



LAUDO TÉCNICO PERICIAL

**6ª VARA EMPRESARIAL DA COMARCA DA
CAPITAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO
Processo Nº 0211575-86.2018.8.19.0001**

MAC LAREN OIL ESTALEIROS EIRELI
(Autora)

X

BRAM OFFSHORE TRANSPORTE MARÍTIMO LTDA
(Ré)

24/05/2022

SOBRE A SWOT

A SWOT Global Consulting é uma empresa líder na prática dos serviços de Perícias e de testemunho técnico especializado, atuando nas indústrias da engenharia, construção e contábil. Nosso time de profissionais reúne vasta experiência em diversos setores e disciplinas na indústria, com competência em negociações, finanças, planejamento, análise de cronograma, engenharia e fluência em diversas línguas para chegar rapidamente ao cerne dos complexos problemas.

A SWOT Global ocupa espaço único e multidisciplinar em seu segmento de atuação, seja provendo consultoria especializada, executando Perícias ou em serviços de testemunho técnico, combinando técnicas forenses com metodologias próprias consagradas para a análise quantitativa de atrasos, interrupções e impactos financeiros.

A SWOT Global é reconhecida como uma das principais referências em Perícias técnicas pela revista *Leaders League*, uma das maiores referências no setor de arbitragem¹.

O acordo de cooperação para atuação conjunta, coordenada e complementar firmado junto à *Secretariat International*, empresa classificada em 2º Lugar no prestigiado ranking *GAR 100 Expert Witness Firms' Power Index* publicado pela *Global Arbitration Review* em 2019 e uma das principais publicações de avaliação de empresas de advocacia e consultoria do mundo, compõe um sistema cooperativo de troca de informações técnicas e melhoria contínua na prestação de nossos serviços.

A SWOT Global conta hoje com profissionais de perfil sênior, entre sócios, consultores e técnicos renomados em suas respectivas áreas de especialidade, refletindo uma sinergia de competências destacadas no mercado de Perícias e assistências técnicas

¹ <https://www.leadersleague.com/pt/rankings/pericia-construcao-e-engenharia-ranking-2020-especialistas-brasil>

que entrega como resultado um grande acervo de conhecimento técnico acumulado e alta qualidade.

A equipe conta com a experiência de ter participado de mais de 80 casos arbitrais e judiciais envolvendo todas as etapas processuais desde um assessment, apoio na fase postulatória, elaboração e respostas de quesitos, Perícia, laudos, pareceres, audiências e suporte para as alegações finais.

Seguem principais números alcançados pelo trabalho da nossa equipe:

- Mais de 80 arbitragens e ações judiciais assistidas no papel de Perito, Assistente Técnico, Testemunha Técnica e Parecerista;
- Mais de 10 nomeações como Peritos de Confiança de Tribunais Arbitrais para Perícias de Engenharia e Contabilidade;
- Aproximadamente 3000 quesitos elaborados;
- Aproximadamente 6000 quesitos respondidos;
- Elaboração de 80 Laudos e 70 Pareceres;
- Participação em mais de 20 audiências.

DISCLAIMER

A SWOT ressalta que, sob nenhuma circunstância ou efeito, os objetos dos trabalhos solicitados pela 6ª VARA EMPRESARIAL DA COMARCA DA CAPITAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO e realizados pela SWOT constituem uma auditoria, um exame ou atestado das demonstrações financeiras das empresas em lide neste processo.

A SWOT esclarece que não foi compreendida no escopo de seu trabalho a análise quanto a autenticidade, confiabilidade ou integridade das informações e bases eletrônicas de dados que foram fornecidas.

SUMÁRIO

1. DESCRIÇÃO DOS FATOS	7
1.1. DAS EMPRESAS ENVOLVIDAS NO PROCESSO E A RELAÇÃO CONTRATUAL DAS PARTES.....	7
1.2. CRONOLOGIA DOS FATOS	12
2. BREVE HISTÓRICO DO PROCESSO	22
2.1. REUNIÃO INICIAL	24
2.2. DILIGÊNCIA JUNTO AO ESTALEIRO MAC LAREN	24
2.3. DILIGÊNCIA JUNTO AO BRAM OFFSHORE	25
3. A RELAÇÃO CONTRATUAL ENTRE AS PARTES	27
4. METODOLOGIA	31
4.1. METODOLOGIA DE ENGENHARIA.....	31
4.2. METODOLOGIA CONTÁBIL	32
5. AVALIAÇÃO DOS ARGUMENTOS DAS PARTES	34
5.1 ANÁLISE DE ENGENHARIA	34
5.1.1 Avaliação Comentada dos Fatos	36
5.1.2 Alegação da MAC LAREN.....	40
5.1.3 Alegação da BRAM	41
5.1.4 Considerações de Engenharia	43
5.1.5 Conclusão da Análise de Engenharia.....	47
5.2 ANÁLISE DE CONTABILIDADE	48
5.2.1 Conceitos Contábeis.....	48
5.2.2 Alegação da MAC LAREN.....	54
5.2.3 Alegação da BRAM	56
5.2.4 Análise dos Pleitos	60
5.2.4.1 Despesas com Acompanhamento Jurídico.....	60
5.2.4.2 Taxas Administrativas, Notas Fiscais Emitidas e Pagamentos Efetuados	64
5.2.4.3 Perda contratual.....	75
5.2.4.4 Perda de Liquidez e Aumento do Endividamento.....	79
5.2.4.5 Apuração do Lucro Cessante.....	84
5.2.5 Conclusão da Análise Contábil	100
6. CONCLUSÃO	103
7. QUESITOS.....	105
7.1 QUESITOS DA AUTORA.....	105
7.1.1 Quesitos Engenharia	105

7.1.2	Quesitos Contabilidade	112
7.2	QUESITOS DA RÉ.....	117
7.2.1	Quesitos Engenharia	117
7.2.2	Quesitos Contabilidade	131
8.	BIBLIOGRAFIA / NORMAS TÉCNICAS	152
9.	ANEXOS	153
10.	ENCERRAMENTO	154

1. DESCRIÇÃO DOS FATOS

1. Nos subitens a seguir, a Perícia apresentará as Partes envolvidas no Processo nº 0211575-86.2018.8.19.0001, bem como sua relação contratual, a qual culminou nos fatos, objeto desta Perícia, e a cronologia dos eventos.

1.1. DAS EMPRESAS ENVOLVIDAS NO PROCESSO E A RELAÇÃO CONTRATUAL DAS PARTES

2. Em decorrência das suas atividades operacionais, a empresa BRAM OFFSHORE Transporte Marítimos Ltda. (BRAM), ora Ré nos autos em referência, executa serviços para terceiros transportando lama de perfuração à base de óleo e outros fluidos utilizados na exploração de petróleo, o que ocorre nos tanques de seus navios.

3. No que se refere a frota de embarcações utilizadas pela BRAM podemos citar informação disponível no sítio eletrônico da empresa²: *“A frota de embarcações e tripulação da BRAM OFFSHORE, altamente treinados, oferece desempenho de alta qualidade e apoio a todos os setores da indústria off shore”*. Ou seja, a BRAM utiliza quando da prestação de seus serviços diversos modelos de navios, conforme evidenciado no *site*, tendo sido utilizada, no caso dos autos, uma embarcação especializada no apoio às unidades de perfuração, do tipo PSV³, denominada *Bruce Kay* (“navio”).

² <https://bramoffshore.com.br/>

³ *Platform Supply Vessel*



Figura 1 – Navio de Modelo PSV - Recorte Site BRAM OFFSHORE - Acesso em 17/02/2022

4. Dessa forma, para que os resíduos transportados pela BRAM fossem destinados para descarte em terra firme, a mesma procedeu a contratação dos serviços de cais do Estaleiro MAC LAREN para atracação do navio e realização das operações de transbordo.
5. Cite-se que a empresa MAC LAREN Oil Estaleiros Eireli (MAC LAREN), ora Autora no processo em referência, fica localizada próximo ao Terminal Portuário de Niterói, Município de Niterói, Estado do Rio de Janeiro, e oferece serviços de cais e facilidades no que diz respeito à apoio marítimo.
6. Sendo assim, o navio *Bruce Kay* foi atracado neste terminal para a concretização das atividades operacionais de transbordo do fluido a ser descartado.

