda-se a extinção do fogo no convés, para desconectar um mangote com gás que está passado ao cais;
- a princípio, não foi detectada poluição hídrica;
- o lançamento de espuma está sendo estudado;
- o Comte do navio sinistrado encontra-se no terminal junto à autoridade portuária e a um Oficial da CPBA, acompanhando as ações;
- os tanques de gás foram isolados e não há risco de explosão;
- o navio encontra-se com uma pequena banda em direção ao cais, o calado está sendo mantido e não há perigo de emborcamento; e
- foi solicitado à TRANSPETRO apoio de mais dois rebocadores para combate ao incêndio.

Manterei esse Comando informado ...BT...

É Cópia Fiel do Original

250 02107

CPR

5



IMEDIATA
O-180301Z/DEZ/2013
DE CPSALV
PARA SEGDIS
INFO BNARAT GPNEST FORVAR SINEST NBBOAN
GRNC
BT

Incêndio no navio LPG "GOLDEN MULLER"

SITREP DOIS

PTC:

22:45P - Início do lançamento de espuma no convés. Os dois rebocadores de reforço chegaram na área.

23:49P - Espuma não foi eficaz. O gás continua a queimar, com uma fonte contínua, sem alastrar. Será realizada uma tentativa com uma linha de mangueira de terra e outra do rebocador ("fire fighter"). ...BT...

[Handwritten signature]

CPT
16

[Handwritten signature]

IMEDIATA
O-180501Z/DEZ/2013
DE CPSALV
PARA SEGDIS
INFO BNARAT GPNEST FORVAR SINEST NBBOAN
GRNC
BT



Incêndio no navio LPG "GOLDEN MILLER"

SITREP TRES

PTC:

- quatro rebocadores estão atuando no resfriamento de compartimentos do navio e no foco do incêndio;
- a estabilidade do navio não foi alterada, permanecendo de três a cinco graus de banda, sem modificar o calado significativamente;
- está sendo esperada a queima total do gás, ainda existente na canalização, para que o fogo seja extinto; e
- Comandante pretende escalar dois tripulantes para percorrerem o navio fim verificar se as válvulas estão fechadas. ...BT...

IMEDIATA
O-180701Z/DEZ/2013
DE CPSALV
PARA SEGDIS
INFO BNARAT GPNEST FORVAR SINEST NBBOAN
GRNC
BT

É Cópia Fiel do Original

[Handwritten signature]
CPE
7



Incêndio no navio LPG "GOLDEN MILLER"

SITREP QUATRO

PTC:

- situação não evoluiu. Resfriamento sendo mantido por quatro rebocadores e três linhas de terra;
- há suspeita de que a chama esteja sendo alimentada pela carga dos tanques;
- serão chamados especialistas estrangeiros para avaliar a situação. O Armador está providenciando a vinda de um técnico sul-africano e o operador da carga um especialista norueguês; e
- está sendo aguardado o nascer do sol para a entrada de equipes no navio a fim checar o fechamento das válvulas dos tanques. ...BT...

E Cópia Fiel do original

CPPE

CPPE

[Handwritten signature]



IMEDIATA
O-180901Z/DEZ/2013
DE CPSALV
PARA SEGDIS
INFO BNARAT GPNEST FORVAR SINEST NBBOAN
GRNC
BT

Incêndio no navio LPG "GOLDEN MILLER"

SITREP CINCO

PTC:

- não há alteração da situação quanto ao resfriamento da estrutura do navio e as equipes estão se preparando para embarcar e checar as válvulas;
- navio permanece com uma pequena banda para bombordo (máximo de cinco graus) e sem perigo de emborcamento; e
- aguarda-se a chegada de técnicos para uma reunião no final do dia....BT...

É Cópia Fiel do Original

[Handwritten signature]
CPBA



IMEDIATA
O-181201Z/DEZ/2013
DE CPSALV
PARA SEGDIS
INFO BNARAT GPNEST FORVAR SINEST NBBOAN
GRNC
BT

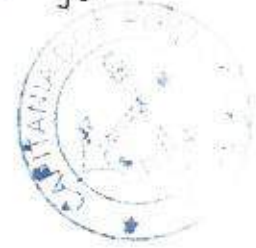
Incêndio no navio LPG "GOLDEN MILLER"

SITREP SEIS

PTC:

- equipe de dois tripulantes embarcou no navio e realizou manobra das válvulas do tanque nº 3 e a situação do incêndio permaneceu inalterada;
- a REF equipe embarcou novamente e manobrou as válvulas do tanque nº 1 e foi percebida uma diminuição das chamas;
- a contenção está sendo realizada para propiciar a visita às válvulas do tanque nº 2, mais próximo do sinistro;
- a CPBA conta com duas embarcações no local e uma equipe de terra com integrantes do Grupo de Visita e Inspeção (GVI); e
- a empresa HIDROCLEAN encontra-se no local para prevenção em caso de poluição hídrica. ...BT...

230 02/10/13
Jo



IMEDIATA
O-181223Z/DEZ/2013
DE SEGDIS
PARA OPENAV
INFO CPSALV BNARAT SINEST FORVAR GPNEST NBBOAN
GRNC
BT

Incêndio no navio LPG "GOLDEN MILLER"

PTC que, em 171720P/DEZ, a CPBA foi INF, por meio do Encarregado do SSN-2, sobre a ocorrência de uma explosão no compartimento de compressores do navio LPG "GOLDEN MILLER", atracado no Terminal de Produtos Gasosos do Porto de Aratu.

Em face do acima exposto, PTC:

ALFA - Foi designado, por este comando, o CPBA como Comandante da Cena de Ação, que acionou o Plano de Apoio Mútuo Marítimo (PAMM), em 171755P/DEZ, e contactadas as seguintes agências: CODEBA, Corpo de Bombeiros, Associação dos Práticos da ZP-12, TRANSPETRO e empresas de rebocadores;

BRAVO - A CPBA ENC duas equipes de IN, uma por mar e outra por terra, para o local do sinistro;

CHARLIE - O NB Ten Boanerges e a lancha Sirius, ambos do SSN-2, suspenderam para apoiar o evento e transportaram 22 tripulantes de bordo para terra, efetuando ainda, um atendimento médico de queimadura de primeiro grau. Não houve vítimas fatais;

DELTA - Foram empregados 8 rebocadores de empresas civis, que apoiaram o suspender de dois navios que se encontravam próximos ao sinistro, sendo o incêndio combatido por estes rebocadores e equipe de terra;

ECHO - Em 172245P/DEZ, foi iniciado o lançamento de espuma no convés do navio ministrado, mas sem resultado prático, tendo em vista que o incêndio não foi totalmente debelado;

FOXTROT - Até o presente momento, a situação continua inalterada (mas sob controle), pois o gás continua a queimar. Na Cena de Ação, permanecem 4 rebocadores realizando o resfriamento do navio e duas equipes de IN da CPBA coordenando as ações. Não há indícios de poluição hídrica; e

GOLF - O armador está providenciando a vinda de um técnico sul-africano, além do operador da carga especialista norueguês.

Manterei esse Comando INF BT

É Cópia Fiel do Original:

2. B. C. M. S.
CPS
JJ *[Signature]*

PREFERENCIAL
P-182006Z/DEZ/2013
DE BNARAT
PARA CPSALV SEGDIS
GRNC
BT



Participo avistada mancha de óleo, origem Navio LPG "Golden Miller" atracado no porto de Aratu incendiado na tarde de ontem, cerca de 12:30h do dia 18/12/13 no interior da Baía de manobra na BNA.

Adotada as seguintes providências:

- a) Contenção das manchas utilizando barreiras;
- b) Recolhimento do óleo contido mediante emprego de mantas absorventes; e
- c) Realizado registro fotográfico BT

E Cópia Fiel do Original

Ass. Aratu

[Handwritten signature]
32



IMEDIATA
O-182201Z/DEZ/2013
DE CPSALV
PARA SEGDIS
INFO BNARAT GPNEST FORVAR SINEST NBBOAN
GRNC
BT

Incêndio no navio LPG "GOLDEN MILLER"

SITREP SETE

PTC:

- o LPG "GOLDEN MILLER" será notificado por ser origem de derramamento de óleo, causando mancha de poluição, avistada hoje, em uma área de 2,6 km²;
- após a segregação de uma rede de gás, o fogo foi considerado extinto às 17:30P;
- foi realizada reunião, no porto de Aratu, entre os vários setores envolvidos no sinistro, quando foram discutidas possíveis soluções sobre o destino da navio; e
- está marcada uma nova reunião, amanhã, para se discutir os procedimentos a serem utilizados pelo navio após a extinção do fogo. ...BT...

É Cópia Fiel do Original

Handwritten signatures and initials



IMEDIATA
O-190030Z/DEZ/2013
DE SEGDIS
PARA OPENAV
INFO CPSALV BNARAT SINEST FORVAR GPNEST NBBOAN
GRNC
BT

Incêndio no navio LPG "GOLDEN MILLER" - SITREP 01

PTC seguintes INF:

ALFA - No primeiro tempo de 18DEZ, uma equipe composta por dois tripulantes do LPG "GOLDEN MILLER", embarcou no navio e realizou manobra de válvulas nos tanques nº 1 e 3, o que acarretou em diminuição das chamas;

BRAVO - Em 181730P/DEZ, após a segregação de uma rede de gás, o fogo foi extinto;

CHARLIE - O LPG "GOLDEN MILLER" será notificado por ser origem de derramamento de óleo, causando mancha de poluição, avistada hoje, em uma área com cerca de 2,6km²;

DELTA - Foram empregadas seis embarcações, pela empresa HIDROCLEAN, a qual instalou barreiras de contenção na proa e na popa do navio, além de mantas de absorção na Baía de Aratu e próximo a localidade de Maré. Em 19DEZ, a empresa realizará inspeção matinal e combate em pontos sensíveis, empregando oito embarcações;

ECHO - Foi realizada reunião, no Porto de Aratu, entre os vários setores envolvidos no sinistro, onde foram discutidas possíveis soluções sobre o destino do navio; e

FOXTROT - Está marcada uma nova reunião para dia 19DEZ, a fim de se discutir os procedimentos a serem empregados pelo navio =BT=



CPDA
56
[Handwritten signature]

TERMO DE INQUIRIÇÃO (PRIMEIRA TESTEMUNHA)

Aos vinte e três dias do mês de dezembro do ano de dois mil e treze, nesta cidade, OWEN ALINSUG ARDIENTE, filipino, natural de Manila, filho de Panfilo Ardiente e de Gliceria Alinsug, com 40 anos de idade, Seaman's Book N° C0139283, emitido pela República das Filipinas, na categoria de Capitão de Longo Curso, na função de Comandante, com paradeiro conhecido à Avenida Estados Unidos, 130, 9º andar, CEP 40.010-020, acompanhado de tradutor não oficial, Sr. Ronald Schenkls, natural de Rio de Janeiro, filho de Carel Johannes Schenkls e Vилlemina Grietje Schenkls, casado, CPF 007.976.108-98, residente à Rua Ceará, 526, apto 1502-C, Pituba-BA, tel (71) 9982-3104 e (71) 3240-3104, e do advogado Sr. Flavio de Freitas Infante Vieira, OAB-RJ 50692, depois de prestar o compromisso de dizer a verdade, passou a ser inquirido pelo Encarregado da seguinte forma: Perguntado onde se encontrava no momento da explosão? Respondeu que estava no passadiço vendo mensagens do afretador. Perguntado há quanto tempo exerce a função de comandante do N/M GOLDEN MILLER? Respondeu que exerce a função há nove meses, em dois períodos de 4 meses. Perguntado se pode informar como ocorreu explosão no compartimento dos compressores? Respondeu que às 17h45 estava no passadiço respondendo as mensagens do afretador, quando ouviu um barulho forte e foi imediatamente para frente do passadiço a fim de olhar e convés e avistou uma chama muito grande no compartimentos dos compressores. Imediatamente tocou o alarme, pois havia tripulantes no salão de refeições. Desceu da ponte, gritando fogo e foi até a sala de controle de carga, onde encontrou com o superintendente e o imediato vindo do convés, com uma vermelhidão no rosto e o imediato acionou a válvula de emergência de corte dos compressores e de todas as válvulas. Mandou todos os tripulantes para a popa em direção ao ponto de encontro para verificar de todos os tripulantes e determinou ao Chefe de Máquinas para acionar o sistema de combate a incêndio por água para fazer uma cortina de proteção das acomodações e resfriar o convés. Faltavam dois tripulantes, o imediato em treinamento e um marinheiro de convés, os quais se encontravam no castelo de proa. Pediu para permanecerem no local ou pularem no terminal. Os dois tripulantes ajudaram a equipe de terra a montarem os equipamentos da brigada de incêndio e nesse momento, dois tripulantes vestiram a roupa de combate a incêndio para utilizarem as mangueiras de

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

25/08/2015 17 

bordo. A tripulação preparou as mangueiras de incêndio para prover proteção à superestrutura. A equipe de bordo foi para a parte mais de vante, de um bordo o imediato e do outro do 2º e 3º oficiais de convés. Por volta das 18h10, percebeu que o incêndio estava fora de controle, quando viram o navio da Marinha do Brasil e determinou que todos se dirigissem para a popa e a embarcação da Marinha solicitou que evacuassem para que os rebocadores usassem os canhões de água sobre o convés. Após, amarrou o bote salva-vidas junto ao da Marinha e o 2º e 3º Oficiais de Náutica retornaram para buscar os documentos do navio e da tripulação, pois havia uma cortina de proteção contra o fogo. Em seguida, todos os tripulantes desceram pela escada de quebra-peito até o navio da Marinha por meio das embarcações de resgate do navio Golden Miller e do navio da Marinha. Em seguida, embarcou no rebocador Hugo para acessar o prático e se aproximaram do navio para o combate às chamas. O prático solicitou ao depoente para auxiliar e orientar para onde direcionar os jatos de água dos canhões. **Perguntado** se os indicadores de pressão instalados no Centro de Controle de Carga e as válvulas de segurança dos tanques de carga 1 e 3 estavam funcionando normalmente e de acordo com as instruções dos fabricantes e sociedade classificadora? Respondeu que sim. **Perguntado** que estava operando os comandos no Centro de Controle de Carga no final do carregamento e no momento da explosão? Respondeu que era o imediato do navio. **Perguntado** se o Imediato é qualificado para este tipo de função. Apresentar cópia do certificado de habilitação do imediato. Respondeu que sim e será apresentado pelo Agente protetor. **Perguntado** se houve falha de comunicação entre o Terminal de Aratu e o operador do navio? Respondeu que não. **Perguntado** se havia vazamento de produto/carga nas linhas de carga ou no compartimento dos compressores? Respondeu que não havia vazamento. **Perguntado** se o nível de explosividade no compartimento dos compressores era verificado e com que frequência? Respondeu que era monitorado continuamente por meio do analisador de gás fixo e pelo analisador pessoal e portátil executado por todos os oficiais e marinheiros de serviço. **Perguntado** se sabe informar se algum equipamento localizado dentro do compartimento dos compressores foi ligado no momento que antecedeu a explosão? Respondeu que nada foi ligado. **Perguntado** se sabe informar a causa da explosão? Respondeu que não sabe a causa. **Perguntado** se houve alguma manobra de válvula no manifold no momento antes da explosão? Respondeu que não houve. **Perguntado** se a empresa tem implantado o ISM Code.