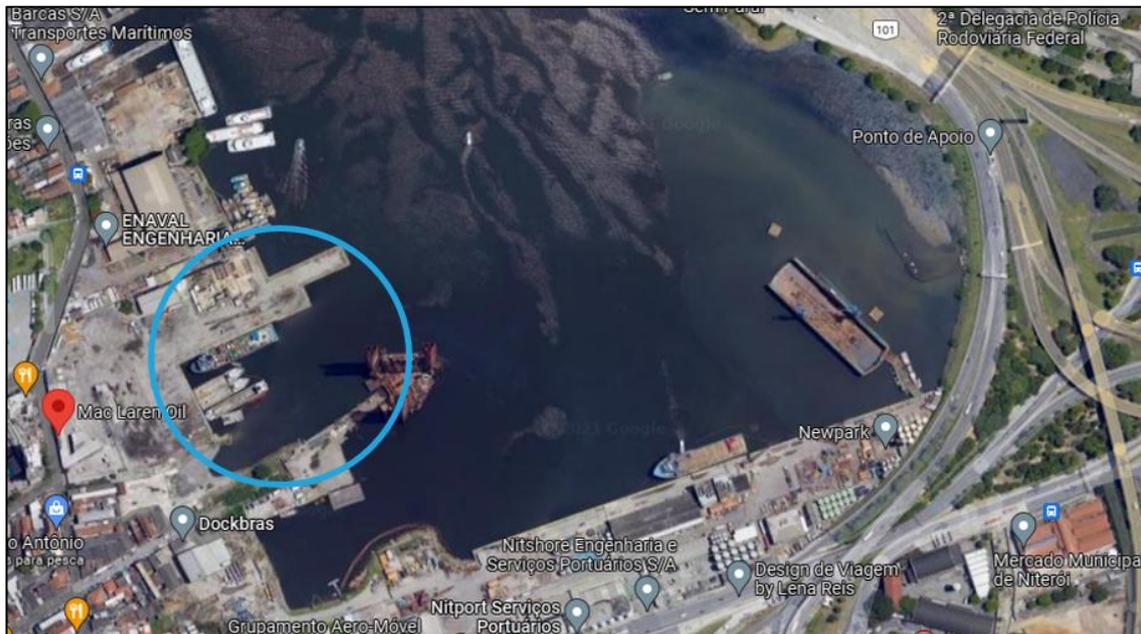


Figura 2 – Área demarcada correspondente ao estaleiro MAC LAREN - Fonte: Google Maps, Acesso em 17/02/2022

7. Conforme informado no sítio eletrônico⁴ da MAC LAREN, tal estaleiro dispõe de cais do tipo atracadouro, com um total de 07 (sete) berços com profundidade máxima de 7 metros, contando ainda com canal de acesso e bacia de evolução, com profundidade máxima de 8 metros.
8. Também no *site*, constam informações dos serviços oferecidos pela empresa, dentre outros:
 - i. Disponibilidade de equipamentos para movimentações de carga;
 - ii. Soluções logísticas e ambientais;
 - iii. Guindastes de esteira e sobre pneus;
 - iv. Empilhadeiras;

⁴ <http://www.maclaren.com.br/servicos.html>

- v. Área de armazenagem descoberta para estocagem de estruturas metálicas, *skids*, *risers*, tubulares e equipamentos eletromecânicos;
 - vi. Galpões para armazenagem;
 - vii. Galpão de resíduos; e
 - viii. Gestão de resíduos em conformidade com a Legislação Ambiental, incluindo identificação, caracterização, coleta, valorização, armazenagem temporária, transporte, destinação e minimização.
9. No que diz respeito ao gerenciamento de resíduos, consta também no *site* da MAC LAREN que foi elaborado e está em operação um “Programa de Gerenciamento de Resíduos de Embarcações”, que atracam na base de apoio. O *site* informa ainda que, após caracterização e identificação dos resíduos por análises documentais (FISPQ⁵) e análises físico-químicas pertinentes, baseados na NBR 10004:2004 (SW-01), é feita a coleta e segregação do material por profissionais e operadores treinados e capacitados, utilizando EPI's⁶ específicos cuja valoração se faz por mistura dos resíduos compatíveis preparando-os para blindagem⁷.
10. Além disso, é válido mencionar que, no *site* da MAC LAREN, há, em “Condições Gerais” (SW-02), um texto elencando as regras gerais aplicáveis a todos os contratos de serviços firmados com a empresa. Dentre essas regras (Figura 3), nota-se a existência de cláusula de indenização, a ser paga pelo Cliente, por possíveis prejuízos sofridos e eventuais perdas, danos ou multas aplicadas ao mesmo por qualquer Autoridade.

⁵ Ficha de Segurança de Produtos Químicos

⁶ Equipamentos de Proteção Individual

⁷ <http://www.maclaren.com.br/servicos.html>

1.6. Quando houver serviço de abastecimento/transbordo de fluido ou óleo de embarcação, seja por via marítima ou terrestre, o mesmo somente poderá ser executado por empresas devidamente autorizadas por todos os Órgãos e Autoridades competentes. O CLIENTE deve enviar a cópia de todas as autorizações necessárias para o departamento de QSMS da MAC LAREN, com antecedência de 48h (quarenta e oito horas) do início programado para a ação de abastecimento/transbordo de fluido ou óleo, para a devida conferência. Caso os documentos entregues estejam em conformidade com as exigências, será realizado o *check list* de QSMS e, após a respectiva análise e aprovação das condições, será, então, autorizado o abastecimento/transbordo. Em hipótese alguma o abastecimento/transbordo de fluido ou óleo poderá ser iniciado sem a referida autorização da MAC LAREN, podendo esta tomar as medidas necessárias para impedir a execução da atividade, cabendo ao CLIENTE indenizar todos os prejuízos sofridos pela MAC LAREN, inclusive eventuais perdas, danos ou multas aplicadas por qualquer Autoridade competente, em decorrência da inobservância das condições firmadas.

Figura 3 – Informações Acostadas no Site da MAC LAREN (SW-02)

11. Posto isto, para a execução do serviço de descarga do fluido, a BRAM contratou a empresa C-Tank (Fls. 2420 a 2448) e, considerando que a transferência para os caminhões, como previsto, estava muito lenta, foi decidido que a operação seria feita para uma barça a fim de liberar o navio *Bruce Kay* o mais rápido possível. Para isso foi contratada a Balsa Marbela, de propriedade da empresa W.M Estaleiros através da empresa BM Marítima.

12. Dentre as características elencadas no sítio eletrônico da empresa W.M Estaleiros⁸, verificam-se as seguintes informações: *“Fornecer serviços de transporte marítimo de passageiros e de cargas, além de realizar serviços de afretamento ou locação de embarcações e/ ou equipamentos tripulados ou a casco nu em atendimento às necessidades do cliente e de acordo com as legislações pertinentes, preservando a lucratividade e o compromisso de melhoria em qualidade e segurança, sem gerar impacto ao meio-ambiente e saúde de seus colaboradores”*.

⁸ <https://wmestaleiros.com.br/>



Figura 4 – Modelo de Balsa - Recorte Site W.M Estaleiros – Acesso em 17/02/2022

1.2. CRONOLOGIA DOS FATOS

13. Feitas as considerações em relação aos pactos firmados entre as partes para a concepção da operação, vale destacar os principais eventos em torno do episódio primeiro, caracterizado pela retirada do resíduo do navio *Bruce Kay* para a balsa Marbela, bem como o resgate dela e as notificações por parte do Ente Público, na figura do INEA⁹, os quais são importantes à título de mensuração do escopo do trabalho.

i. 25 de outubro de 2017:

- BRAM solicita proposta comercial (Fl. 40) à MAC LAREN, a qual retorna com uma Proposta (Fl. 44), e as Partes firmam acordo para o serviço solicitado pela BRAM – não foi localizado contrato propriamente dito assinado pelas Partes;
- Atracação da embarcação *Bruce Kay*, de propriedade da BRAM OFFSHORE, no Terminal da empresa MAC LAREN;

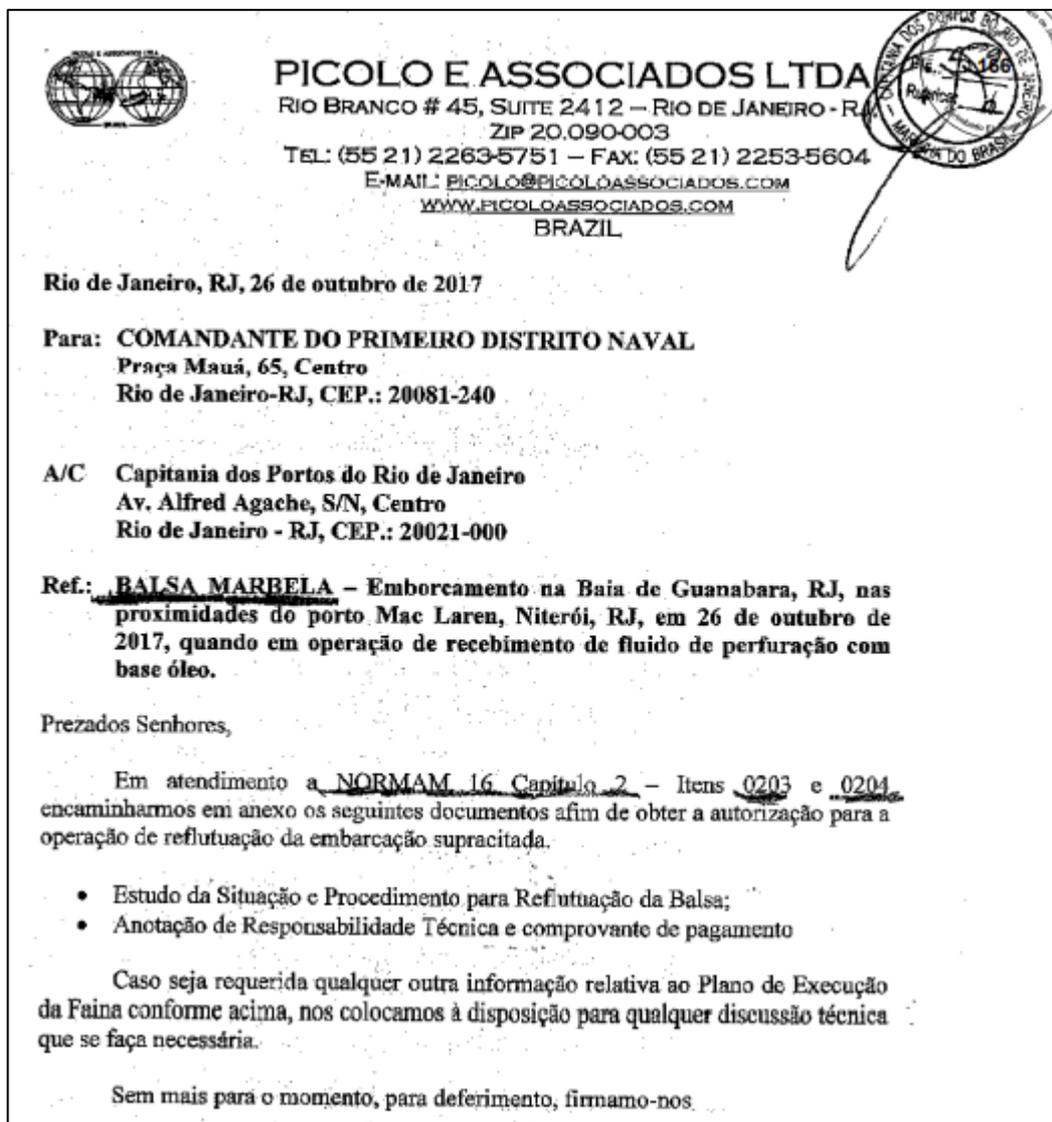
⁹ Instituto Estadual do Ambiente

- Iniciada a operação de transferência do material de base oleosa dos tanques da embarcação *Bruce Kay* para os caminhões.

ii. 26 de outubro de 2017:

- Por volta das 06:20hs, autorizada pela MAC LAREN a aproximação da barcaça *Marbela* e atracação ao lado da embarcação *Bruce Kay*, sendo instaladas barreiras de contenção pelo próprio Terminal;
- Por volta das 07:22hs, dado início ao bombeio da substância, após a tripulação da barcaça *Marbela* receber e posicionar o mangote no tanque que iria receber o produto;
- Por volta das 09:38hs, a tripulação da barcaça *Marbela* solicitou a parada da operação para reposicionamento do mangote do tanque de ré para o tanque de vante e a consequente acomodação da carga;
- Às 10:25hs, foi solicitado pela tripulação da barcaça *Marbela* o reinício do bombeamento da substância e, às 10:30hs, solicitada a parada imediata da transferência, que foi atendida.
- Ato contínuo, por razões ainda desconhecidas (que não foram apuradas em inquérito da Capitania dos Portos), a barcaça adernou e naufragou parcialmente, sendo derramada pequena quantidade da base oleosa que havia sido transferida dos tanques da embarcação *Bruce Kay* para a barcaça *Marbela*;
- Em consequência, a balsa *Marbela* ficou submersa parcialmente dentro da área do berço A2, no Estaleiro MAC LAREN;
- A seguir, a empresa *Picolo e Associados Ltda*, em parceria com a *Manobrasso Serviços Marítimos Ltda*, solicitou autorização à Capitania

dos Portos do Rio de Janeiro (Fls. 166 a 173) para estudo da situação e procedimento para salvamento da balsa;



**PICOLO E ASSOCIADOS LTDA**
RIO BRANCO # 45, SUITE 2412 – RIO DE JANEIRO - RJ
ZIP 20.090-003
TEL: (55 21) 2263-5751 – FAX: (55 21) 2253-5604
E-MAIL: PICOLO@PICOLOASSOCIADOS.COM
WWW.PICOLOASSOCIADOS.COM
BRAZIL



Rio de Janeiro, RJ, 26 de outubro de 2017

Para: COMANDANTE DO PRIMEIRO DISTRITO NAVAL
Praça Mauá, 65, Centro
Rio de Janeiro-RJ, CEP.: 20081-240

A/C Capitanía dos Portos do Rio de Janeiro
Av. Alfred Agache, S/N, Centro
Rio de Janeiro - RJ, CEP.: 20021-000

Ref.: BALSA MARBELA – Emborcamento na Baía de Guanabara, RJ, nas proximidades do porto Mac Laren, Niterói, RJ, em 26 de outubro de 2017, quando em operação de recebimento de fluido de perfuração com base óleo.

Prezados Senhores,

Em atendimento a NORMAM 16 Capítulo 2 – Itens 0203 e 0204 encaminhamos em anexo os seguintes documentos afim de obter a autorização para a operação de reflutuação da embarcação supracitada.

- Estudo da Situação e Procedimento para Reflutuação da Balsa;
- Anotação de Responsabilidade Técnica e comprovante de pagamento

Caso seja requerida qualquer outra informação relativa ao Plano de Execução da Faina conforme acima, nos colocamos à disposição para qualquer discussão técnica que se faça necessária.

Sem mais para o momento, para deferimento, firmamo-nos.

Figura 5 – Solicitação autorização à Capitanía dos Portos do Rio de Janeiro para estudo da situação e procedimento para salvamento da balsa (Fls. 166 a 173)

iii. 03 de novembro de 2017:

- Foi dado início aos trabalhos de reflutuação da balsa (Fl. 181).