É Cópia Fiel do Original:



Respondeu que sim. Perguntado se deseja acrescentar mais alguma declaração do que já foi dito? Respondeu que não. E nada mais disse e nem lhe foi perguntado, pelo que se deu por findo o presente depoimento que, lido e achado conforme, assina com o Encarregado do Inquérito e, comigo, 3°SG-MO 02.1433-72 ETONJONES OLIVEIRA DA SILVA, Escrivão.


RONALD DOMINGUES DA SILVA
Capitão-de-Corveta (T)
Encarregado


OWEN ALINSUG ARDIENTE
Seaman's Book N° C0139283
Testemunha


RONALD SCHENKLS
CPF 007.976.108-98
Tradutor


FLAVIO DE FREITAS INFANTE VIEIRA
Advogado
OAB-RJ 50692


ETONJONES OLIVEIRA DA SILVA
3°SG-MO 02.1433-72
Escrivão

25

25

TERMO DE INQUIRIÇÃO (SEGUNDA TESTEMUNHA)



Aos vinte e três dias do mês de dezembro do ano de dois mil e treze, nesta cidade, ANTHONY CORONADO GEPIGON, filipino, natural de Iloilo, filho de Gregorio Gepigon e de Corna Coronado, com 38 anos de idade, Seaman's Book N° C0139283, emitido pela República das Filipinas, na categoria de Primeiro Oficial de Náutico, na função de Imediato, com paradeiro conhecido à Avenida Estados Unidos, 130, 9º andar, CEP 40.010-020, acompanhado de tradutor não oficial, Sr. Ronald Schenkls, natural de Rio de Janeiro, filho de Carel Johannes Schenkls e Vilemina Grietje Schenkls, casado, CPF 007.976.108-98, residente à Rua Ceará, 526, apto 1502-C, Pituba-BA, tel (71) 9982-3104 e (71) 3240-3104, depois de prestar o compromisso de dizer a verdade, passou a ser inquirido pelo Encarregado da seguinte forma: Perguntado onde se encontrava no momento da explosão? Respondeu que estava próximo ao tanque de número três no convés principal e no centro de controle de carga. Perguntado se o centro de controle de carga deve ficar permanentemente guarnecido? Respondeu que não. Perguntado há quanto tempo exerce a função de imediato do N/M GOLDEN MILLER? Respondeu que exerce a função há um mês. Perguntado quanto tempo tem de experiência em navio gaseiros. Respondeu que exerce a função de imediato há quatro anos. Perguntado se pode informar como ocorreu explosão no compartimento dos compressores? Respondeu que estava carregando normalmente propeño e realizando a ronda para checar a sondagem do tanque de número três, quando ouviu a explosão e imediatamente se jogou no convés debaixo de uma rede de carga. Em seguida, saiu em direção a superestrutura. Em seguida o alarme soou e viu o pessoal preparando os equipamentos de combate a incêndio. Após, ele foi para a sala de controle de carga e apertou a chave de emergência de parada, para fechar as válvulas e parar os compressores, mas alguém já havia acionado pois o alarme já estava soando e no centro de controle de carga não há indicadores das condições de fechamento das válvulas. Em seguida, saiu para o local onde os membros da tripulação estavam se preparando combater o incêndio. Após, houve a determinação de que todos se concentrassem na popa do navio. Um navio da Marinha se aproximou e os tripulantes desembarcaram por meio de embarcações de resgate. A planta de carga não apresentava defeito ou avarias. Perguntado se os indicadores de pressão instalados no Centro de

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

226 02/08



Controle de Carga e as válvulas de segurança dos tanques de carga 1 e 3 estavam funcionando normalmente e de acordo com as instruções dos fabricantes e sociedade classificadora? Respondeu que sim. Perguntado que estava operando os comandos no Centro de Controle de Carga no final do carregamento e no momento da explosão? Respondeu que era o 1º Oficial de Náutica. Perguntado se o Imediato é qualificado para este tipo de função. Apresentar cópia do certificado de habilitação do imediato. Respondeu que sim e foi apresentado, como também o 1º Oficial de Náutica é qualificado. Perguntado se houve falha de comunicação entre o Terminal de Aratu e o operador do navio? Respondeu que não. Perguntado se havia vazamento de produto/carga nas linhas de carga ou no compartimento dos compressores? Respondeu que não havia vazamento. Perguntado se o nível de explosividade no compartimento dos compressores era verificado e com que frequência? Respondeu que era monitorado continuamente por meio do analisador de gás fixo. Perguntado se sabe informar se algum equipamento localizado dentro do compartimento dos compressores foi ligado no momento que antecedeu a explosão? Respondeu que não, pois não havia ninguém no compartimento dos compressores. Perguntado se sabe informar a causa da explosão? Respondeu que não sabe a causa, pois tudo estava normal. Perguntado se houve alguma manobra de válvula no manifold no momento antes da explosão? Respondeu que não houve. Perguntado se a empresa tem implantado o ISM Code. Respondeu que sim. Perguntado se deseja acrescentar mais alguma declaração do que já foi dito? Respondeu que não. E nada mais disse e nem lhe foi perguntado, pelo que se deu por findo o presente depoimento que, lido e achado conforme, assina com o Encarregado do Inquérito e, comigo, 3ºSG-MO 02.1433-72 ETONJONES OLIVEIRA DA SILVA, Escrivão.

RONALD DOMINGUES DA SILVA
Capitão-de-Corveta (T)
Encarregado

RONALD SCHENKELS
CPF 007.976.108-98
Tradutor

ANTONHY CORONADO GEPIGON
Seaman's Book N° C0137823
Testemunha

ETÓNJONES OLIVEIRA DA SILVA
3ºSG-MO 02.1433.72
Escrivão

35
[Handwritten signature]

MARINHA DO BRASIL
CAPITANIA DOS PORTOS DA BAHIA



ROL DE QUESITOS A SEREM RESPONDIDOS PELOS PERITOS

Queiram os Srs. peritos CMG (RM1) DILTON DOMINGOS DOS SANTOS, o CC (RM1-T) REGINALDO COSTA FILHO e o SO-RM1-CN 78.3156.38 DERALDO JUSTINIANO DE SANTANA apresentarem, no prazo de 30 dias, além dos dados que julgarem necessários, que possam levar a apuração da causa determinante do acidente da navegação (A015-EXPLOSÃO), ocorrido a bordo do NT "GOLDEN MILLER", no dia dezessete de dezembro de dois mil e treze, por volta de 17h55, no Terminal de Produtos Gasosos do Porto de Aratu, os esclarecimentos sobre os seguintes quesitos que devem constar do Laudo de Exame Pericial:

1. Local onde se deu a explosão seguido de incêndio;
2. Se os indicadores de pressão e temperatura do centro de controle de carga funcionavam normalmente;
3. Se as válvulas de segurança dos tanques de carga funcionavam normalmente;
4. Se os sistemas de alarme funcionavam normalmente, tais como detector de nível de explosão, fumaça ou incêndio;
5. Se houve falha em algum componente do sistema de detecção de gases inflamáveis no compartimento de compressores;
6. Se houve falha de operação durante o término de carregamento do tanque de número três;
7. Se houve falta de cuidado na operação do sistema de carga do navio;
8. Se houve vazamento da carga ou formação de gases explosivos no compartimento dos compressores;
9. Se houve faina sem equipamentos de segurança no compartimento dos compressores;
10. Se foi realizado serviço de solda ou ligados equipamentos elétricos ou empregadas ferramentas capazes de produzir centelhas no compartimento dos compressores, sem que tenham sido tomadas as medidas de precaução e segurança devidas;
11. Anexar a licença ou documento para o transporte de carga perigosa e carga no convés;
12. Se houve falha de projeto ou construção na classificação de anteparas e dispositivo de fechamento à prova de fogo;

256 020536

13. Se houve impropriedade de vigilância ou cuidados;
14. Quais as providências adotadas para minimizar o efeito da explosão;
15. Quais as providências adotadas para a extinção do incêndio;
16. Se existe sistema de combate a incêndio acionado à distância para o compartimento dos compressores e se operava normalmente;
17. Qual a causa da explosão;
18. Qual a causa do incêndio;
19. Apresentar a FICHA DE INCÊNDIO; e
20. Se a companhia cumpre o ISM CODE, anexar o Documento de Conformidade.



Capitania dos Portos da Bahia, em 20 de dezembro de 2013.

RONALD DOMINGUES DA SILVA
Capitão-de-Corveta (T)
Encarregado do Inquérito



MARINHA DO BRASIL

CAPITANIA DOS PORTOS DA BAHIA
Av. das Naus, S/Nº - Comércio
CEP 40015-270 – Salvador – BA
(71) 3507-3766 – secom@cpba.mar.mil.br

CÓPIA
É Cópia Fiel do Original.



Ofício nº 938/CPBA-MB
JA/EL/02
999

Salvador, 19 de dezembro de 2013.

A Sua Senhoria o Senhor
RONALD SCHENKELS
Diretor da Bahia Tankers
Av. Estados Unidos, 130 – Sala 901 – Comércio
40-010-020 – Salvador/BA

Assunto: Incêndio no LPG "Golden Miller"

Prezado Senhor,

1. Com referência à Lei nº 9.966/2000 e em face do acidente ocorrido com o LPG GOLDEN MILLER e seus efeitos para a sociedade baiana, este Agente da Autoridade Marítima determina a Vossa Senhoria que seja:

- Informada, prontamente, a quantidade de óleo vazado do referido navio para o mar; e
- Providenciada a limpeza da poluição, advinda do navio em questão, no prazo de 48 horas.

Atenciosamente,

ANDRÉ NOVIS MONTENEGRO
Capitão-de-Mar-e-Guerra
Capitão dos Portos

Cópias:
Com 2º DN
DPC
CP-20
Arquivo
Extra-MB: (Braskem – Hidroclean)

63029.005515/2013-21
CPBA-02

É Cópia Fiel do Original.

MARINHA DO BRASIL

CAPITANIA DOS PORTOS DA BAHIA

ATA DE REUNIÃO – NAVIO GOLDEN MILLER



Aos vinte e três dias do mês de dezembro do ano de dois mil e treze, nesta Capitania dos Portos da Bahia (CPBA), o Capitão dos Portos reuniu-se com os representantes da Agência Bahia Tankers, Capitão do N/M GOLDEN MILLER, P&I Clube, Vistoriador Naval do GVI, Diretoria de Portos e Costas e Chefe do Departamento de Segurança do Tráfego Aquaviário, a fim de tratar do assunto concernente à permanência do referido navio em águas jurisdicionais brasileiras, para resguardar a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana no mar e a prevenção da poluição hídrica, por meio do ordenamento do espaço aquaviário.

O Capitão dos Portos da Bahia, CMG ANDRÉ NOVIS MONTENEGRO, apresentou as seguintes considerações:

- impossibilidade do navio permanecer fundeado na costa de Salvador, em virtude da estreita faixa litorânea, profundidade acima de 600 metros, a uma distância de 15 milhas da costa;

- os fundeadouros internos não apresentam segurança para o navio em questão, em função:

a) da descarga iminente de gás propeno para a atmosfera, podendo gerar uma nuvem explosiva com possibilidade de ignição;

b) da proximidade de Salvador com três milhões de habitantes;

c) da queima de fogos prevista para o reveillon em sete pontos da costa, pelo menos três no interior da Baía de Todos os Santos.

- foi reportado, pelo comandante do navio, que os geradores estão funcionando normalmente, o que será verificado pelo inspetor naval da CPBA.

* O Comandante do navio assegurou que o GOLDEN MILLER tem condições de navegar com segurança por seus próprios meios, após conhecer a situação por intermédio de uma tradução realizada pelo Sr. MAURO SAMMARCO, do Brazil P&I.

1.0 – Deliberações

O navio deverá deixar as águas jurisdicionais brasileiras.


ANDRÉ NOVIS MONTENEGRO
Capitão-de-Mar-e-Guerra
Capitão dos Portos


RONALD SCHENCKLS
Agência Bahia Tankers
Representante

* RESSALVA DO COMANDANTE NA 2ª PÁGINA DESTA ATA.

Ferreira

LUDWIG SILVA
Agência Bahia Tankers
Representante

E Cópia Fiel do original.
Mauro Sammarco
MAURO SAMMARCO
Brazil P&I
Representante



Sergio Santos Dias Carneiro
SERGIO SANTOS DIAS CARNEIRO
Capitão-de-Mar-e-Guerra (RM1-T)
Diretoria de Portos e Costas
Representante

Amanda Dobbin Rattes
AMANDA DOBBIN RATTES
Primeiro-Tenente (T)
Diretoria de Portos e Costas
Representante

Keity Corbanni Ferraz
KEITY CORBANNI FERRAZ
Diretoria de Portos e Costas
Representante

Owen Alinsug Ardiente
OWEN ALINSUG ARDIENTE
Comandante do Navio

Gilberto Jorge Wanderley Soares
GILBERTO JORGE WANDERLEY SOARES
Capitão-de-Fragata (EN-RM1)
Vistoriador-Naval

Ronald Domingues da Silva
RONALD DOMINGUES DA SILVA
Capitão-de-Corveta (T)
Chefe do Depto de STA

Capitania dos Portos da Bahia, Salvador, em 23 de dezembro de 2013.

* O COMANDANTE RESALVA QUE O NAVIO TEM CONDIÇÕES TÉCNICAS DE NAVEGABILIDADE, NO QUE ME RESPECTO AO FUNCIONAMENTO DE MÁQUINAS, UMS, E DEMAIS EQUIPAMENTOS, NÃO RELACIONANDO DOCUMENTAÇÃO, INCLUINDO NESTA O CERTIFICADO DA CLASSE PREVIOUS ABS, QUE ESTABELECE QUE O NAVIO SOMENTE PODE DESTROXAR PARA OPERAÇÕES DE CARGA NO FUNDIÃO.

O COMANDANTE DO NAVIO, COM ÊNFASE, PROTESTA AO SENTIDO DE QUE ESTA DECISÃO COLOCA EM SEU RISCO A VIDA HUMANA AO NÃO TER CONDIÇÕES DE NAVEGABILIDADE QUE O NAVIO NÃO TEM NENHUM DESTINO.

286 04-50

DECLARAÇÃO DOS FATOS PELO CAPITÃO
(INCIDENTE DE SINISTRO NO GOLDEN MILLER)



Eu, Capt. Owen A. Ardiente, Capitão do navio LPG/C "Golden Miller" pelo presente fazendo a declaração dos fatos a seguir.

17 de dezembro de 2013

0800 hrs LT – Assumi o comando do navio do capitão anterior, Capt. Banshi Dhar Mishra.