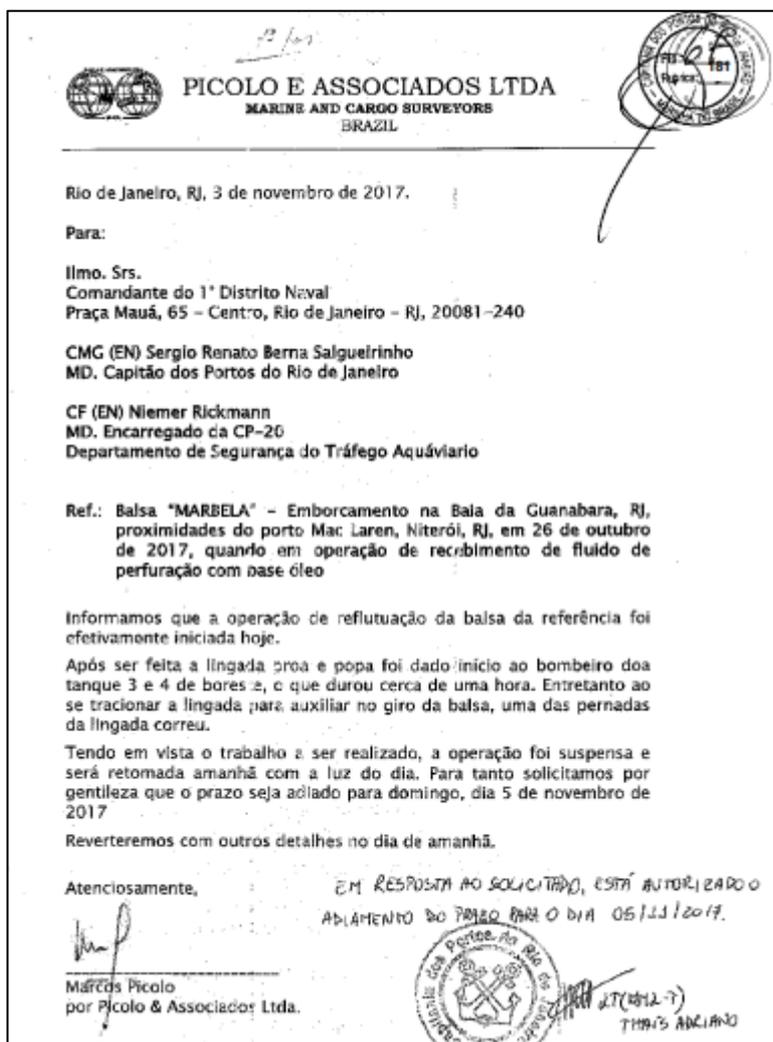


Figura 6 – Comunicação da Picolo e Associados Ltda. referente à reflutuação da balsa (Fl. 181)

iv. 04 de novembro de 2017:

- Foi realizada uma operação para reflutuação da balsa Marbela, a qual encontrava-se submersa, tendo a mesma falhado, resultando em naufrágio total da embarcação Marbela a uma profundidade de aproximadamente 7 metros. Além disso, houve a percepção de substância oleosa na água, tendo sido contida e retirada pela empresa Hidroclean, contratada pela MAC LAREN.

No dia 04 de novembro de 2017 foi realizada operação para reflutuação da balsa, na qual, não logrou êxito, resultando em seu afundamento total a uma profundidade de sete metros, aproximadamente.

Aproximadamente 40 minutos após afundamento total da balsa foi percebido óleo na água. A Hidroclean prontamente iniciou suas atividades de reforço do cerco e retirada do óleo.

Figura 7 – Estudo da Situação e Procedimento para Reflutuação da Balsa Marbela (Fl. 183)

v. 08 de novembro de 2017:

- A empresa Picolo e Associados Ltda., associada com a Manobraso Serv. Marítimos, apresentou adendo (Fl. 186) ao procedimento de reflutuação da balsa perante a Capitania dos Portos do Rio de Janeiro.

Ref.: BALSA MARBELA – Emborcamento na Baía de Guanabara, RJ, nas proximidades do porto Mac Laren, Niterói, RJ, em 26 de outubro de 2017, quando em operação de recebimento de fluido de perfuração com base óleo.

Prezados Senhores,

Vimos apresentar adendo ao procedimento para reflutuação da balsa Marbela face a tentativa infrutífera realizada em 04 de novembro de 2017 afim de contemplar sua condição técnica atual.

Figura 8 – Adendo ao procedimento de reflutuação da balsa perante à Capitania dos Portos (Fl. 186)

vi. 23 de novembro de 2017:

- A empresa C-Tank enviou à empresa Manobraso solicitação para contratação de empresa para gerenciar as atividades de reflutuação da balsa Marbela (Fl. 2465). Esta, por sua vez, na mesma data, apresentou proposta comercial para tal serviço (Fls. 2467 a 2470), ocorrendo, posteriormente, a assinatura contratual.



1. DESCRIÇÃO DO SERVIÇO

Gerenciar as atividades de reflutuação da Balsa Marbela com as seguintes ações:

- Contratar empresa reconhecida no mercado para elaboração de Plano de Reflutuação;
- Contratar empresa reconhecida no mercado para o içamento por meio de Cábrea de 280 ton;
- Contratação de uma balsa de apoio de 700 ton de capacidade de carga;
- Contratação de Equipe de Bombeamento STAND BY;
- Contratação de 2 Rebocadores para apoio e movimentação das embarcações envolvidas; e
- Contratar empresa reconhecida no mercado para realização de mergulho.

2. PRAZOS

- Mobilização - 2 dias a partir da assinatura do contrato; e
- Conclusão - até 5 dias a partir da assinatura do contrato.

3. PREÇO DO SERVIÇO

- Reflutuação da balsa Marbela e entrega no Estaleiro WM no Gradim - R\$757.194,00

4. CONDIÇÕES DE PAGAMENTO

- Na assinatura do contrato: R\$ 378.597,00;
- Boleto bancário com vencimento para o dia 1/12: R\$ 378.597,00;
- Precisamos da autorização para faturamento de R\$ 757.194,00 com os vencimentos acima detalhados. Tal faturamento se dará através da emissão de documentos fiscais e boleto bancário com instruções de protesto 05 dias após o vencimento. Necessitamos que seja dado "aceite/de acordo" nos documentos fiscais e respectivo boleto, através de carimbo e assinatura nos próprios documentos;

5. DADOS DA EMPRESA

Ck7 Serviços de Manutenção Industrial e Reparos em Geral LTDA
Rua Santa Clara, 16 Bairro Ponta D'Areia, Niterói-RJ CEP 24040-050
CNPJ - 18.591.097/0001-10, IM - 3002153

Rio de Janeiro, dia 23 de Novembro de 2017

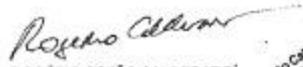

ROGÉRIO SOTÃO CALDERARO
Diretor de Operações
C-TANK SERVICES



Figura 9 – Proposta Comercial C-Tank (Plano de Reflutuação Balsa Marbela) - Fl. 2465

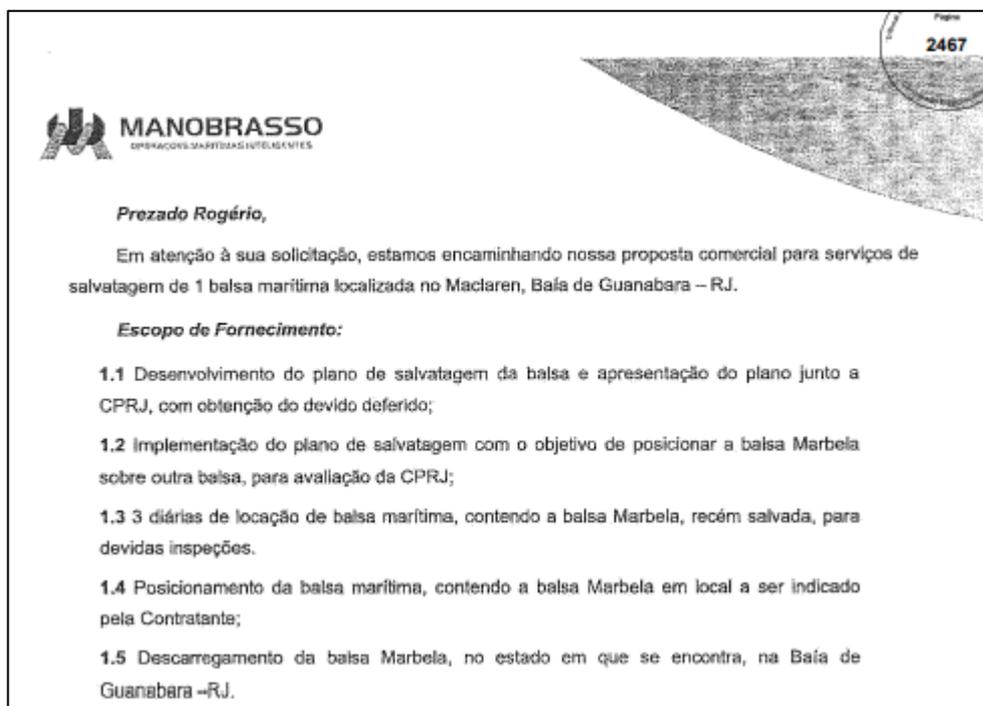


Figura 10 – Proposta Comercial Manobrasso para serviços de salvatagem (Fls. 2467 a 2470)

vii. 11 de dezembro de 2017:

- A balsa Marbela foi completamente içada (Fl. 207).

11 de dezembro de 2017	09:40h Mergulho para verificação do posicionamento dos cabos de içamento
	11:00h Início do içamento da balsa Marbela
	13:30h Chegada no local do rebocador "C Ouro" para movimentação da balsa Manobrasso VII
	14:30h Balsa Marbela içada

Figura 11 – Relatório Técnico da Balsa Marbela nº 8990-1017 (Fl. 207)

viii. 22 de dezembro de 2017:

- Ocorreu a notificação do INEA (Instituto Estadual do Ambiente), paralisando as operações no berço A2 do Estaleiro MAC LAREN, até a completa finalização do reparo ao dano ambiental.

inea		 GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO SECRETARIA DE ESTADO DO AMBIENTE - SEA INSTITUTO ESTADUAL DO AMBIENTE - INEA			
Proc. Nº. :E-07/500402/2009		NOTIFICAÇÃO		Nº.:SOPEANOT/01087976	
rubrica: mcacyrdj					
Empresa/Nome MAC LAREN OIL ESTALEIROS LTDA			CNPJ/CPF 05.646.148/0002-00		
UNIDADE REPARAÇÃO DE EMBARCAÇÕES DE	CÓDIGO DA UNIDADE UN041757	INSCRIÇÃO ESTADUAL 79.377.511			
ATIVIDADE PRINCIPAL REPARAÇÃO DE EMBARCAÇÕES DE QUALQUER TIPO		CÓDIGO DA ATIVIDADE 14.13.10			
ENDEREÇO DA ATIVIDADE RUA BARÃO DO AMAZONAS, 19 A 29					
MUNICÍPIO NITERÓI	BAIRRO/LOCALIDADE CENTRO		CEP 24030-111		
CONTATO/REPRESENTANTE			TELEFONE(S):		
CARGO					
<p>Com base na lei nº 3.467 de 14 de setembro de 2000, que dispõe sobre as sanções administrativas derivadas de condutas lesivas ao Meio Ambiente no Estado do Rio de Janeiro, e no que consta no decreto Federal 96.044 de 18 de maio de 1988, em seu capítulo III, artigo 27, dos procedimentos em casos de emergência, acidente e avaria e considerando o princípio da prevenção : Fica V.Sa. Notificada que deverá manter paralisada as operações no pier A2, Local do vazamento de fluido de perfuração (hidrocarbonetos) para a Baía de Guanabara, oriundo do Supplier Bruce Kay (Bram Offshore); Até a completa finalização do dano ambiental solicitada na Notificação SOPEANOT/01087526.</p>					

Figura 12 – Notificação do INEA à MAC LAREN (FI. 491)

ix. 01 de fevereiro de 2018:

- Nova notificação do INEA (FI. 493) determinando que, dentre outras coisas e para todo o entorno do local do incidente, fosse estendida a área de intervenção em 50 metros.

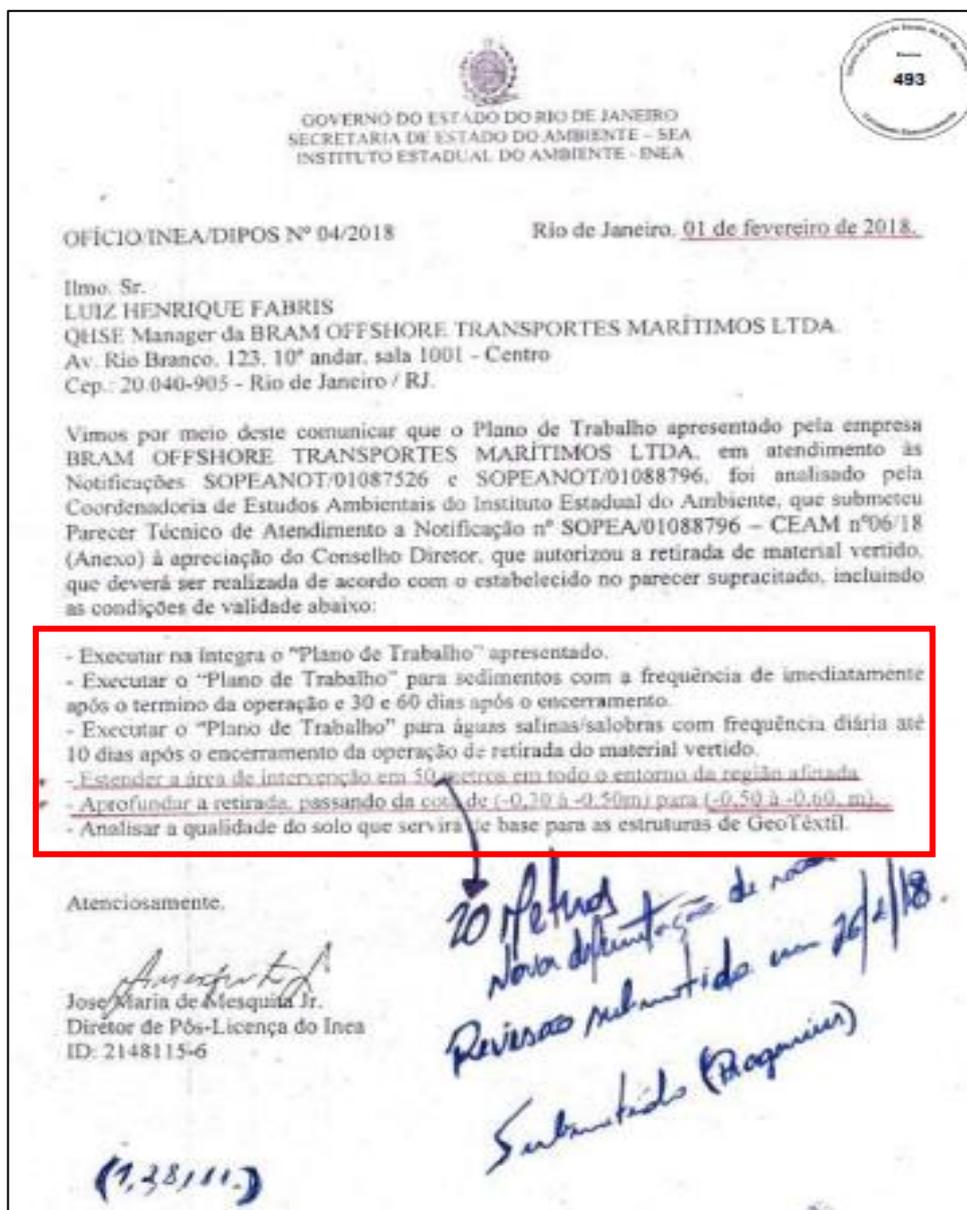


Figura 13 – Ofício do INEA (Fl. 493)

x. 16 de junho de 2018

- Conclusão dos serviços de descontaminação do leito marinho.

xi. 26 de julho de 2018

- INEA notificou a MAC LAREN sobre a liberação da área marinha do terminal (SW-14).

inea		 GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO SECRETARIA DE ESTADO DO AMBIENTE - SEA INSTITUTO ESTADUAL DO AMBIENTE - INEA	
Proc. Nº. :		NOTIFICAÇÃO	
		Nº.:GEOPEMNOT/01096043	
		rubrica: carloses	
Empresa/Nome MAC LAREN OIL ESTALEIROS EIRELI		CNPJ/CPF 05.646.148/0002-00	
UNIDADE REPARAÇÃO DE EMBARCAÇÕES DE	CÓDIGO DA UNIDADE UN041757	INSCRIÇÃO ESTADUAL 79.377.511	
ATIVIDADE PRINCIPAL REPARAÇÃO DE EMBARCAÇÕES DE QUALQUER TIPO		CÓDIGO DA ATIVIDADE 14.13.10	
ENDEREÇO DA ATIVIDADE RUA BARÃO DO AMAZONAS, 19 A 29			
MUNICÍPIO NITERÓI	BAIRRO/LOCALIDADE CENTRO	CEP 24030-111	
CONTATO/REPRESENTANTE		TELEFONE(S)	
CARGO			
<p>Com base na Lei nº 3467 de 14 de setembro de 2000 - que dispõe sobre as sanções administrativas derivadas de condutas lesivas ao Meio Ambiente no Estado do Rio de Janeiro, fica V.Sa., Notificada de que a partir de 26 de julho de 2018, a área Marinha impactada pelo vazamento de lama de perfuração, ocorrido no 26 de outubro de 2017, proveniente do líquido vertido pela Balsa de Transporte Marbella e retirado através de processo de sucção do leito marinho, está liberada para navegação devendo ser observados os procedimentos de atracação e desatracação em velocidade reduzida de no máximo 03 (três) nós, com base no Relatório Gerencial Consolidado do Monitoramento Ambiental das Atividades de Remoção de Lama de Perfuração Vertida no Região do Porto de Niterói - Julho/2018, conforme Processo Administrativo nº E-07/002.1961/2018.</p>			