1650 hrs LT – Fui para o Recinto do Compressor de Carga para confirmar com o Oficial Chefe a estimativa do conclusão da operação de carregamento e verificar a condição da operação de carregamento.
Achado tudo em ordem. Estimava-se que a operação de carregamento seria concluída às 1930 hrs LT (17 de Dez.)

1700 hrs LT – Capitão e Superintendente Técnico Sr. Christopher Murari jantando na Sala de Refeições dos Oficiais.

1735 hrs LT – Jantar concluído.

1740 hrs LT – Capitão foi para a Casa de Pilotagem para acompanhar mensagens oriundas dos afretadores no PC de comunicação.

1745 hrs LT – Ouviu-se um ruído alto. Capitão corre para o janela da frente da Casa de Pilotagem para ter uma visão clara do convés e observou uma enorme chama chegando ao topo do centro do Recinto de Compressor de Carga. O Capitão imediatamente ativou o botão de alarma geral na Casa de Pilotagem e desceu apressadamente as escadas gritando "Fogo, Fogo, Fogo" alertando a tripulação.

1746 hrs LT – O Capitão chegou ao RCC e viu o Oficial Chefe pressionar o Botão de Parada de Emergência (BPE [ESD]).

1747 HRS LT – O Capitão instruiu o Oficial Chefe e toda a tripulação para fazer a revista na estação de atracação na popa.

1748 hrs LT – Todos os Oficiais e Tripulação reportados. O Estagiário para Oficial Chefe Sr. Albert Montanosas e AB Virner Arante confirmados em segurança na área do castelo de proa e mais



Traduzido do Inglês para o Português por Denice M. Figueiredo Santos, tradutora oficial com registro na JUCEB sob nº 17 DOE 04-06-1993, CPF 248.141.135-87, residente à Rua Milton de Oliveira 73, Ed. Anacapri, apto. 701, Barra, Salvador, Bahia, Brasil, Telefone (71) 3264-5635. DOU FÉ e declaro que este documento é fiel ao texto que me foi entregue no dia 7/2/2014. Tradução nº 010/2013. E-mail: denicemaria.figueiredosantos@gmail.com

Tradução Pública Juramentada

E Cópia Fiel do Original.
2010

tarde aconselhados pelo Capitão a prosseguirem para a área do molhe de atracação a fim de auxiliar os bombeiros de terra.

1749 hrs LT – Espargimento de água no convés ativado e bombas de incêndio acionadas pelos engenheiros.

1750 hrs LT – Mangueiras de incêndio arranjadas por todo o entorno das acomodações e iniciou-se o resfriamento.

1752 hrs LT – Equipamentos de bombeiros foram usados pelos dois ABs (Sr. Ernesto Mata e Sr. Adrian cuello). O combate ao incêndio começou sendo usada a casa contra incêndio pelos Dois ABs assistidos pelo Oficial Chefe.

1958 hrs LT – Observado o fogo espalhando-se muito rápido para a área do Tanque de Carga no. 3 e ouviram-se várias explosões dentro da Casa de Compressores.

1800 hrs LT – O bote de resgate da marinha estava prosseguindo para a popa – lado de estibordo do Golden Miller instruindo toda a tripulação a evacuar o navio porque os bombeiros de terra começarão a extinguir o fogo.

1802 hrs LT – O Capitão observou que o incêndio não podia ser controlado e instruiu a toda a tripulação para recuar e novamente fez a revista na estação de popa. Toda a tripulação contada. Instruiu ao Oficial Chefe que preparasse para lançar o Bote Salva-Vidas e de Resgate do navio.

1806 hrs LT – Bote de Resgate do Navio lançado na água (popa lado de estibordo).

1807 hrs LT – Toda a tripulação recebeu ordem do Capitão para prosseguir para o Bote de Resgate e para o Bote de Resgate da Marinha.

1840 hrs LT – Todos os Oficiais e tripulação incluindo Superintendente Técnico Sr. Christopher Murari e o motorista do agente da tripulação evacuados do navio e reunidos no Navio da Marinha. Observou-se que o Oficial Chefe sofreu uma leve queimadura na face direita e orelha direita e teve primeiros socorros aplicados pelo Médico da Marinha a bordo do Navio da Marinha. O Bote de Resgate do navio estava preso ao costado de bombordo ao longo do Navio da Marinha.

Traduzido do Inglês para o Português por Denice M. Figueiredo Santos, tradutora oficial com registro na JUCEB sob nº 17 DOE 04-06-1993, CPF 248.141.135-87, residente à Rua Milton de Oliveira 73, Ed. Anacapri, apto. 701, Barra, Salvador, Bahia, Brasil, Telefone (71) 3264-5635. DOU FÉ e declaro que este documento é fiel ao texto que me foi entregue no dia 7/2/2014. Tradução nº 010/2013. E-mail: denicemaria.figueiredosantos@gmail.com



Tradução Pública Juramentada

E Cópia Fiel do Original:

286 OK 52



1845 hrs LT – O Comandante do Navio da Marinha instruiu ao Capitão para ir a bordo e auxiliar o Piloto do rebocador “Hugo” a combater o incêndio no “Golden Miller”.

1848 hrs LT – O Capitão deixou o Navio da Marinha e foi transportado pelo Bote de Resgate da Marinha para o rebocador “Hugo”.



1855 hrs LT – O Capitão está a bordo do rebocador “Hugo” e auxiliou o Piloto a combater o incêndio no Golden Miller dirigindo os canhões de jato d’água.

1910 hrs LT – O rebocador “Hugo” auxiliado pelo Piloto e o Capitão do Golden Miller conseguiu chegar ao longo do costado do Golden Miller no lado de estibordo a meia nau, dirigindo os canhões de jato d’água para o incêndio.

1940 hrs LT – Um outro rebocador “Neptuno” chegou à cena auxiliando a combater o incêndio.

1950 hrs LT – Todos os Oficiais e Tripulação do Golden Miller transportados pelo Bote de Resgate da Marinha e reunidos no Terminal Sul TGL.

2030 hrs LT – O Capitão foi instruído pelo Navio da Marinha em rádio VHF no rebocador Hugo a prosseguir para o escritório da Braskem para encontro de emergência com o Capitão do Porto e Pessoal da Braskem.

2040 hrs LT – O Capitão deixou o rebocador Hugo w foi transportado para o Terminal Sul TGL pelo Bote de Resgate da Marinha.

2050 hrs LT – O Capitão chegou ao Terminal TGL e desembarcou do Bote de Resgate da Marinha.

2115 hrs LT – O Capitão, Sup./T. Sr. Christopher Murari e o Capitão que dá baixa Banshi Dhar Mishra chegou à sala de reuniões do escritório da Braskem.



Traduzido do Inglês para o Português por Denice M. Figueiredo Santos, tradutora oficial com registro na JUCEB sob n.º 17 DOE 04-06-1993, CPF 248.141.135-87, residente à Rua Milton de Oliveira 73, Ed. Anacápi, apto. 701, Barra, Salvador, Bahia, Brasil, Telefone (71) 3264-5635. DOU FÉ e declaro que este documento é fiel ao texto que me foi entregue no dia 7/2/2014. Tradução n.º 010/2013. E-mail: denicemaria.figueiredosantos@gmail.com

Tradução Pública Juramentada

É Cópia Fiel do Original

2118 hrs LT – A reunião de emergência começou com o Capitão, Sup/T Sr. Christopher Murari e o Capitão que está de saída Banshi Dhar Mishra com o Capitão do Porto e Terminal da Braskem

2140 hrs LT – A reunião de emergência terminou. O Capitão, Sup/T Sr. Christopher Murari e o Capitão que está de saída Banshi Dhar Mishra foram transportados de volta do Golden Miller no Terminal TPG para auxiliar os bombeiros de terra no combate ao incêndio.

2230 hrs LT – Toda a tripulação foi transportada pelo agente de tripulantes para o hotel em Salvador. O Capitão, Sup/T Sr. Christopher Murari e o Capitão que está de saída Banshi Dhar Mishra foram deixados no Terminal ajudando os Bombeiros de terra no combate ao incêndio no Golden Miller.

18 de dezembro de 2013

0200 hrs LT – O Capitão e o Sup/T Sr. Murari foram apanhados pelo motorista do agente da tripulação e trazidos para o hotel em Salvador. O Capitão que está de saída Banshi Dhar Mishra foi deixado no escritório da Braskem para monitorar continuamente o andamento da extinção do incêndio no Golden Miller.

0700 hrs LT – O Oficial Chefe foi trazido para o hospital pelo motorista do agente da tripulação para mais exames e tratamento.


Denice M. Santos
Pública Tradutor
JUCEB Nº 05093



Traduzido do Inglês para o Português por Denice M. Figueiredo Santos, tradutora oficial com registro na JUCEB sob nº 17 DOE 04-06-1993, CPF 248.141.135-87, residente à Rua Milton de Oliveira 73, Ed. Anacapri, apto. 701, Barra, Salvador, Bahia, Brasil, Telefone (71) 3264-5635. DOU FÉ e declaro que este documento é fiel ao texto que me foi entregue no dia 7/2/2014. Tradução nº 010/2013. E-mail: denicemaria.figueiredosantos@gmail.com

Documento No.

RJ2510168



American Bureau of Shipping

GOLDEN MILLER

Classe 9304718

Relatório No.: RJ2510168

Data 22 Dezembro 2013



CERTIFICADO de ADEQUAÇÃO PARA PROSSEGUIR

CERTIFICO QUE O ABAIXO ASSINADO INSPETOR DESTA BUREAU COMPARECEU, A PEDIDO DOS AGENTES DO ARMADOR (PROPRIETÁRIO), BERNARD SCHULTE MANAGEMENT (SINGAPORE) PTE LTD., AO M.T. "GOLDEN MILLER" DE NASSAU, COMUNIDADE DAS BAHAMAS, ABSCN-9304718, AOS 22 DIAS DE DEZEMBRO DE 2013 PORQUE O NAVIO FICOU À DERIVA NO PORTO INTERNO DO PIER DA BRASKEM, ARATU, BRASIL, COM A FINALIDADE DE EXAMINAR E RELATAR A RESPEITO DO DANO RELATADO COMO TENDO SIDO SOFRIDO EM CONSEQUENCIA DE INCÊNDIO ÀS APROXIMADAMENTE 17:00 HORAS EM 17 DE DEZEMBRO DE 2013 DURANTE AS OPERAÇÕES DE CARGA; E

QUE ESTOU TRANSMITINDO À COMISSÃO DO AMERICAN BUREAU OF SHIPPING, UM RELATÓRIO DECLARANDO AS CONDIÇÕES ENCONTRADAS E QUE FORAM EFETUADOS REPAROS TEMPORÁRIOS SATISFATÓRIOS; E

QUE NA OPINIÃO DO ABAIXO ASSINADO, ESTE NAVIO ESTÁ ADEQUADO PARA PROSSEGUIR NESTE MOMENTO EM CONDIÇÃO DE CARREGADO DO PORTO DE ARATU, BRASIL PARA A ÁREA DE ANCORAGEM SEGURA AO LARGO DE SALVADOR, BRASIL, ONDE A PRESENTE CARGA DEVE SER DESCARREGADA. AO CONCLUIR A DESCARGA O NAVIO EM QUESTÃO DEVERÁ PROSSEGUIR PARA UM LOCAL DE REPARO, CUJO DESTINO DEVE SER ACORDADO COM ESTA SOCIEDADE DE CLASSIFICAÇÃO ANTES DA PARTIDA.

O NAVIO OBJETO DA INSPEÇÃO DEVERÁ SER VISITADO ANTES DE CONTINUAR PARA O ESTALEIRO DE REPARAÇÃO COMO ANOTADO ACIMA.

ESTE CERTIFICADO DE ADEQUAÇÃO PARA PROSSEGUIR É VÁLIDO ATÉ 12 DE JANEIRO DE 2014.



Traduzido do Inglês para o Português por Denice M. Figueiredo Santos, tradutora oficial com registro na JUCEB sob n.º 21 DOE 04-06-1993, CPF 248.141.135-87, residente à Rua Milton de Oliveira 73, Ed. Anacapri, apto. 701, Barra, Salvador, Bahia, Brasil, Telefone (71) 3264-5635. DOU FÉ e declaro que este documento é fiel ao texto que me foi entregue no dia 7/2/2014. Tradução n.º 012/2014. E-mail: denicemaria.figueiredosantos@gmail.com

Tradução Pública Juramentada

É Cópia Fiel do Original

Handwritten signature and number 58

RECOMENDA-SE QUE O NAVIO OBJETO DA INSPEÇÃO SEJA RESTRITO TAL COMO CLASSIFICADO JUNTO A ESTE BUREAU SUJEITO A NOVA INSPEÇÃO ANTES DE CONTINUAR SUA PASSAGEM CONTEMPLADA PARA O PORTO PARA REPAROS PERMANENTES.



William T. Gibbs
WILLIAM T. GIBBS
RIO DE JANEIRO

Inspetor

Nota Este Relatório comprova cumprimento de uma ou mais das Regras, orientações, normas ou outros critérios do American Bureau of Shipping e é expedido para uso do Bureau, seus Comitês/Comissões, seus clientes ou outras entidades autorizadas. Este Relatório é apenas uma declaração de que a estrutura, item de material, equipamento, maquinaria ou outros item coberto pelo Relatório cumpriu uma ou mais das Regras, orientações, normas ou outros critérios do American Bureau of Shipping na data de emissão. Aconselha-se às partes rever as Regras quanto à finalidade e condições de classificação e verificar os registros para uma descrição mais completa de quaisquer restrições ou limitação sobre o serviço ou as inspeções do navio. A validade, aplicabilidade e interpretação deste Relatório é regida pelas Regras e normas do American Bureau of Shipping que deverá permanecer como único juiz dos mesmos. Nada contido neste Relatório ou em qualquer anotação feita em vista deste Relatório será considerado como a eximir projetista, construtor, proprietário, armador, fabricante, vendedor, reparador, operador ou qualquer outra entidade de qualquer garantia expressa ou implícita.

Relatório da Classe Diversos – AB 141

O2KREV 0

Página 1 de 1

Denice M. F. Santos
Denice M. F. Santos
Public Translator
JUCEB Nº 09/93



Traduzido do Inglês para o Português por Denice M. Figueiredo Santos, tradutora oficial com registro na JUCEB sob n.º 21 DOE 04-06-1993, CPF 248.141.135-87, residente à Rua Milton de Oliveira 73, Ed. Anacapri, apto. 701, Barra, Salvador, Bahia, Brasil, Telefone (71) 3264-5635. DOU FÉ e declaro que este documento é fiel ao texto que me foi entregue no dia 7/2/2014. Tradução n.º 012/2014. E-mail: denicemaria.figueiredosantos@gmail.com

Tradução Pública Juramentada


AMERICAN BUREAU OF SHIPPING
RELATÓRIO DE INSPEÇÃO ESTATUTÁRIO


Nome do Navio	GOLDEN MILLER	Classe Número	9304718
Escritório de Atendimento	Rio de Janeiro	Relatório Número	RJ2510168
Data Primeira Visita	19-Dez-2013	Data Última Visita	22-Dez-2013

CERTIFICO QUE o(s) abaixo assinado(s) inspetor(es) deste Bureau compareceu(eram), a pedido do representante do Proprietário (Armador), ao Tanque Esférico de LPG, GOLDEN MILLER, de Porto Nassau, Comunidade das Bahamas, Classe Número 9304718, IMO Número 3021667, em 19-Dez-2013 a fim de realizar a(s) Inspeção(ões) assinalada(s) abaixo:

Local da Inspeção: Aratu (Salvador), Brasil

Relatório	Descrição da Inspeção	Situação	Pendente
RJ2510168-B	Inspeção de Danos (Especiais)	Concluída	Não

Seção do Sistema de Gestão de Segurança (IACS PR 17)

Não foram observadas deficiências durante esta inspeção em relação com possíveis falhas por Sistema de Gestão de Segurança.