Figura 14 – Notificação do INEA de liberação da área marinha impactada no terminal MAC LAREN (SW-14)

2. BREVE HISTÓRICO DO PROCESSO

14. Ao constatar, sob sua ótica, que fora prejudicada econômico financeiramente, já que suas atividades de apoio marítimo no terminal haviam sido afetadas negativamente pelo acidente ocorrido no dia 26/10/2017, a MAC LAREN ajuizou Ação Judicial em face da empresa BRAN OFFSHORE (Fls. 2658 a 2681) no dia 04/09/2018, com a finalidade de ressarcimento pelos custos incorridos (danos materiais) com todo o evento, já narrado acima, no valor total apurado de R\$ 13.158.294,77. Na mesma ação judicial a MAC LAREN requer a apuração e consequente ressarcimento por outros danos materiais - a serem apurados durante a fase instrutória ou em fase de liquidação de sentença - além de danos morais no valor de R\$ 1.000.000,00. Além de requerimento de condenação da Ré ao pagamento de custas judiciais e honorários advocatícios, a serem arbitrados no percentual de 20% sobre o valor total da condenação, dando à causa o valor total de R\$ 14.158.294,77.

15. Em 19/10/2018 a BRAM apresentou contestação (Fls. 2682 a 2745) à petição inicial da MAC LAREN, apresentando, sob sua perspectiva, a versão dos fatos, bem como a inexistência de responsabilidade por parte da mesma, e realizando diversos pedidos, os quais incluem a remessa dos autos as Varas Empresariais, face a incompetência da Vara Cível, bem como o reconhecimento da responsabilidade das empresas C-TANK, BM MARÍTIMA e W.M ESTALEIROS e da própria MAC LAREN, conforme narrativa da mencionada peça de defesa, dentre outros pedidos.

16. Ao final da peça de defesa a BRAM protestou por todos os meios de provas admitidos em direito, notadamente, o depoimento pessoal do representante legal da empresa Autora, oitiva de testemunhas cujo rol apresentado oportunamente a este MM. Juízo, bem como a produção da prova pericial técnica contábil e de engenharia de terminais portuários e, finalmente, expedição de ofícios para a Capitania dos Portos do

Rio de Janeiro, INEA, ANTAQ¹⁰, Receita Federal entre outros Órgão e a prova documental suplementar.

17. Em 17/12/2018 o Juiz emitiu despacho (Fl. 2748) salientando que a Autora, em réplica, não seria permitida a complementação da causa de pedir, tampouco suscitar novas alegações. Posto isto, a MAC LAREN apresentou réplica em 08/02/2019 (Fls. 2753 a 2786), e o Tribunal agendou audiência de conciliação para o dia 17/09/2019.

18. Após audiência, as Partes apresentaram e reafirmaram seus pedidos iniciais, e em 22/04/2021 a Juíza caracterizou como Ponto controvertido em despacho (Fls. 3034 e 3035), se o acidente ocorrido seria de responsabilidade da BRAM e se caberia indenização. Para sanar tal controvérsia, requereu documentações e provas das partes e deferiu a produção de prova técnica de engenharia/logística portuária e contábil requerida pelo Réu, a fim de:

- Aferir se, de fato, o acidente noticiado na peça vestibular interditou os berços do Terminal portuário da Autora, e em qual extensão;
- Quantificar o período de interdição, bem como para fazer um estudo das operações de embarcações *off shore* nos terminais portuários brasileiros no período do acidente, a fim de que fosse confirmado que os supostos lucros cessantes apontados na peça vestibular, embora indevidos pela Ré, eram excessivos e abusivos.

19. Em tempo, a Juíza deferiu a prova pericial técnica de engenharia especializada e contábil, requerida pela Autora, a fim de:

- Atestar a latente responsabilidade da Ré pelo acidente relatado na exordial que interditou os berços do Terminal portuário da Autora;

¹⁰ Agência Nacional de Transportes Aquaviários

- Quantificar o período de interdição, com o objetivo de confirmar os danos materiais, lucros cessantes e demais custos decorrentes do acidente e apontados na peça vestibular e tendo como base a responsabilidade confessa da Ré e suas contratadas.

20. Em 03/05/2021 (Fl. 3070), foi nomeada, conforme despacho da Ilma. Magistrada Maria Cristina de Brito Lima, a empresa SWOT GLOBAL para condução e elaboração do Laudo Técnico Pericial.

2.1. REUNIÃO INICIAL

21. Dando início aos serviços de Perícia, a SWOT convocou os Assistentes Técnicos das Partes. Pela Parte Autora, o Engenheiro Mecânico Silvio Monteiro (S Monteiro). Pela Parte Ré, a empresa LOC - London Offshore Consultant, representada pelo Engenheiro Naval Wagner Mentzingen Rodrigues e a empresa Licks Associados - representada pelo Contador Gustavo Licks.

22. Reunião Inicial realizada de forma virtual no dia 16/02/2022 às 15 horas, a qual teve como objetivo informar os métodos de trabalho que serão adotados na Perícia e permitir que as partes apresentassem, sob o prisma técnico, os principais pontos da disputa, adequar o alinhamento das expectativas, proceder na organização de agenda e otimizar os recursos envolvidos na Perícia, como mostrado na Ata de Reunião anexa (SW-03).

2.2. DILIGÊNCIA JUNTO AO ESTALEIRO MAC LAREN

23. Em 17/03/2022 foi realizada visita técnica ao Estaleiro MAC LAREN com a participação do grupo de Perícia e dos Assistentes Técnicos das Partes. Na ocasião foi realizada uma reunião preliminar com a presença dos Srs. Hilton Junior, Sergio Del Picchia, José Santana, Juliana Rivelli, e Marcos Tavares, componentes do corpo de Perícia da SWOT; os Srs. Silvio Monteiro de Souza e José Paes (Assistentes Técnicos da Autora); os Srs. Wagner Rodrigues e Gustavo Licks (Assistentes Técnicos da Ré);

e o Sr. Alexandre Kloh (Diretor da MAC LAREN). Os assuntos tratados estão descritos na Ata de Reunião apresentada no anexo “SW-04” deste Laudo.

24. Em seguida foi feita uma visita técnica à área industrial, especificamente aos cais envolvidos no acidente, conforme registros fotográficos do anexo “SW-05”.



Figura 15 – Terminal MAC LAREN na Visita Técnica do dia 17/03/2022, com o berço A1 ocupado por uma embarcação e o A3 livre (SW-05)

2.3. DILIGÊNCIA JUNTO AO BRAM OFFSHORE

25. Conforme realizada a visita técnica nas instalações da MAC LAREN e tendo os fatos referentes ao acidente sido apresentados pelo Diretor Alexandre Kloh, a BRAM viu-se no direito de solicitar uma diligência, em suas instalações, para apresentar a versão dos fatos sob a perspectiva da Ré, solicitação a qual foi atendida pela Perícia.

26. A reunião ocorreu no dia 14/04/2022, com a presença da Equipe Pericial (Srs. Hilton Junior, Sergio Del Picchia, José Santana, Juliana Rivelli, Iashmin Bastos e Marcos Tavares), Assistentes Técnicos da Ré (Srs. Wagner Rodrigues e Gustavo

Licks), Assistente Técnico da Autora (Sr. José Paes), e os Srs. Hugo Santos (Gerente Técnico do *Bruce Kay*) e Luiz Fabris (Oceanógrafo e especialista que coordenou pela BRAM as demandas do órgão ambiental pós acidente).

27. Nesta diligência, a BRAM expôs a sua cronologia dos fatos que precederam e sucederam o acidente, bem como o processo de descontaminação da área até a liberação dos berços. Os registros desta diligência constam na Ata de Reunião apensada a este relatório no anexo “SW-06”.

3. A RELAÇÃO CONTRATUAL ENTRE AS PARTES

28. A seguir, a Perícia pretende evidenciar alguns pontos ao longo da contratação dos serviços, durante a sua realização no dia do acidente, bem como momentos posteriores ao ocorrido, os quais entende-se serem importante para melhor entendimento e apreciação do acidente, objeto da ação judicial.

29. Em primeiro plano, como já mencionado, há que se observar que para que os serviços envolvendo as Partes fosse desenvolvido, foi solicitado, à época, pela BRAM à MAC LAREN cotação para que fosse disponibilizado o Estaleiro com o objetivo de realizar a operação de transbordo.

30. Por conseguinte, em 25/10/2017, ocorreu troca de e-mails (Fls. 40 a 43) entre as Partes para emissão de proposta comercial (Fl. 40) pela equipe da empresa MAC LAREN e destinada à BRAM OFFSHORE (proprietária do navio *Bruce Kay* e solicitante do serviço). Posto isto, seriam contratados serviços de cais e *facilities* a respeito de apoio marítimo.

31. Ainda, na mesma data, ocorreu a atracação da embarcação supracitada.

32. Para a execução do serviço de retirada do resíduo do navio *Bruce Kay*, a BRAM contratou a empresa C-Tank, conforme Termo e Condições de Fornecimento de Serviços datado de 09/05/2017 (Fls. 2421 a 2449), assinado em 28/09/2017:

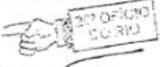
	BRAM OFFSHORE TRANSPORTES MARÍTIMOS LTDA.	Date / Date	09-Mai/May-2017
		Página / Page	1 / 29
Termos e Condições de Fornecimento de Serviços Supply of Service Terms and Conditions			
			
<p>Este TERMOS E CONDIÇÕES DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS é celebrado entre:</p> <p>BRAM OFFSHORE TRANSPORTES MARÍTIMOS Ltda., ALFANAVE TRANSPORTES MARÍTIMOS Ltda., e CYBRA BRASIL NAVEGAÇÃO Ltda., em conjunto denominadas "Companhia";</p> <p>E</p> <p>Nome:CK7 Serviços de Manutenção Endereço Completo:Rua Santa Clara N° 16 - Ponta da Areia, Niterói/Rj CNPJ: 18.591.097/0001-10 e suas afiliadas e subsidiárias coletivamente denominadas "Contratada".</p>	<p>This SERVICE PROVISION TERMS AND CONDITIONS are entered by and between:</p> <p>BRAM OFFSHORE TRANSPORTES MARÍTIMOS Ltda., ALFANAVE TRANSPORTES MARÍTIMOS Ltda., and CYBRA BRASIL NAVEGAÇÃO Ltda, jointly referred to as "Company";</p> <p>And</p> <p>Name:CK7 Serviços de Manutenção Complete Address:Rua Santa Clara N° 16 - Ponta da Areia, Niterói/Rj CNPJ: 18.591.097/0001-10 and its affiliates and subsidiaries hereinafter collectively referred to as "Contractor".</p>		

Figura 16 – Doc. 5: Termos e Condições de Fornecimento de Serviços (Fl. 2421)

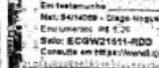
ESTAMOS CIENTES E DE ACORDO, SEM RESTRIÇÕES AOS TERMOS E CONDIÇÕES DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS ACIMA.
WE AGREE AND THERE ARE NO RESTRICTIONS RELATED TO THE SUPPLY TERMS AND CONDITIONS SET OUT ABOVE.

Nome do Representante Legal: Rogério Caldeira
Name of Legal Representative: Rogério Caldeira
Assinatura: Rogério Caldeira
Signature: Rogério Caldeira
Data: 28 Setembro de 2017
Date: 28 Setembro de 2017

Alta Administração da Bram Offshore: Kely...
Top Management of Bram Offshore: Kely...
Data: 28/09/2017
Date: 28/09/2017








A versão controlada desse documento encontra-se no Manual do Sistema de Gestão da Empresa. Cópias impressas são "NÃO CONTROLADAS".
Controlled version of this document resides within the Company's Management System. Printed copies are deemed "UNCONTROLLED".

Figura 17 – Assinatura e data do Termo (Fl. 2447)

33. Observando-se os documentos acostados aos autos, verifica-se que a C-Tank subcontratou a empresa BM Marítima, a qual afretou a balsa Marbela, na modalidade

“à casco nu”¹¹, de propriedade da empresa W.M Estaleiros para auxílio na operação de transbordo.

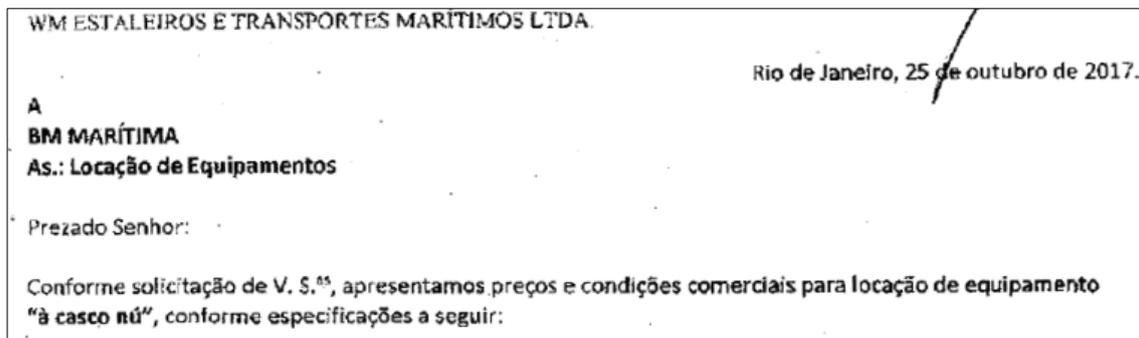


Figura 18 – Fragmento FI. 200

34. Após o acidente, pela análise documental, observa-se que existem evidências de que a C-Tank subcontratou a Manobraso Serviços Marítimos Ltda (páginas 19 e 20 deste Laudo), assim como existem evidências de que a Manobraso firmou parceria com a Pícolo Associados Ltda para execução da operação, como pode ser visto na Proposta de recuperação da barcaça Marbela encaminhada a Capitania dos Portos (FI. 167).

35. Em síntese, a estrutura de contratações e subcontratações deu-se da seguinte forma:

¹¹ Afretamento a casco nu: contrato em virtude do qual o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação, por tempo determinado, incluindo o direito de designar o comandante e a tripulação” (Resolução da ANTAQ 8102 de 13/02/21, Cap.III, Item III)



Figura 19 – Fluxo de contratações e serviços (FI. 8)

36. Diante do fluxo de contratações acima e após o naufrágio da balsa Marbela, a BRAM – ou uma das empresas contratadas por ela apresentadas no fluxo anterior (C-Tank, BM Marítima e WM Estaleiros) – contratou as empresas Pico Associados Ltda. e Manobrasso Serviços Marítimos Ltda. para realização do Plano de Içamento (Plano de *Rigging*) e da reflutuação da embarcação Marbela, respectivamente. Importante ressaltar que, nos Autos, não há documentação comprobatória (contrato) que aponte de onde partiu a contratação destas duas empresas, no entanto, como indicado no parágrafo 34, a contratação provavelmente foi realizada pela C-Tank. Cite-se que a SWOT solicitou às Partes o envio da documentação pertinente a este ponto, conforme páginas 26 e 28 deste Laudo.

4. METODOLOGIA

4.1. METODOLOGIA DE ENGENHARIA

37. A metodologia adotada considerou a avaliação detalhada dos fatos ocorridos e suas consequências, com base nos laudos elaborados pelos Assistentes Técnicos de ambas as partes e suas contestações (Fls. 447 a 507 e Fls. 2488 a 2632), diligências e entrevistas com representantes da Autora e da Ré que vivenciaram o processo, e visita técnica às instalações da MAC LAREN afetadas pelo acidente, para um melhor entendimento do funcionamento do terminal. Além disso foi feita uma diligência junto à BRAM, onde foram relatados os fatos sob a ótica da Ré.

38. Foi verificada ainda a evolução do mercado das bases de apoio *off shore*, a partir de consulta às bases de dados da ANTAQ¹², ABEAM¹³, BNDES¹⁴ e outras entidades pertinentes.

39. A partir dos dados e informações levantados, a Perícia procurou identificar, considerando as características do terminal e os tipos de operação executados, qual teria sido o impacto das consequências do acidente sobre as atividades da MAC LAREN, definindo os períodos em que os berços A1, A2, A3 e A4 ficaram efetivamente impedidos de operar.

40. Posteriormente, a redução percentual da área operacional estimada foi confrontada com os resultados financeiros do terminal no mesmo período, permitindo que fosse avaliado com maior objetividade a relação entre a restrição operacional e os resultados financeiros obtidos.