Inspetor(es) do American Bureau of Shipping

Revisto Por

William S. Jett
 ABS Rio de Janeiro


NOTA: Este Relatório comprova que a inspeção relatada no presente foi realizada em cumprimento com uma ou mais das Regras, orientações, normas ou outros critérios do American Bureau of Shipping e é expedido exclusivamente para uso do Bureau, seus Comitês/Comissões, seus clientes ou outras entidades autorizadas. Este Relatório é apenas uma declaração de que o navio, estrutura, item ou material, equipamento, maquinaria ou outro item coberto por este Relatório foi examinado para cumprimento de, ou cumpriu uma ou mais das Regras, orientações, normas ou outros critérios do American Bureau of Shipping. A validade, aplicabilidade e interpretação deste Relatório é regida pelas Regras e normas do American Bureau of Shipping que deverá permanecer como único juiz dos mesmos. Nada contido neste Relatório ou em qualquer anotação feita em vista deste Relatório será considerado como a eximir projetista, construtor, proprietário, armador, fabricante, vendedor, reparador, operador ou qualquer outra entidade de qualquer garantia expressa ou implícita.

AB Relatório B – Preliminar

Página 1 de 2

Denice M. F. Santos
 Public Translator
 JUCEB Nº 09/93



Traduzida do Inglês para o Português por Denice M. Figueiredo Santos, tradutora oficial com registro na JUCEB sob nº 21 DOE 04-06-1993, CPF 248.141.135-87, residente à Rur: Milton de Oliveira 73, Ed. Anacapri, apto. 701, Barra, Salvador, Bahia, Brasil, Telefone (71) 3264-5635. DOU FÉ e declaro que este documento é fiel ao texto que me foi entregue no dia 7/2/2014. Tradução nº 012/2014. E-mail: denicemaria.figueiredosantos@gmail.com

Tradução Pública Juramentada

[Handwritten signature]
61



AMERICAN BUREAU OF SHIPPING
RELATÓRIO DE INSPEÇÃO ESTATUTÁRIO



Nome do Navio	GOLDEN MILLER	Classe Número	9304718
Escritório de Atendimento	Rio de Janeiro	Relatório Número	RJ2510168
Data Primeira Visita	19-Dez-2013	Data Última Visita	22-Dez-2013

Requisitos Adicionais

Os itens a seguir devem ser tratados à satisfação do Inspetor visitante, como segue:

Item	Pela Inspeção	Pela Data
528	Inspeção da Engrenagem de Carga	04-Maio-2014

RJ2510168-B: Inspeção de Danos (Especial)

Para concluir a Inspeção de Danos (Especial) a lista de verificação a seguir deve ser atendida, sequência de itens da lista de verificação números 1, 2

Inspeção de Danos (Especial) – Incêndio/Explosão

Eixo (linha de centro) do guindaste que manuseia mangueira de carga

528	Aparelhagem		
Aberto no Relatório	RJ2510168-B – Inspeção de Danos (Especiais)	22-Dez-2013	Rio de Janeiro
Pelo/a	Inspeção de Engrenagem de Carga, 04-Maio-2014	Requisitos Adicionais	Pendente
Encontrado	O incêndio e explosão que danificaram o compressor de gás queimou e impactou o guindaste de manuseio da mangueira de carga, e localizado na linha de centro de meia nau sobre o recinto do compressor de gás.		
Recomendação	Reparar o guindaste de manuseio da mangueira de carga como original, e testar como o Inspetor considerar necessário antes de usar, mas depois da inspeção da engrenagem de carga.		
Retificação			

[Handwritten signature]
Denise M. F. Santos
Pública Tradutor
RJ2510168



Tradução Pública Juramentada

É Cópia Fiel do Original

64



AMERICAN BUREAU OF SHIPPING
 RELATÓRIO DE INSPEÇÃO ESTATUTÁRIO

Nome do Navio	GOLDEN MILLER	Classe Número	9304718
Escritório de Atendimento	Rio de Janeiro	Relatório Número	RJ2510168
Data Primeira Visita	19-Dez-2013	Data Última Visita	22-Dez-2013

CERTIFICO QUE o(s) abaixo assinado(s) inspetor(es) deste Bureau compareceu(eram), a pedido do representante do Proprietário (Armador), ao Tanque Esférico de LPG, GOLDEN MILLER, de Porto Nassau, Comunidade das Bahamas, Classe Número 9304718, IMO Número 9021667, em 19-Dez-2013 a fim de realizar a(s) Inspeção(ões) assinalada(s) abaixo:

Local da Inspeção: Aratu (Salvador), Brasil

Relatório	Descrição da Inspeção	Situação	Pendente
RJ2510168-B	Inspeção de Danos (Especiais) – Incêndio Relatado no Recinto de Compressores	Concluída	Sim

Seção do Sistema de Gestão de Segurança (IACS PR 17)

Não foram observadas deficiências durante esta inspeção em relação com possíveis falhas por Sistema de Gestão de Segurança.

Parágrafo de Encerramento

Recomenda-se que este navio seja mantido na classificação deste Bureau.

Inspetor(es) do American Bureau of Shipping

William S. J. [Signature]
 ABS Rio de Janeiro

Revisto Por

NOTA: Este Relatório comprova que a inspeção relatada no presente foi realizada em cumprimento com uma ou mais das Regras, orientações, normas ou outros critérios do American Bureau of Shipping e é expedido exclusivamente para uso do Bureau, seus Comitês/Comissões, seus clientes ou outras entidades autorizadas. Este Relatório é apenas uma declaração de que o navio, estrutura, item ou material, equipamento, maquinaria ou outro item coberto por este Relatório foi examinado para cumprimento de, ou cumpriu uma ou mais das Regras, orientações, normas ou outros critérios do American Bureau of Shipping. A validade, aplicabilidade e interpretação deste Relatório é regida pelas Regras e normas do American Bureau of Shipping que deverá permanecer como único juiz dos mesmos. Nada contido neste Relatório ou em qualquer anotação feita em vista deste Relatório será considerado como a eximir projetista, construtor, proprietário, armador, fabricante, vendedor, reparador, operador ou qualquer outra entidade de qualquer garantia expressa ou implícita.

A B Relatório A – Preliminar

Página 1 de 4

Traduzido do Inglês para o Português por Denice M. Figueiredo Santos, tradutora oficial com registro na JUCEB sob n.º 21 DOE 04-06-1993, CPF 248.141.135-87, residente à Rua Milton de Oliveira 73, Ed. Anacapri, apto. 701, Barra, Salvador, Bahia, Brasil, Telefone (71) 3264-5635. DOU FÉ e declaro que este documento é fiel ao texto que me foi entregue no dia 7/2/2014. Tradução n.º 014/2014. E-mail: denicemaria.figueiredosantos@gmail.com





AMERICAN BUREAU OF SHIPPING
RELATÓRIO DE INSPEÇÃO DE CLASSE



[Handwritten signature]

Nome do Navio	GOLDEN MILLER	Classe Número	9304718
Escritório de Atendimento	Rio de Janeiro	Relatório Número	RJ2510168
Data Primeira Visita	19-Dez-2013	Data Última Visita	22-Dez-2013

Recomendações Pendentes

Recomenda-se que as seguintes recomendações pendentes sejam tratadas à satisfação do Inspetor visitante, como segue:

Número	Para Inspeção	Para a Data
529	Inspeção Anual do Casco 1	31-Ago-2014
525, 530	Inspeção de Maquinária Anual 1	31-Ago-2014
523		20-Fev-2014
528		31-Ago-2014
522		31-Jan-2014
527		31-Dez-2013

RJ2510168-A; Inspeção de Danos (Classe)

Para concluir a Inspeção de Danos (Classe) resta tratar os seguintes itens da lista de verificação, números sequenciais dos itens de verificação 1, 2

Inspeção de Danos (Classe) – Incêndio / Explosão

Recinto do compressor de gás e recinto do eletromotor adjacente

Elx-1 (linha de centro) do guindaste que manuseia mangueira de carga

522	Aparelhagem			
Aberto no Relatório	RJ2510168-A – Inspeção de Danos (Classe)	22-Dez-2013	Rio de Janeiro	
Na data de	31-Jan-2014	Recomendação	Pendente	
Encontrado	O recinto do compressor de gás estava danificado por incêndio e (como relatado, explosão) e está inutilizável.			
Recomendação	A tripulação isolou-o eletricamente e a tubulação está segura a ele. Reparar ou substituir o equipamento no compartimento do compressor de gás pelo original. Testar os sistemas elétricos e de tubulação no compartimento após os reparos segundo julgado necessário pelo Inspetor visitante.			
Retificação				
523	Convés			
Aberto no Relatório	RJ2510168-A – Inspeção de Danos (Classe)	22-Dez-2013	Rio de Janeiro	
Na data de	31-Jan-2014	Recomendação	Pendente	
Encontrado	Altura da Área: 1000,00 mm Largura da Área: 1000,mm Espessura da Área: 12,50 mm Localização: doca de carga 01 a estibordo e 02 02 a estibordo Convés de carga (01) furado, por queda de detritos do incêndio e explosão que danificaram o recinto do compressor de gás (a meia nau). Propõem-se reparos temporários no convés por parte do operador do Navio que solicita o uso de caixa de cimento para cobrir os furos/buracos e tornar o convés estanque para uma viagem (para o estaleiro a ser determinado); para fins de reparos permanentes.			



Tradução Pública Juramentada

É Cópia Fiel do Original:



AMERICAN BUREAU OF SHIPPING
RELATÓRIO DE INSPEÇÃO ESTATUTÁRIO



66
[Handwritten signature]

Nome do Navio	GOLDEN MILLER	Classe Número	9304718
Escritório de Atendimento	Rio de Janeiro	Relatório Número	RJ2510168
Data Primeira Visita	19-Dez-2013	Data Última Visita	22-Dez-2013

Recomendação Refugar e renovar a área com furos do convés de carga em aproximadamente Cavername 135 a estibordo, por sobre o compartimento vazio situado entre Carga 01 Independente e Tanque de Carga 02 Independente a Estibordo, à satisfação do Inspetor visitante.

Testar os reparos concluídos do convés conforme julgado necessário pelo Inspetor visitante.

Retificação

525	Aparelhagem			
Aberto no Relatório	RJ2510168-A – Inspeção de Danos (Classe)	22-Dez-2013	Rio de Janeiro	
Na data de	Inspeção Anual de Maquinaria 1, 31-Ago-2014	Recomendação	Pendente	
Encontrado	Sistema de parada de emergência no convés para operações de carga inoperável após sinistro no recinto do compressor de gás.			
Recomendação	Reparar o sistema de parada de emergência para transferência de carga e demonstrar a operação à satisfação do Inspetor visitante.			

Retificação

526	Aparelhagem			
Aberto no Relatório	RJ2510168-A – Inspeção de Danos (Classe)	22-Dez-2013	Rio de Janeiro	
Na data de	31-Ago-2014	Recomendação	Pendente	
Encontrado	O sistema de dilúvio de água no convés de carga a partir do recinto do compressor de gás não está operante depois que o incêndio danificou o recinto do compressor.			
Recomendação	Reparar como original o sistema de dilúvio de água no convés de carga e demonstrar operação à satisfação do Inspetor visitante.			

Retificação

527	Aparelhagem			
Aberto no Relatório	RJ2510168-A – Inspeção de Danos (Classe)	22-Dez-2013	Rio de Janeiro	
Na data de	31-Ago-2014	Recomendação	Pendente	
Encontrado	Corrimões e guarda-corpos quebrados em vários pontos, ao longo dos passadiços do porto e de estibordo no nível do convés principal. Porta-Cavernames 60-65: O corrimão intrabordo está quebrado no caminho dos ventos para os Tanques de Lastro 7P e 9P. Cavername 75: trechos superior e médio dos corrimões extrabordo quebrados; Cavername 110: faltando o curso inferior, deixando uma abertura/fenda que poderia permitir que um homem caia ao mar; Também na Porta Piloto comporta de acesso quebrada e solta (precisa ser presa para o mar).			
	Passadiço do convés principal de estibordo			
	Corrimões que requerem reparo no Cavername 105, Moldura 105, Moldura 125 e Moldura 150.			
Recomendação	Realizar reparos temporários nos corrimões danificados ou faltantes, antes de deixar o terminal abrigado ou ancorado. Realizar reparos permanentes nos corrimões, quando o navio estiver liberado de gases, sem carga, à satisfação do Inspetor visitante.			

Retificação



Tradução Pública Juramentada

É Cópia Fiel do Original: 67



AMERICAN BUREAU OF SHIPPING
RELATÓRIO DE INSPEÇÃO ESTATUTÁRIO



[Handwritten signature]

Nome do Navio	GOLDEN MILLER	Classe Número	9304718
Escritório de Atendimento	Rio de Janeiro	Relatório Número	RJ2510168
Data Primeira Visita	19-Dez-2013	Data Última Visita	22-Dez-2013

529	Aparelhagem		
Aberto no Relatório	RJ2510168-A – Inspeção de Danos (Classe)	22-Dez-2013	Rio de Janeiro
Na data de	Inspeção Anual de Maquinaria 1, 31-Ago-2014	Recomendação	Pendente
Encontrado	Recinto do eletromotor, na traseira do recinto do compressor a gás, estava danificado pelo incêndio que avariou o recinto do compressor. Motores elétricos, sistemas de controle e fiação danificados pelo incêndio.		
Recomendação	Reparar ou substituir conforme originais danificados os motores, sistemas de controle, fiação e a estrutura do recinto do eletromotor.		
Retificação	-----		

530	Planta de Reliquefação		
Aberto no Relatório	RJ2510168-A – Inspeção de Danos (Classe)	22-Dez-2013	Rio de Janeiro
Na data de	Inspeção de Maquinaria Anual 31-Ago-2014	Recomendação	Pendente
Encontrado	Planta de Reliquefação danificada pelo incêndio que ocorreu no recinto do compressor.		
Recomendação	Reparar ou substituir à condição original a planta de relaquefação e testar à satisfação do Inspetor visitante.		
Retificação	-----		

Declaração/Observação

524	<p>Operador reportou incêndio no recinto do compressor a gás. Deve ser totalmente reparado, incluindo os compressores associados, motores elétricos, tubulações diversas e diferentes sistemas de controle antes que o navio possa receber carga.</p> <p>Descarregar a carga atual depende de reparo no controle operacional da sala de controle de carga das bombas de carga (localizadas no convés acima dos tanques) que não apresentam sinais de avaria. O sistema de parada de emergência está comprometido pelo recinto do compressor avariado.</p> <p>O sistema de dilúvio de água no convés de carga no caminho da sala do compressor e à frente dela não está operável. As bombas de incêndio do navio e as estações de mangueiras de incêndio estão operacionais.</p> <p>O convés do tanque de carga teve significativa limpeza de óleo, e reparos temporários foram executados no convés entre os tanques de carga 01S e 02S no sentido do vazio.</p> <p>O Navio emitiu um Certificado de Adequação para Prosseguir para ancoragem para descarregar a carga, seguindo de viagem para um local de reparo a ser determinado.</p>
------------	---

Denice M. Figueiredo Santos
Denice M. F. Santos
Public Translator
JUPEB N° 00053





MARINHA DO BRASIL

CAPITANIA DOS PORTOS DA BAHIA
Av. das Naus, S/Nº - Comércio
CEP 40015-270 - Salvador - BA
(71) 3507-3766 - secom@cpba.mar.mil.br



Ofício nº 943/CPBA-MB
RT/AN/01
999

Salvador, 23 de dezembro de 2013.


A Sua Senhoria o Senhor
RONALD SCHENKELS
Diretor da Bahia Tankers
Av. Estados Unidos, 130 - Sala 901 - Comércio
40-010-020 - Salvador/BA

Assunto: LPG "Golden Miller"

Prezado Senhor,

1. Informo a Vossa Senhoria que o navio mercante, LPG Golden Miller, "class number" 9304718, "IMO number" 9021667, bandeira de Bahamas, está autorizado a suspender e fundear na área de responsabilidade desta Capitania dos Portos, estritamente para realizar o abastecimento no dia 23/12/2013.
2. Informo, ainda, a Vossa Senhoria que, o navio em questão, por apresentar condições operacionais precárias (impossibilidade de descarga de gás), representa risco à segurança do tráfego aquaviário, ao meio ambiente e à sociedade local, conforme constatado em Inspeção Naval realizada na embarcação, em 22/12/2013.
3. Por conseguinte, deverá sair das águas jurisdicionais brasileiras, com fulcro no Art. 5º, da Lei nº 9.537/1997, demandando o porto de Altamira, no México, de acordo com o Passe de Saída nº 2.276/13.

Atenciosamente,


ANDRÉ NOVIS MONTENEGRO
Capitão-de-Mar-e-Guerra
Capitão dos Portos

Cópias:
Com2ºDN - DPC - CP-03 - CP-20 - Arquivo
Organização Extra MB: Brasken - CODEBA - SINDIPRAT

63029.005551/2013-94
CPBA-01



MARINHA DO BRASIL

CAPITANIA DOS PORTOS DA BAHIA
Av. das Naus, S/Nº - Comércio
CEP 40015-270 – Salvador – BA
(71) 3507-3766 – secom@cpba.mar.mil.br



Ofício nº 944/CPBA-MB
RT/AN/01
999

Salvador, 24 de dezembro de 2013.


A Sua Senhoria o Senhor
RONALD SCHENKELS
Diretor da Bahia Tankers
Av. Estados Unidos, 130 – Sala 901 – Comércio
40-010-020 – Salvador/BA

Assunto: LPG "Golden Miller"

Prezado Senhor,

1. Com referência ao Of nº 943/CPBA-MB, de 23 de dezembro de 2013, em face da impossibilidade de reabastecimento do navio mercante, LPG Golden Miller, "class number" 9304718, "IMO number" 9021667, bandeira de Bahamas, reportada pelo Comandante do Navio (Cpt OWEN), informo a Vossa Senhoria que o referido navio deverá suspender até às 21:00P de hoje e se dirigir à extremidade sul do fundeadouro nº V.

Atenciosamente,


ANDRÉ NOVIS MONTENEGRO
Capitão-de-Mar-e-Guerra
Capitão dos Portos

Cópias:
Com2ºDN
DPC
CP-03
CP-20
Arquivo
Organização Extra MB: CODEBA - SINDIPRAT



MARINHA DO BRASIL

CAPITANIA DOS PORTOS DA BAHIA
Av. das Naus, S/Nº - Comércio
CEP 40015-270 - Salvador - BA
(71) 3507-3766 - secom@cpba.mar.mil.br

Ofício nº 953/CPBA-MB
RT/AN/01
999

Salvador, 27 de dezembro de 2013.

63029.005508/2013-29 63029.005515/2013-21
63029.005531/2013-13 63029.005532/2013-68
63029.005546/2013-81 63029.005551/2013-94
63029.005552/2013-39 63029.005553/2013-83

A Sua Senhoria o Senhor
RONALD SCHENKELS
Diretor da Bahia Tankers
Av. Estados Unidos, 130 - Sala 901 - Comércio
40-010-020 - Salvador/BA

Assunto: LPG "Golden Miller"

Prezado Senhor,

1. Participo a Vossa Senhoria que foi recebido o parecer em anexo da SMIT Salvage, que contempla as considerações para o suspender do navio mercante LPG "GOLDEN MILLER", com destino a Aruba.
2. Desse modo e de acordo com o contido no Ofício nº 943/CPBA-MB, de 23 de dezembro de 2013 (em anexo), determino, mais uma vez, a Vossa Senhoria que o navio supracitado suspenda até às 06h do dia 29 de dezembro de 2013, com o propósito de deixar as Águas Jurisdicionais Brasileiras, a fim de garantir a segurança do tráfego marítimo e minimizar o risco ao meio ambiente e à sociedade local.

Atenciosamente,

ANDRÉ NOVIS MONTENEGRO
Capitão-de-Mar-e-Guerra
Capitão dos Portos

Cópias:
Com2ºDN - DPC - CP-03 - CP-20 - Arquivo
Organização Extra MB: CODEBA - SINDIPRAT

É Cópia Fiel do Original
26/12/13
CGMA
82

MARINHA DO BRASIL
CAPITANIA DOS PORTOS DA BAHIA



LAUDO DE EXAME PERICIAL DIRETO

Aos vinte dias do mês de dezembro do ano de dois mil e treze, na Capitania dos Portos da Bahia, presentes os Peritos CMG (RM1) DILTON DOMINGOS GOMES DOS SANTOS, CC (T-RM1) REGINALDO COSTA FILHO e o SO-CN-RM1 78.3156.38 DERALDO JUSTINIANO DE SANTANA, designados pelo Sr. Capitão dos Portos da Bahia, e prestados pelos aludidos Peritos o compromisso legal de bem e fielmente desempenharem os deveres dos seus encargos, declarando com verdade o que encontrarem e em sã consciência entenderem, encarregou-os aquela autoridade de proceder ao exame das causas determinantes do acidente da navegação, A-015 e A-016, no Navio Mercante "GOLDEN MILLER" devido a uma explosão seguida de incêndio a bordo, no compartimento dos compressores de carga, durante faina de carregamento de gás propeno e butano, atracado no Terminal de gás do porto de Aratu – BA, no dia dezessete de dezembro de dois mil e treze, às 17h45, havendo os Peritos procedidos aos exames ordenados e as diligências que julgaram necessárias, declararam o seguinte:

I) DADOS DA EMBARCAÇÃO:

a) Características:

Nome: Golden Miller

Bandeira: Bahamas

Sociedade Classificadora: American Bureau of Shipping

Porto de Registro: Nassau

Nº IMO: 9021667

Área de navegação: Longo Curso

Propulsão: Motor

Atividade: Transporte de Carga

Tipo: Gaseiro

Comprimento: 145,0 metros

Arqueação Bruta: 11.361

Proprietário: Agincourt Marine Company Limited

Material do Casco: Aço

Ano de Construção: 1991

Dilton
Reginaldo
Deraldo

É Cópia Fiel do Original
CPBA
83



b) Documentação da embarcação "Golden Miller":

- Lista de Tripulantes datada de 10/12/2013;
- Planilha do GMDSS, sem data de validade;
- Termo de Responsabilidade do Representante Legal da Embarcação, datado de 10/12/2013, sem data de validade;
- Inspeção de PSC realizada no México, em 12/09/2013;
- International Ship Security Certificate, válido até 18/05/2018;
- Inspeção de PSC realizada pela CPBA, em 22/12/2013;
- Safety Management Certificate, válido até 18/05/2018;
- Certificate of Entry (P & I), válido até 20/02/2014; e
- International Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk, válido até 31/05/2018.

c) Condições da embarcação:

- O Navio Mercante "Golden Miller" encontra-se em boas condições de operação.

II) DADOS PESSOAIS:

a) Qualificação dos aquaviários:

OWEN ALINSUG ARDIENTE, filipino, natural de Manilha, filho de Panfilo Ardiente e de Gliceria Alinsug, com 40 anos de idade, Seaman's Book nº C0139283, emitido pela República das Filipinas, na categoria de Capitão de Longo Curso, na função de Comandante, com paradeiro, no endereço do representante do navio em Salvador, BA, sito à Avenida Estados Unidos, 130, 9º andar, Comércio, Salvador, BA, CEP – 40.010-020; e

ANTONHY CORONADO GEPIGON, filipino, natural de Iloilo, filho de Gregorio Gepigon e de Corna Coronado, com 38 anos de idade, Seaman's Book nº C0137823, emitido pela República das Filipinas, na categoria de Primeiro Oficial de Náutica, na função de Imediato, com paradeiro, no endereço do representante do navio em Salvador, BA, sito à Avenida Estados Unidos, 130, 9º andar, Comércio, Salvador, BA, CEP – 40.010-020.

III) DADOS DO LOCAL DO ACIDENTE OU FATO DA NAVEGAÇÃO:

a) Identificação do local do acidente:

O acidente ocorreu no Terminal de Gás do Porto de Aratu - BA, na posição LAT. 12° 47' 05.31"S e LONG. 038° 29' 52.42"W.

Handwritten signatures and initials.

É Cópia Original
CPBA
84
PORTO DE ARATU

b) Condições meteorológicas no momento do acidente: De acordo com o Boletim Meteorológico do dia 17 de dezembro de 2013 (Meteoromarinha), as condições de tempo existente foram as abaixo relacionadas:

ÁREA ECHO (DE CARAVELAS ATÉ SALVADOR)

Pancadas fortes e trovoadas a oeste de 037W e pancadas isoladas no restante da área. Vento E/NE 4/5 passando 6/7 ao Sul de 16S com rajadas. Ondas de E/NE 1.0/2.0 passando 2.5/3.5 No Sul da área e 2.0/3.0 no restante da área. Visibilidade boa reduzindo para restrita/muito restrita durante as pancadas.

IV) SEQÜÊNCIA DOS ACONTECIMENTOS:

O navio era procedente da cidade de Altamira, México, para carregar gás butano e propeno, no Terminal de Produtos Gasosos do Porto de Aratu.

O Comandante do navio, OWEN ALINSUG ARDIENTE, no dia 17 de dezembro de 2013, cerca de 16h50min esteve no Compartimento dos Compressores de Carga para confirmar com o Imediato o tempo estimado para conclusão da operação de carga e verificar a condição da operação de carregamento e se a operação estava correndo normalmente.

O Comandante do navio estava no passadiço, para atender uma mensagem oriunda do afretador, quando ouviu um barulho forte, e correu, em direção a janela frontal, para ver o que tinha acontecido, e observou que saía uma grande chama na parte superior central do compartimento dos compressores da carga. Imediatamente ativou o botão de alarme geral localizado no passadiço e desceu as escadas gritando Fogo! Fogo! Fogo!, alertando toda a tripulação. Um minuto após ao alcançar o Centro de Controle de Carga viu o Imediato pressionando o botão de desligamento de emergência "Emergency Shut Down" (ESD). Em seguida instruiu o Imediato e toda a tripulação a se reunirem na estação de atracação na popa.

Às 17h49, as bombas de incêndio do navio foram ativadas pelo Chefe de Máquinas, jogando spray de água para fazer uma cortina de proteção das acomodações e resfriar o convés da embarcação.

Às 17h58 foi observado que o fogo se espalhou rapidamente para a área do tanque nº 3 e várias explosões foram ouvidas dentro do compartimento dos compressores da carga.

Às 18h10, o Comandante do navio percebeu que o incêndio estava fora de controle e quando avistou o navio da Marinha do Brasil, determinou que toda a tripulação se dirigissem para a popa, a fim de serem evacuados do navio.

Às 18h40 toda tripulação foram recolhidos pelo NB "TENENTE BOANERGES".

Dr. [Signature]
[Signature]



Às 19h10, o Reb. "HUGO" se posicionou a contrabordo do navio utilizando os canhões de jato d'água, na direção do fogo.

Às 19h40, o Reb. "NEPTUNO" se posicionou a contrabordo, a meio-nau, do navio, utilizando os canhões d'água, na direção do fogo.

No dia 18/DEZ/2013, dois tripulantes do navio foram a bordo para checar o fechamento das válvulas dos tanques, e realizaram o fechamento das válvulas dos tanques de nº 1 e 3, o que acarretou em diminuição das chamas.

No dia 18/DEZ/2013, por volta das 18h00, enviou um tripulante para fechar uma válvula de uma tubulação que passa por dentro do compartimento de compressores de carga. Após o fechamento desta válvula, o fogo foi extinto, mas apesar disso, os rebocadores continuaram com os canhões d'água operando e, também, com os canhões d'água da Brigada de Incêndio de terra, pelo menos por mais umas 12 horas, resfriando o local do sinistro.

V) CONSEQÜÊNCIAS DO ACIDENTE DA NAVEGAÇÃO:

- a) Acidentes pessoais – dois tripulantes com ferimentos leves;
- b) Danos materiais – houve, nos Compressores da Carga, nas anteparas do compartimento incendiado, inclusive com a ejeção do teto do mesmo, conforme fotos em anexo, no guindaste de manuseio da mangueira de carga, sistema de parada de emergência no convés para operações de carga; e
- c) Poluição – houve derramamento de óleo combustível.

VI) ANÁLISE DOS DADOS OBTIDOS:

- O carregamento de gás estava quase no final de operação de carregamento.
- Os indicadores de pressão instalados no Centro de Controle de Carga estavam com funcionamento normal.
- O Comandante tomou todas as providências necessárias para extinguir o fogo, mas não obteve sucesso, pois o mesmo ficou sem controle e só conseguiu extingui-lo, após o fechamento da válvula da tubulação do tanque nº 3, que passa dentro do compartimento dos compressores de carga.
- O Compartimento dos Compressores de Carga é monitorado continuamente por meio do analisador de gás, não sendo detectado vazamento de gás, durante a operação de carregamento.
- O navio cumpriu o ISM-Code.
- As condições meteorológicas não contribuíram para a propagação do fogo.
- Não houve manobra de válvula no manifold, antes da explosão.

Dilley

E. X. O. R. P. G. S.

CPBA
86



VII) RESPOSTA AO ROL DE QUESITOS DO ENCARREGADO DO INQUÉRITO.

1. Local onde se deu a explosão seguindo de incêndio?

Resp: No Compartimento dos Compressores da Carga.

2. Se os indicadores de pressão e temperatura do centro de controle de carga funcionavam normalmente?

Resp: Sim.

3. Se as válvulas de segurança dos tanques de carga funcionavam normalmente?

Resp: Sim.

4. Se os sistemas de alarme funcionavam normalmente, tais como detector de nível de explosão, fumaça ou incêndio?

Resp: Sim.

5. Se houve falha em algum componente do sistema de detecção de gases inflamáveis no compartimento de compressores?

Resp: Não.

6. Se houve falha de operação durante o término de carregamento do tanque de número três?

Resp: Não. Porque o carregamento estava em andamento e faltava, aproximadamente, uma hora para o seu término.

7. Se houve falta de cuidado na operação do sistema de carga do navio?

Resp: Não. Porque faltava aproximadamente uma hora para o término do carregamento, e até a explosão tudo estava funcionando normal.

8. Se houve vazamento da carga ou formação de gases explosivos no compartimento dos compressores?

Resp: Não foi possível observar, mas como ocorreu uma explosão, provavelmente, deve ter havido vazamento de gases, devido a uma canalização, que passa dentro do compartimento dos compressores da carga e vai para o tanque de armazenamento.

9. Se houve faina sem equipamentos de segurança no compartimento dos compressores?

Resp: Não.

10. Se foi realizado serviço de solda ou ligados equipamentos elétricos ou empregadas ferramentas capazes de produzir centelhas no compartimento dos compressores, sem que tenham tomadas as medidas de precaução e segurança devidas?

Resp: Não.

11. Anexar a licença ou documento para o transporte de carga perigosa e carga no convés?

Ditty

ESB Ordes

[Handwritten Signature]

Resp: Em anexo.

12. Se houve falha de projeto ou construção na classificação de anteparas e dispositivos de fechamento à prova de fogo?

Resp: Não.

13. Se houve impropriedade de vigilância ou cuidados?

Resp: Não.

14. Quais as providências adotadas para minimizar o efeito da explosão?

Resp: Inicialmente, foi lançada uma nuvem de água, com as mangueiras de bordo, que não foram suficientes para extinguir ou apagar o fogo, porque o mesmo ficou fora de controle, quando então foram utilizados os rebocadores com seus canhões d'água e os canhões d'água do terminal.

15. Quais as providências adotadas para a extinção do incêndio?

Resp: Foram utilizadas as mangueiras de bordo, os rebocadores com seus canhões d'água e os canhões d'água do terminal.

16. Se existe sistema de combate a incêndio acionado á distância para o compartimento dos compressores e se operava normalmentne?

Resp: Não.

17. Qual a causa da explosão?

Resp: A causa mais provável da explosão foi uma vazamento de gases, dentro do compartimento dos compressores da carga.

18. Qual a causa do incêndio?

Resp: A causa mais provável do incêndio foi a provocação de alguma centelha, provocada possivelmente pelo funcionamento dos compressores da carga.

19. Apresentar a FICHA DE INCÊNDIO?

Resp: Em anexo.

20. Se a Companhia cumpre o ISM CODE, anexar o Documento de Conformidade?

Resp: Sim. Em anexo.



VIII) FATORES CONTRIBUINTES:

- a) Fator Humano - não contribuiu;
- b) Fator Material - não contribuiu; e
- c) Fator Operacional – não contribuiu.

IX) CAUSA DETERMINANTE

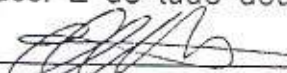
A causa determinante foi, provavelmente, alguma falha nos equipamentos do compartimento dos compressores de carga do navio, que deve ter provocado uma

Dilky H

É Cópia Fiel do Original

CPRA
88

centelha, que com a grande concentração de gases naquele espaço, levou a explosão, seguida de incêndio.

E, por nada mais terem a examinar e a declarar, deu-se por findo o exame, do qual lavrei o presente Laudo que, lido e achado conforme, vai assinados pelos Peritos designados. E de tudo dou fé. Eu, 3º SG-MO 02.1433.72 ETONJONES OLIVEIRA DA SILVA,  servindo de Escrivão, o subscrevi.



DILTON DOMINGOS GOMES DOS SANTOS
Perito

REGINALDO COSTA FILHO
Perito

DERALDO JUSTINIANO DE SANTANA
Perito

É Cópia Fiel do Original:

CPBA

90

APÊNDICE B-III



WORKSHEET FOR GMDSS

EPIRB DATA

EPIRB NUMBER: A6A9C54334D34D1		MMSI NUMBER: 309769000	
MODEL:	TRON40S		
MANUFACTURER:	JOTRON		
OPERATION SYSTEM: (x) COSPAS-SARSAT () INMARSAT			

COMPANY'S DATA

COMPANY'S NAME	BSM Singapore		
PRESIDENT'S NAME:			
NAME OF HEAD OPERATIONS:	Sandeep Mirchandani		
ADDRESS:	#32-00 The Gateway, Singapore		
CITY:	Singapore	ZIP CODE:	
PHONE:	6309 7440	TELEX:	
		FAX:	6309 5039

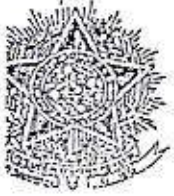
VESSEL'S DATA

NAME:	Golden Miller		
FLAG:	Bahamas	IRIN (CALL SIGN):	C6WR7
		REGISTER N°:	8001444
PORT OF REGISTRY: Nassau			
CLASSIFICATION:	ABS	TRADING LIMIT:	Ocean Going
(Acc. Item 0215 da NORMAM 01 / 02)		ACTIVE SERVICE:	Brazil - Mexico
GROSS TONAGE:	11361	LENGTH:	145m
		BREADTH:	22m
MAX SPEED:	13 kts	TYPE OF HULL: (*)	DP
		HULL COLOR:	BLUE / MAROON
SUPERSTRUCTURE TYPE: (*)	AR	TYPE OF VESSEL: (*)	TMOT
SUPERSTRUCTURE COLOR:	white	N° OF CREWMEMBERS:	21
N° OF PASSENGERS:	Nil	DRAFT:	F 3.70 / A 5.40
RADIOTELEX:		RADIOTELEFONY	
HF	MF	HF	MF VHF
()	()	(X)	(X) (X)
		DSC CALL CODE	
		HF	MF VHF
		(4207.5kHz)	(2187.5kHz) (Ch 70)
RADIOTELEX: () YES (x) NOT OTHER EQUIPAMENT:			
INMARSAT STATION N° - A: nil			
INMARSAT STATION N° - B: 331100055		TRANSPONDER YES (X)	NO ()
INMARSAT STATION N° - C: 431100060		NAVTEX YES (X)	NO ()
INMARSAT STATION N° - M: nil			

(*) USE SUCH CODE AS INDICATED AS OVERLEAF TO FILL IN THESE FIELDS

- B-III-1 -

LPG/C : GOLDEN MILLER
 OFF NO. : 8001444
 POP : NASSAU, BAHAMAS
 GRT : 11,361
 NRT : 4,774
 DWT : 16,316
 BHP : HP 9,650/7,100 KW



É Cópia Fiel do Original: 91

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
 (Federative Republic of Brazil)
 MARINHA DO BRASIL
 (Brazilian Navy)
 Diretoria de Portos e Costas
 (Directorate of Ports and Coasts)



TERMO DE RESPONSABILIDADE DO REPRESENTANTE LEGAL DA EMBARCAÇÃO
 (Responsability's Term of Vessels' Legal Representative)

Processo de Despacho:

DUV

Nº: /2013

Porto de Estadia:

SALVADOR/ARATU

DADOS DA EMBARCAÇÃO

Nome da Embarcação
DEN MILLER

Proprietário
NORBERTO MARINE COM LTDA

Matrícula
AGINCOURT MARINE LTDA

Nº
3048

Bandeira
BAHAMAS

Nome do Comandante
MISHRA DANSHI DHAR

DADOS DO REPRESENTANTE LEGAL DA EMBARCAÇÃO

Nome do Consignatário: BAHIA TANKERS AGÊNCIA MARITIMA LTDA

Endereço e Telefone: AV. ESTADOS UNIDOS COMERCIO 9º ANDAR SALA 901
TEL: 3243-8825

Endereço Eletrônico (e-mail): bahiatankers@bahiatankers.com.br

CNPJ: 07.285.820/0001-16

Procuração do Armador ao representante legal foi registrada em Cartório de Ofício de Notas: (X) SIM () NÃO

Validade da Procuração do Armador ao representante legal: 31/12/2013

Declaramos que a embarcação acima mencionada, com escala e operação prevista neste porto, é apresentada legalmente por esta Agência, que conforme a legislação em vigor será a responsável por todos os atos referentes à embarcação perante o Agente da Autoridade Marítima.

Salvador, em 10 de DEZEMBRO de 2013
 Local (Place) Data (Date)

Assinatura do Representante Legal



Copias del Copy to:
 Capitán / Master
 Central de Supervisión / Head office
 Funcionario supervisor / PSCO

5. El buque es detenido copia del if ship is detained, código
 Estado de abanderamiento / Flag State
 OMI IMO:
 Organización reconocida / Recognized organization, if applicable

Formulario A/1
 Form A/1



INFORME DE INSPECCION
 INSPECTION REPORT
 Conforme al Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector del Puerto
 Acuerdo de Viena del Mar y resolución OMI A.787(19), enmendada.
 According to the Latin American Agreement on Port State Control - Viena del Mar Agreement & IMO resolution A.787(19) as amended.

DETALLE DEL BUQUE / SHIP PARTICULARS:

1 Nombre del buque / Name of ship: GOLDEN MILLER
 2 Tipo del buque / Type of ship: GAS CARRIER (20)
 3 Número OMI / IMO number: 9021667
 4 Año de construcción / Year of build: 1993
 5 Organización reconocida responsable expedición certificados de Clase / Recognized organization responsible for issuance of class certificates: AMERICAN BUREAU OF SHIPPING (A.B.S.)
 6 Organización reconocida responsable expedición certificados en nombre del Estado de abanderamiento / Recognized organization responsible for issuance of certificates on behalf of the flag State: L.R. & G.L.
 7 Promotor y número de identificación de la Compañía [**] / Not notifiers of company (identify if to particulars as in ion (SM DoC): BERNARD SCHOLTE SHIPMANAGEMENT (SING.)
 8 Promotor y número de identificación del Propietario registrado (datos tomados del registro sinóptico continuo) [**] / Registered owner (from CSR): AGINCOURT MARINE CO. LTD.
 9 Nombre y dirección de los dueños (datos tomados del registro sinóptico continuo) / Name and address of the owners (from CSR): HAMILTON MARINE SERVICES LIMITED, BERMUDA
 10 Casco desnudo / Bareboat charter: Por tiempo / Time charter: Par viaje / Voyage charter:
 Primer Retador / First charterer: Último Retador / Last charterer: No aplicable / Not applicable:

DETALLE DE LA INSPECCION / INSPECTIONS PARTICULARS (**)

14 Fecha de la inspección / Date of inspection: 12-5 SEPTEMBER-2013
 15 Lugar de la inspección / Place of inspection: ALAMANA MEXICO
 16 Si el buque es detenido, fecha de expedición de un if vessel is detained, date of issue of detention notice: 12-5 SEP-2013
 17 Fecha en que se levantó la detención (**) / Date of release from detention: 12-5 SEP-2013
 18 Tipo de inspección / Type of inspection: Intélic / Initial inspection
 19 Areas inspeccionadas / Areas inspected:
 Frente de mando / Navigation bridge:
 Sala de máquinas / Engine room:
 Espacios de pasajeros / Passenger spaces:
 Dotación / Trip crew:
 Cuartelón de emergencia / Sleeping quarters:
 Cubierta de vehículos / Car deck:
 20 Controles operacionales (si los hay):
 Aljibe del buque / Ship's water tank:
 Equipo separador hidrocarburos / Oil water separator:
 Equipos de comunicaciones / Communications equipment:
 Lucha contra incendio / Fire drill:
 Generador emergencia / Emergency generator:
 Control de averías / Damage control:
 Campaña Concentrada de inspección / Concentrated Inspection Campaign:
 S. G. T. COORDINACION GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
 TALLER DE MARINA MERCANTE
 CAPITANIA DE PUERTO
 INSPECCION NAVAL
 ALAJAMIENTO GENERAL TAM
 ACCOMMODATION GENERAL TAM
 Otros / Others:
 Bomba de incendio emergencia / Emergency fire pump:
 Timón de emergencia / Steering gear emergency:
 Otros / Others:

COORDINACION GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
 DIRECCION GENERAL DE MARINA MERCANTE
 DIRECCION GENERAL ADJUNTA DE PROTECCION Y SEGURIDAD MARITIMA
 DIRECCION DE SEGURIDAD MARITIMA



Nombre del buque / Name of ship: GOLDEN MILLER

Número OMI / IMO number

9021667

21. Certificados pertinentes / Relevant certificates

a) Título / Title	b) Autoridad expedidora / Issuing authority	c) Expedición / Issue	Fecha de / Date of	Expiración / Expiry
1 Certificado de Arqueo 1999	ABS	14-JUNE-2008		
2 Línea de Carga 00	ABS	04-MAY-2013		31-MAY-2013
3 Seguridad de Construcción	ABS	04-MAY-2013		31-MAY-2013
4 Seguridad de Equipo	ABS	04-MAY-2013		31-MAY-2013
5 Seguridad Radiobaliza	ABS	04-MAY-2013		31-MAY-2013
6 Prevención Contaminación	ABS	04-MAY-2013		31-MAY-2013
7 Documento de cumplimiento	ABS	15-SEPT-2010		28-OCT-2011
8 Certificado de Gestión de Seguridad	FLAC	14-NOV-2013		18-MAY-2015
9 Duración Mínima	FLAC	12-NOV-2013		12-MAY-2013
10 Certificación Internacional de Protección	ABS	04-MAY-2013		31-MAY-2013
11	ABS	04-MAY-2013		31-MAY-2013
12	ABS	04-MAY-2013		31-MAY-2013

22. Información sobre el último reconocimiento intermedio o anual (1)

Fecha de inspección / Date of Survey	Autoridad que efectuó el reconocimiento / Surveying authority	País / País / Country
02-AUG-2013	FLAC	SINGAPORE

- 22. Deficiencia / Deficiency: SI/Yes No/No
- 23. Buque detenido / Ship detained: SI/Yes No/No
- 24. Documentación de apoyo / Supporting documents: SI/Yes No/No

25. Puerto de Procedencia / Port of origin: ARATU, BRAZIL
 26. Puerto de Destino / Port of destination: ARATU, BRAZIL
 27. Estimativa de arribo / ETA: 02-OCT-2013 P.M.

DETALLE ESTADO RECTOR DEL PUERTO / PORT STATE PARTICULARS

Dirección oficina expedidora / Address of office issued: Calle de Mexico S/N, Anterior recinto portuario, Puerto Industrial de Altamira, Tampe, MEXICO
 Teléfono / Fax / Telephone / Fax: 0210431-260-1361 / 0210431-260-1362
 E-mail: gconferre@scf.gob.mx

LOG/C: GOLDEN MILLER
 DER NO.: 8001444
 POB: NASSAU, BAHAMAS
 GRTW: 11361
 NRT: 4774
 DWT: 16316
 BHR: HP 91650/100 KW



Este informe ha de conservarse a bordo durante un periodo de al menos dos años, y debe estar a disposición de los funcionarios de supervisión del Estado rector del puerto para fines de consulta.
 This report must be retained on board for a period of at least two years, and must be readily available for consultation by Port State Control Officers for consultation by Port State Control Officers.
 El presente informe de la inspección se ha expedido con la única finalidad de comunicar al capitán y otros Estados rectoreros de puertos que se inspeccionaron, que el presente informe de la inspección constituye un certificado de navegabilidad además del certificado que el buque está obligado a tener.
 This inspection report has been issued solely for the purposes of informing the master and other port States that an inspection by the port State has taken place and that the ship is certified to carry on a voyage.
 (1) Se completará en caso de retención. To be completed in the event of a detention.
 (2) Se hace saber a los capitanes, propietarios de buques y armadores, que es posible que los nombres de una retención sean publicados (www.sevredelmar.com.mx)
 It is advised that the information on the inspection may be subject to publication (www.sevredelmar.com.mx)

É Cópia Fiel do Original

INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS AND OF PORT FACILITIES
(ISPS CODE)

under the authority of the Government of

THE COMMONWEALTH OF THE BAHAMAS
by GERMANISCHER LLOYD



Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	IMO Number
GOLDEN MILLER	C6WR7	Nassau	11361	9021667

Name and address of the Company	Company Identification number	Type of Ship*
Bernhard Schulte Shipmanagement (Singapore) Pte. Ltd. 152 Beach Road, #32-00, Gateway East, Singapore 189721 / SINGAPORE	1983905	Gas carrier

THIS IS TO CERTIFY:

- 1 that the security system and any associated security equipment of the ship has been verified in accordance with section 19.1 of part A of the ISPS Code;
- 2 that the verification showed that the security system and any associated security equipment of the ship is in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of chapter XI-2 of the convention and part A of the ISPS Code;
- 3 that the ship is provided with an approved Ship Security Plan.

Date of initial / renewal verification on which this certificate is based 31st March, 2013This Certificate is valid until 18th May, 2018, subject to verifications in accordance with section 19.1.1 of part A of the ISPS Code.Issued at Hamburg the 17th day of April, 2013

Germanischer Lloyd

J. A. Kugel
Jasmin Kugel

Christin Bucher
Christin Bucher

* Insert the type of ship from: Passenger ship, passenger high-speed craft, cargo high-speed craft, bulk carrier, oil tanker, chemical tanker, gas carrier, mobile offshore drilling unit, other cargo ship.

PORT STATE CONTROL
(RESOLUTION A.787(19), AS EMENDED BY RESOLUTION A.882(21))

É Cópia Fiel do Original
FORM A

DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS
(DIRECTORATE OF PORTS AND COASTS)
4, Teófilo Otoni Street - Centro
Rio de Janeiro - RJ - Brasil - Zip Code: 20090-070
Phone: +55 21 2104-6680 / Fax: +55 21 2104-5228



Original to: Master
Copy to: Head office
PSCO
If the Ship is detained, copy to:
Flag State
IMO
Recognized organization (if applicable)



1	Name of reporting authority : DIRECTORATE OF PORTS AND COASTS		2	Name of Ship : GOLDEN MILLER	
3	Flag of Ship : Bahamas	4	Type of Ship : Gas Carrier	5	Call Sign : C6WR7
6	IMO Number : 9021667	7	Gross Tonnage : 11361	8	Classification Society : American Bureau of Shipping
9	Year of Build : 1991	10	Date of Inspection : 22/12/2013	11	Place of Inspection : Aratu
12	Company : AGINCOURT MARINE COMPANY LIMITED		14	Date of Release from detection **: ----	
13	Company address : 80 BROAD STREET, MONROVIA				
15	Relevant Certificate (s):				
	a) Title	Issuing Authority	Date of issue	Date of expiry	
	b) Place on last survey	Surveying authority of last survey	Date on last survey		
1	a) Safety Construction	American Bureau of Shipping	04/05/2013	31/05/2018	
	b) -----	-----	-----		
2	a) Safety Equipment	American Bureau of Shipping	04/05/2013	31/05/2018	
	b) -----	-----	-----		
3	a) Safety Radio	American Bureau of Shipping	04/05/2013	31/05/2018	
	b) -----	-----	-----		
4	a) IOPP	American Bureau of Shipping	04/05/2013	31/05/2018	
	b) -----	-----	-----		
5	a) Load Line	American Bureau of Shipping	04/05/2013	31/05/2018	
	b) -----	-----	-----		
6	a) ISM-DOC	Lloyd's Register of Shipping	13/09/2010	28/10/2014	
	b) SINGAPORE	LRS	02/08/2013		
7	a) ISM-SMC	Germanischer Lloyd	09/04/2013	18/05/2018	
	b) -----	-----	-----		
8	a) ISSC	Germanischer Lloyd	17/04/2013	18/05/2018	
	b) -----	-----	-----		
9	a) IAPP	American Bureau of Shipping	04/05/2013	31/05/2018	
	b) -----	-----	-----		
10	a) Safe Manning	Flag State	19/11/2007	Indeterminate	
	b) -----	-----	-----		
11	a) TONNAGE	American Bureau of Shipping	19/06/2008	Indeterminate	
	b) -----	-----	-----		
12	a) Register	Flag State	08/07/2008	Indeterminate	
	b) -----	-----	-----		
13	a) Class	American Bureau of Shipping	04/05/2013	31/05/2018	
	b) -----	-----	-----		
14	a) Sewage	American Bureau of Shipping	04/05/2013	31/05/2018	
	b) -----	-----	-----		
15	a) IGC	American Bureau of Shipping	04/05/2013	31/05/2018	
	b) -----	-----	-----		
16	Deficiencies	<input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> Yes (See attached FORM B)			
17	Ship Detained	<input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Yes **			
18	Ship withheld to sail:	<input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> Yes			
19	Supporting Documentation	<input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Yes (See annex)			

Issuing Office: CAPITANIA DOS PORTOS DA BAHIA

CPBA
 Jo2

SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE

Issued under the provisions of the
 INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA; 1974,
 as amended

under the authority of the Government of

THE COMMONWEALTH OF THE BAHAMAS

by GERMANISCHER LLOYD



Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	IMO Number
GOLDEN MILLER	C6WR7	Nassau	11361	9021667

Name and address of the Company (see paragraph 1.1.2 of the ISM Code)	Company identification number	Type of Ship *
Bernhard Schulte Shipmanagement (Singapore) Pte. Ltd. 152 Beach Road, #32-00, Gateway East, Singapore 189721 / SINGAPORE	1983906	Gas carrier

THIS IS TO CERTIFY THAT the Safety Management System of the ship has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code), following verification that the Document of Compliance for the Company is applicable to this type of ship.

This Safety Management Certificate is valid until 18th May, 2018, subject to periodical verification and the Document of Compliance remaining valid.

Completion date of the verification on which this certificate is based: 31st March, 2013

Issued at Hamburg the 9th day of April, 2013



Germanischer Lloyd

Sandy Kaiser
 Sandy Kaiser

Hubert Friik
 Hubert Friik

* Insert the type of ship from: Passenger ship, passenger high-speed craft, cargo high-speed craft, bulk carrier, oil tanker, chemical tanker, gas carrier, mobile offshore drilling unit, other cargo ship.

É Cópia Fiel do Original

CPBA

102

The Standard



Certificate of Entry

No: 154231

The undermentioned ship is entered in The Standard Club Europe Ltd on the terms and conditions set out below, and in accordance with the articles and the rules from time to time in force, with effect from noon GMT on the date shown below until noon GMT on 20 February 2014 unless lost, sold or withdrawn in accordance with the rules.



Ship GOLDEN MILLER	Date of Entry 20 February 2013	Gross tonnage 11,361
Port of registry Nassau, Bahamas	IMO Number 9021667	Entered tonnage 11,361

MEMBER

Petredex Limited, Bermuda, c/o Ermanno Palace, 27 Boulevard Albert 1er, Monte Carlo, 98000, Monaco

INSURED PARTIES

JOINT ENTRANTS

In accordance with rule 13 the following are registered as joint entrants:

- (a) Petredex Limited, Bermuda (Commercial operator)
- (b) Bernhard Schulte Shipmanagement (Singapore) Pte. Ltd. (Manager)
- (c) Bernhard Schulte Shipmanagement (Cyprus) Limited (Crew Manager)
- (d) Agincourt Marine Co Ltd. (Owner)

GROUP PRINCIPAL

This ship is entered under a group agreement and, for the purposes of rules 13.14 to 13.16, Petredex Limited, Bermuda is designated as group principal.

STANDARD RISKS COVERED

P&I risks in accordance with the rules.

Four-fourths collision liability in accordance with rule 3.6.1.

Wreck liabilities in accordance with rule 3.11.

12 February 2013

The Standard Club Europe Ltd

www.standard-club.com

Registered in England No. 17864. Authorised and regulated by the UK Financial Services Authority

Managers' London Agents: Charles Taylor & Co. Limited. Registered in England No. 2561548
Charles Taylor & Co. Limited is an appointed representative of Charles Taylor Services Limited,
which is authorised and regulated by the UK Financial Services Authority

Registered Address: Standard House, 12 - 13 Essex Street, London WC2R 3AA, UK
Telephone: +44 20 3320 8888 E-mail: pandi.london@ctplc.com

Charles
Taylor

É Cópia Fiel do Original

CPBA
104

The Standard



Ship GOLDEN MILLER	Date of Entry 20 February 2013	Gross tonnage 11,361
Port of registry Nassau, Bahamas	IMO Number 9021667	Entered tonnage 11,361

SPECIAL RISKS COVERED

In accordance with rule 1.3, cover includes:

P&I WAR RISKS

P&I war risks in accordance with the terms of the club's P&I war risks clause 2013.

Notwithstanding clause 6, but subject always to clause 1.2, of the club's P&I war risks clause 2013, cover also includes liability for bio-chemical risks in accordance with the terms of the club's bio-chemical risks inclusion clause 2013.

A portion of this cover for certain ships is provided pursuant to the requirements of the Terrorism Risk Insurance Program Reauthorization Act 2007. Notice of the availability and details of this cover was included as part of the initial coverage cost quotation provided by the club. The portion of club coverage costs attributable to the cover made available for relevant ships is US\$0.0025 per entered ton.

DEDUCTIBLES

The member is to bear the following deductibles:

- US\$ 12,400, any one event, in respect of collision claims arising under rule 3.6;
- US\$ 12,400, each single voyage, in respect of cargo claims arising under rules 3.13 and 3.14;
- US\$ 8,000, any one event, in respect of all other claims.

LIMITS OF COVER

The club's liability is limited in accordance with the rules unless limited to a lesser amount in this certificate of entry. Such limit(s) shall apply in the aggregate in respect of the member and any other person entitled to claim under the rules, any one event, including legal and survey fees and expenses.

- P&I war risks clause 2013: US\$ 500m
- Bio-chemical risks inclusion clause 2013: US\$ 30m
- Oil pollution claims arising under rule 3.8: US\$ 1bn ✓

É Cópia Fiel do Original

CP&A
Jo5

The Standard



Ship GOLDEN MILLER	Date of Entry 20 February 2013	Gross tonnage 11,361
Port of registry Nassau, Bahamas	IMO Number 9021667	Entered tonnage 11,361



INFORMATION

LOSS PAYABLE

Payment of any recovery the member is entitled to make out of the funds of the club in respect of any liabilities incurred by him shall be made to the member or his order unless and until the club receives notice from Danmarks Skibskredit A/S, Sankt Annae Plads 3, Copenhagen K, 1250, Denmark, to the contrary, in which event all recoveries shall thereafter be paid to Danmarks Skibskredit A/S, Sankt Annae Plads 3, Copenhagen K, 1250, Denmark or their order, provided always that no liability whatsoever shall attach to the club, its managers or their agents for failure to comply with the latter obligation until after the expiry of two clear business days from the receipt of such notice.

The club undertakes:-

- to inform the mortgagees if the managers give the member for the above ship notice under rule 16.4(2) that his insurance in the club in respect of such ship is to cease at the end of the then current policy year;
- to give the mortgagees 14 days notice of the club's intention to cancel the insurance of the member by reason of his failure to pay when due and demanded any sum due from him to the club.

EVIDENCE OF INSURANCE

This certificate of entry is evidence only of the contract of indemnity insurance between the above-named member and the club and shall not be construed as evidence of any undertaking on the part of the club to any other party.

In the event that the member tenders this certificate as evidence of insurance under any applicable law relating to financial responsibility, or otherwise shows or offers it to any other party as evidence of insurance, this is not to be taken as any indication that the club thereby consents to act as guarantor or to be sued directly in any jurisdiction whatsoever. The club does not so consent.

Alistair Groom
Charles Taylor & Co. Limited as London agents
for Charles Taylor & Co. (Bermuda), Managers

MARINHA DO BRASIL

CAPITANIA DOS PORTOS DA BAHIA

RELATÓRIO



Vistos e bem examinados os presentes autos do Inquérito, instaurado em virtude da Portaria à fl. 2, deles consta que no dia dezessete (17) de dezembro de dois mil e treze (2013), às 17h45, ocorreu a explosão no NM GOLDEN MILLER, seguida de incêndio e derramamento de óleo no mar, enquanto estava atracado no Terminal de Produtos Gasosos (TGS), do porto de Aratu, tendo sido tomadas as providências necessárias para que fossem devidamente esclarecidas as causas e as responsabilidades por esse Acidente.

1) DILIGÊNCIAS REALIZADAS

- a) Em 22 de dezembro de 2013, realizada a perícia direta no navio;
- b) Em 23 de dezembro de 2013, realizada a oitiva do Sr. OWEN ALINSUG ARDIENTE, comandante "GOLDEN MILLER"; e
- c) Em 23 de dezembro de 2013, realizada a oitiva do Sr. ANTHONY CORONADO GEPIGON, imediato do "GOLDEN MILLER".

2) DESCRIÇÃO DAS CARACTERÍSTICAS DA EMBARCAÇÃO

- Nome: "GOLDEN MILLER"
- Bandeira: Bahamas
- Porto de Inscrição: Nassau
- IMO nº 9021667
- Área de navegação: Longo Curso
- Propulsão: Motor
- Atividade: Transporte de Carga
- Tipo: Gaseiro
- Comprimento: 145,0 metros
- Arqueação Bruta: 11.361
- Proprietário: Agincourt Marine Company Limited
- Material do Casco: Aço
- Ano de Construção: 1991

3) RESULTADO DE EXAMES PERICIAIS

I) Documentação da embarcação:

- Lista de tripulantes, datada de 12/12/2013;
- Planilha do GMDSS, sem data de validade;
- Termo de Responsabilidade do Representante Legal da Embarcação, datado de 10/12/2013;
- Inspeção de Port State Control (PSC), realizada no México, em 12/09/2013;
- International Ship Security Certificate, válido até 18/05/2018;
- Inspeção de PSC realizada pela CPBA, em 22/12/2013;
- Safety Management Certificate, válido até 18/05/2018;
- Certificate of Entry (P&I), válido até 20/02/2014; e
- International Certificate of Fitness for the Carriage of Liquid Gases in Bulk, válido até 31/05/2018.

II) Condições em que se encontrava a embarcação: encontrava-se em boas condições de operação; e

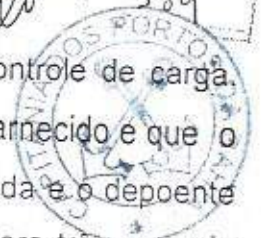
III) Causa determinante – alguma falha em um dos equipamentos do compartimento dos compressores de carga do navio, que provocou uma centelha no interior do referido compartimento que apresentava grande concentração de gases, levando à explosão, seguida de incêndio.

4) DEPOIMENTOS - resumo

a) OWEN ALINSUG ARDIENTE, já qualificado nos autos à fl 16, declarou que exerce a função de comandante do navio GOLDEN MILLER há nove meses, em dois períodos de 4 meses e que, no momento da explosão, encontrava-se no passadiço vendo mensagens do afretador. Às 17h45, ouviu um barulho forte e foi imediatamente para frente do passadiço a fim de olhar o convés e avistou uma chama muito grande no compartimento dos compressores. Imediatamente, tocou o alarme, pois havia tripulantes no salão de refeições. Desceu da ponte, informando que havia fogo e foi até a sala de controle de carga, onde encontrou com o superintendente e o imediato vindo do convés, este último com uma vermelhidão no rosto. O imediato acionou a válvula de emergência de corte dos compressores e de todas as válvulas. Em seguida, o depoente determinou que todos os tripulantes fossem para a popa, em direção ao ponto de encontro, para verificar a presença de todos os tripulantes. Determinou ao Chefe de Máquinas para acionar o sistema de combate a incêndio por água, para fazer uma cortina de proteção

das acomodações e resfriar o convés. Foi verificada a falta de dois tripulantes, o imediato em treinamento e um marinheiro de convés, os quais se encontravam no castelo de proa. Pediu para a tripulação permanecer no local ou pular no terminal. Os dois tripulantes posicionados no castelo de proa ajudaram a equipe de terra a montarem os equipamentos da brigada de incêndio e, nesse momento, dois tripulantes vestiram a roupa de combate a incêndio para utilizarem as mangueiras de bordo. A tripulação preparou as mangueiras de incêndio para prover proteção à superestrutura. Sendo que o imediato foi por um bordo e dois oficiais de convés atacaram pelo outro lado. Por volta das 18h10, percebeu que o incêndio estava fora de controle e determinou que todos se dirigissem para a popa, a fim de saírem do navio, para serem resgatados pelo navio da Marinha do Brasil, possibilitando que os rebocadores usassem os canhões de água sobre o convés. Em seguida, amarrou o bote salva-vidas junto ao bote do navio da Marinha e, em seguida, dois Oficiais de Náutica, membros da tripulação, retornaram para buscar os documentos do navio e da tripulação. Em seguida, todos os tripulantes desceram pela escada de quebra-peito até o navio da Marinha, por meio das embarcações de resgate do navio Golden Miller e do navio da Marinha. Logo após, o depoente embarcou no rebocador Hugo, para assessorar o prático e auxiliar na aproximação do navio para o combater as chamas. Alegou que os indicadores de pressão instalados no Centro de Controle de Carga e as válvulas de segurança dos tanques de carga 1 e 3 estavam funcionando normalmente e de acordo com as instruções dos fabricantes e sociedade classificadora. No final do carregamento e no momento da explosão, o imediato estava operando os comandos no Centro de Controle de Carga, pois é qualificado para este tipo de função. Alegou que em nenhum momento houve falha de comunicação entre o Terminal de Aratu e o operador do navio. O depoente alegou que não havia vazamento de produto/carga nas linhas de carga ou no compartimento dos compressores. O nível de explosividade no compartimento dos compressores é verificado continuamente por meio do analisador de gás fixo e pelo analisador pessoal e portátil executado por todos os oficiais e marinheiros de serviço. No momento em que antecedeu a explosão, nenhum equipamento localizado dentro do compartimento dos compressores foi ligado, bem como não foi realizada nenhuma manobra de válvula, portanto não sabe informar a causa da explosão.

b) ANTONHY CORONADO GEPIGON, já qualificado nos autos à fl 25, declarou que exerce a função de imediato no GLDEN MILLER há um mês, mas que possui quatro anos de experiência em navio gaseiro. No momento da explosão estava próximo ao



tanque de número três, no convés principal, indo para o centro de controle de carga. Alegou que o centro de controle de carga não fica permanentemente guardado e que o navio estava finalizando o carregamento de gás propeno, na forma líquida e o depoente estava realizando a ronda para checar a sondagem do tanque de número três, quando ouviu a explosão e imediatamente se jogou debaixo de uma rede de carga que corre sobre o convés principal. Em seguida, saiu em direção a superestrutura, quando o alarme soou e viu o pessoal preparando os equipamentos de combate a incêndio. Após, ele foi para a sala de controle de carga e apertou a chave de emergência de parada, a fim de fechar todas as válvulas e parar os compressores, mas alguém já havia acionado, pois o alarme já estava soando. Alegou que o centro de controle de carga não tem indicadores das condições de fechamento das válvulas. Em seguida, saiu para o local onde os membros da tripulação estavam se preparando combater o incêndio. Logo após, houve a determinação de que todos se concentrassem na popa do navio, para o desembarque com destino ao navio da Marinha, tendo sido realizado por meio de embarcações de resgate. O depoente alegou que a planta de carga não apresentava defeito ou avarias. Alegou que os indicadores de pressão instalados no Centro de Controle de Carga e as válvulas de segurança dos tanques de carga 1 e 3 estavam funcionando normalmente e de acordo com as instruções dos fabricantes e sociedade classificadora. No final do carregamento e no momento da explosão, o 1º Oficial de Náutica estava operando os comandos no Centro de Controle de Carga. Alegou que o Imediato e o 1º Oficial de Náutica são qualificados para operarem navios gaseiros. Alegou que não houve falha de comunicação entre o Terminal de Aratu e o operador do navio, como também não foi detectado vazamento de produto/carga nas linhas de carga ou no compartimento dos compressores. Alegou que o nível de explosividade no compartimento dos compressores era verificado continuamente por meio do analisador de gás fixo. O depoente alegou que nenhum equipamento localizado dentro do compartimento dos compressores foi ligado no momento que antecedeu a explosão, pois não havia ninguém no referido compartimento. Alegou que não sabe informar a causa da explosão, como também não foi realizada nenhuma manobra de válvula no manifold no momento em que antecedeu a explosão.

II) Todas as testemunhas foram convidadas a depor pelo Encarregado do Inquérito e pelo Escrivão e, já na CPBA, foram formalmente notificados.

III) testemunhas que não foram inquiridas, com o endereço onde possam ser encontradas: Não houve.

5) SEQUÊNCIA DOS ACONTECIMENTOS

O navio era procedente do porto de Altamira, México, e encontrava-se atracado no Terminal de Produtos Gasosos (TPG), do porto de Aratu, em operação de carregamento de gás butadieno e propeno.

Às 16h50, do dia 17 de dezembro de 2013, o comandante do navio GOLDEN MILLER, OWEN ALINSUG ARDIENTE, esteve no compartimento dos compressores de carga para confirmar com o imediato o tempo estimado para a conclusão da operação de carga e verificar a condição de operação de carregamento bem como se a operação estava correndo normalmente.

Às 17h40, o comandante do estava no passadiço para atender uma mensagem oriunda o afretador, quando ouviu um forte barulho, e correu em direção à vigia, para ver o que havia acontecido e observou uma grande chama na parte superior central do compartimento dos compressores de carga. Imediatamente, acionou o botão de alarme geral localizado no passadiço e desceu às escadas avisando à tripulação que o navio estava em situação de incêndio. Ao chegar no centro de controle de carga, viu o imediato pressionando o botão de desligamento de emergência (Emergency Shut Down - ESD). Em seguida, instruiu o imediato e toda a tripulação a se reunirem na estação de concentração (muster station), na popa do navio.

Às 17h49, as bombas de incêndio foram ativadas pelo chefe de máquinas, direcionando o spray de água, em forma de uma cortina de proteção, para as acomodações e para resfriamento das do convés do navio.

Às 17h58, foi observado que o fogo se espalhou rapidamente para a área do tanque 3 e várias explosões se seguiram dentro do compartimento dos compressores de carga.

Às 18h10, o comandante do navio percebeu que o incêndio estava fora de controle e, depois de avistar o navio da Marinha do Brasil, o Navio-Balizador Ten Boanerges, determinou que toda a tripulação se dirigissem para a popa, a fim de evacuarem o navio.

Às 18h40, todos os membros da tripulação foram recolhidos pelo NB Ten Boanerges.

Às 19h10, o rebocador de alto-mar HUGO se posicionou a contrabordo



Handwritten initials or signature on the right margin.

do navio GOLDEN MILLER, utilizando os canhões de combate a incêndio, localizados no tijupá, na direção do fogo.

Às 19h40, o rebocador NEPTUNO se posicionou a contrabordo, a maia-nau do navio, utilizando seus canhões d'água na direção do fogo.

Às 18h, do dia 18 de dezembro, dois tripulantes do navio foram a bordo, para fechar uma válvula da rede que passa por dentro do compartimento dos compressores de carga. Após o fechamento dessa válvula, o fogo foi extinto, entretanto, os rebocadores continuaram com os canhões d'água da Brigada de Incêndio de terra, pelo menos por mais 12 horas, resfriando o local do sinistro.

Durante o incêndio, desde o início do combate até a extinção do fogo, os seguintes rebocadores apoiaram as ações de combate às chamas: HUGO, CARAJÁS, NEPTUNO, CABURAI, CARAVELAS, BERNARD, ARCHIBALD e HYDRUS.

6) ANÁLISE

Dos dados obtidos podemos analisar que:

O carregamento de carga de gás estava quase no final da operação, pois estava com previsão de terminar por volta das 19h30.

Os indicadores de pressão instalados no centro de controle de carga estavam em condições normais de funcionamento.

O comandante tomou todas as providências necessárias para extinguir o fogo, mas não obteve sucesso, pois o mesmo ficou sem controle, em virtude do rompimento da rede de carga que passa pelo interior do compartimento dos compressores de carga e o vazamento de gás tornar-se a fonte alimentadora das chamas. A fonte só foi eliminada, após o fechamento da válvula da rede de carga do tanque 3.

O compartimento dos compressores de carga é monitorado continuamente por meio do analisador de gás, não tendo sido detectado vazamento de gás, durante a operação de carregamento.

A tripulação estava de acordo com o previsto no Cartão de Tripulação de Segurança, bem como os membros da tripulação são qualificados e habilitados para desempenharem suas funções em navio gaseiro.

O navio cumpre os procedimentos estabelecidos pelo Código Internacional da Gestão da Segurança (ISM Code).

As condições meteorológicas não contribuíram para o início e a propagação do fogo.

Não houve manobras de válvulas no manifold que possam ter contribuído para a explosão, seguida de incêndio.



7) CONCLUSÃO

De tudo quanto contém os presentes autos, conclui-se:

I) Causa determinante - provavelmente alguma fagulha nos equipamentos do compartimento de compressores de carga do navio, que deve ter provocado uma centelha, e devido à grande concentração de gases naquele espaço confinado, levou à explosão, seguida de incêndio.

II) Fatores que contribuíram para o acidente:

- a) fator humano: não contribuiu.
- b) fator material: não contribuiu; e
- c) fator operacional: não contribuiu.

III) que, em conseqüência, houve a explosão do compartimento de compressores de gases, seguida de incêndio, deixando totalmente destruídos todos os equipamentos, com retorcimento das redes de carga que passam pelo referido compartimento, danificando toda a planta de reliquefação da carga, conforme foto à fl. 110. Houve também o derramamento de óleo combustível, tipo IFO-380, em uma quantidade de 100 litros, causado pelo transbordamento dos tanques de óleo, cujos suspiros foram danificados pela explosão, conforme mostram as fotos às fls 110 e 111, dando passagem de água proveniente do combate ao incêndio, provocando poluição das águas da Baía de Todos os Santos, cuja mancha espalhou-se por cerca de 2,6 quilômetros quadrados, entretanto, as ações mitigadoras e de limpeza foram realizadas, com sucesso, pelo acionamento do Plano de Emergência Individual (PEI) do porto de Aratu-Candeias e complementarmente pelo Plano de Apoio Mútuo (PAM) do Pólo Industrial de Camaçari e das empresas que operam no porto, conforme constam do relatório às fls 115 a 184.

III) não há possíveis responsáveis direto ou indireto a apontar, pois, devido ao incêndio que se seguiu após a explosão, o compartimento dos compressores de carga ficou totalmente destruído, conforme consta da foto à fl. 110, não sendo possível periciar os equipamentos que pudessem ter provocado a fagulha ou centelha,

É Cópia Fiel do Original

193

considerado como um CASO FORTUITO, pois não ficou evidente qualquer falha humana que pudesse ter contribuído para o acidente.

Sejam os presentes autos conclusos ao Sr. Capitão dos Portos, para os fins de direito.



Em 14 de março de 2014.


RONALD DOMINGUES DA SILVA
Capitão-de-Corveta (T)
Encarregado do Inquérito

É Cópia Fiel do Original

CPBA

194

MARINHA DO BRASIL

CAPITANIA DOS PORTOS DA BAHIA

JUNTADA



Aos quatorze dias do mês de março de dois mil e quatorze, nesta Capitania dos Portos, junto aos presentes autos o Ofício CE-CAE nº 034/2014, da Companhia Docas do Estado da Bahia (CODEBA), o Relatório de Ocorrência do navio GOLDEN MILLER - Revisão 02 e o Relatório do Encarregado.

ETOM JONES OLIVEIRA DA SILVA
3ºSG-MO 02.143372
Escrivão

CONCLUSÃO

Aos quatorze dias do mês de março do ano de dois mil e quatorze, nesta Capitania dos Portos da Bahia, faço estes autos conclusos ao Sr. Capitão dos Portos. Do que para constar, lavrei este termo.

ETOM JONES OLIVEIRA DA SILVA
3ºSG-MO 02.1433.72
Escrivão

É Cópia Fiel do Original

195

226 09/11/15



MARINHA DO BRASIL

CAPITANIA DOS PORTOS DA BAHIA

DESPACHO

Em face das conclusões a que chegou o Encarregado do Inquérito e com as quais estou de acordo, sejam os presentes autos encaminhados ao Exmo. Sr. Presidente do Tribunal Marítimo, de acordo com o disposto no artigo 39 da Lei n.º 2.180/1954.

Capitania dos Portos da Bahia, em 31 de março de 2014.


JOSÉ CORRÊA PAES FILHO
Capitão-de-Mar-e-Guerra
Capitão dos Portos