¹² Agência Nacional de Transportes Aquaviários

¹³ Associação Brasileira de Empresas de Apoio Marítimo

¹⁴ Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

4.2. METODOLOGIA CONTÁBIL

41. Para que os cálculos fossem apurados, a metodologia empregada pela SWOT foi a seguinte:

42. Em relação às despesas arcadas pela Autora, no que tange aos serviços de apoio jurídico, a SWOT avaliou as notas fiscais, anexas aos Autos. Foram evidenciados os gastos dispendidos com os prestadores de serviços da parte jurídica, trazendo luz ao que está descrito em cada nota fiscal.

43. Com relação à taxa administrativa e demais cobranças e pagamentos realizados, foi levantado o montante cobrado, por intermédio de notas de débito com as respectivas notas fiscais pela MAC LAREN e o que foi respectivamente pago pela BRAM. Além disso, foi apurado se o percentual de 15%, no que diz respeito a taxa incidente sobre serviços extras emergenciais realizados por terceiros nas dependências dos terminais portuários, é adequada.

44. No tocante à perda contratual, a SWOT verificou o contrato com a Fendercare e apontou os principais aspectos contratuais em relação a esta temática.

45. No que diz respeito à perda de liquidez e ao endividamento, a SWOT verificou, por intermédio das Demonstrações Contábeis, a aplicação de índice de liquidez e endividamento, utilizados no mercado e que avaliam a capacidade de pagamento da empresa frente as obrigações.

46. Para cálculo da temática de lucros cessantes, houve o entendimento do caso e verificação das operações dentro da linha de negócio da empresa MAC LAREN, bem como ela está contabilizada.

47. Além disso, como há divergência nas cifras relacionadas ao lucro cessante, a SWOT verificou o que as Partes adotaram como premissa e fez as considerações pertinentes ao longo da apuração.

48. Assim, aplicando os conceitos inerentes ao cálculo, foram levados em conta:

- (i) Valor da receita média dos últimos 36 meses e do período impactado, tomando como referência as Demonstrações do Resultado do Exercício dos anos de 2014, 2015, 2016 e 2017;
- (ii) Análise da quantidade de tempo em que os berços permaneceram interditados, com base em métricas verificadas pela Engenharia;
- (iii) Apuração de fatores de mercado, utilizando dados da ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviário;
- (iv) Efetivo cálculo do lucro cessante, considerando as premissas mercadológicas e dados históricos dos Demonstrativos Contábeis da MAC LAREN.

5. AVALIAÇÃO DOS ARGUMENTOS DAS PARTES

49. A avaliação dos pleitos do presente processo foi feita de forma integrada, reunindo os conhecimentos de Engenharia e Gestão da Equipe Técnica da SWOT e aqueles relativos à área Contábil e Financeira do nosso time de Contadores e Economistas.

50. As premissas básicas para o tratamento dos dados por cada equipe foram estabelecidas de forma independente e, à medida que o trabalho avançou, foram delineadas as conclusões em comum acordo entre as áreas de conhecimento.

5.1 ANÁLISE DE ENGENHARIA

51. Inicialmente cabe comentar que esta Perícia não entende o local denominado de A4 como um berço, uma vez que não está servido por qualquer cais ou dolfim de atracação, sendo apenas uma área que pode ser utilizada para posicionar uma embarcação, necessariamente atracada a uma outra. Embora resulte em maior flexibilidade operacional para o terminal, não pode ser considerado com o mesmo peso em relação aos outros berços.

52. Por outro lado, considerando que os Berços A1, A2 e A3 têm uma localização melhor, com área de acesso mais ampla, eles têm um peso maior quando comparados com os berços B, C e D. A Perícia entende que, entretanto, o impacto econômico efetivo pode ser avaliado com mais precisão a partir dos resultados financeiros do terminal antes e durante o período afetado pelo acidente.

53. Outro aspecto válido a ser abordado diz respeito à eventual sazonalidade do mercado em que a MAC LAREN se insere, e que eventualmente pode afetar o faturamento ao longo do ano. Tal verificação foi baseada no estudo da evolução do faturamento nos 3 anos anteriores ao acidente.

54. Em tempo, importante ressaltar a natureza dos serviços prestados no terminal da MAC LAREN, conforme verificado no *site* da empresa (Figura 20). No terminal em questão é fornecida a devida estrutura para atendimento logístico de apoio às atividades marítimas, bem definidas na Lei n° 9.432/97¹⁵. O terminal da MAC LAREN está enquadrado como um sítio de apoio às atividades realizadas em instalações ou embarcações localizadas em alto mar/*off shore* (em águas nacionais e na Zona Econômica).

BASE DE APOIO

A MAC LAREN possui completa base de apoio logístico e atende às operações de exploração e produção de óleo e gás do Brasil, com excelência e visando sempre a maior satisfação do cliente.

Situada em porto próprio na Ponta Da Areia, Niterói – RJ - oferece todos os recursos necessários ao atendimento seguro e ágil de embarcações, e quaisquer operação logística.

A unidade da Mac Laren da Ponta da Areia, dispõe de cais do tipo atracadouro, com comprimento total de 383.0 m lineares, somando um total de 07 (sete) berços com profundidade máxima de 7.0 metros, contando ainda com canal de acesso e bacia de evolução, com profundidade máxima de 8 metros.

Figura 20 – Site MAC LAREN: Serviços (<http://www.maclaren.com.br/servicos.html>)

55. Essas considerações tem o objetivo de determinar o período efetivo de interdição parcial do terminal em razão do acidente, e permitirá estimar os lucros cessantes do terminal devido ao ocorrido, no período de 26/10/2017 a 26/07/2018, quando a área foi liberada pelo INEA, conforme documento abaixo (SW-14):

¹⁵ A qual dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dentre outras providências neste âmbito

Proc. Nº. :		NOTIFICAÇÃO		Nº.:GEOPEMNOT/01096043	
Empresa/Nome MAC LAREN OIL ESTALEIROS EIRELI			CNPJ/CPF 05.646.148/0002-00		
UNIDADE REPARAÇÃO DE EMBARCAÇÕES DE		CÓDIGO DA UNIDADE UND41757		INSCRIÇÃO ESTADUAL 79.377.511	
ATIVIDADE PRINCIPAL REPARAÇÃO DE EMBARCAÇÕES DE QUALQUER TIPO			CÓDIGO DA ATIVIDADE 14.13.10		
ENDEREÇO DA ATIVIDADE RUA BARÃO DO AMAZONAS, 19 A 29					
MUNICÍPIO NITERÓI			BAIRRO/LOCALIDADE CENTRO		CEP 24030-111
CONTATO/REPRESENTANTE				TELEFONE(S)	
CARGO					
Com base na Lei nº 3467 de 14 de setembro de 2000 - que dispõe sobre as sanções administrativas derivadas de condutas lesivas ao Meio Ambiente no Estado do Rio de Janeiro, fica V.Sa., Notificada de que a partir de 26 de julho de 2018, a área Marinha impactada pelo vazamento de lama de perfuração, ocorrido no 26 de outubro de 2017, proveniente do líquido vertido pela Balsa de Transporte Marbella e retirado através de processo de sucção do leito marinho, está liberada para navegação devendo ser observados os procedimentos de atracação e desatracação em velocidade reduzida de no máximo 03 (três) nós, com base no Relatório Gerencial Consolidado do Monitoramento Ambiental das Atividades de Remoção de Lama de Perfuração Vertida no Região do Porto de Niterói - Julho/2018, conforme Processo Administrativo nº E-07/002.1961/2018.					
TECNICO DO INEA CARLOS EDUARDO STRAUCH				MATRÍCULA 27/1591-6	
CARGO CHEFE DE SERVIÇO				DIVISÃO GEOPEM	
DATA 9/05/2018		ASSINATURA <i>Carlos Eduardo Strauch</i>			

Figura 21 – Documento do INEA desinterdição dos berços (SW-14)

5.1.1 Avaliação Comentada dos Fatos

56. Pelo entendimento desta Perícia, a partir das evidências obtidas nos documentos do processo, nas entrevistas feitas e na visita técnica, e apesar de ter sido apresentada no item 2.2 deste documento uma cronologia detalhada dos fatos, a Perícia indica a seguir as datas mais significativas dos acontecimentos pertinentes à análise de engenharia:

25/10/2017: Atracação do *Bruce Kay* no berço A2 da MAC LAREN;

26/10/2017: Início da operação transbordo e naufrágio da Marbela;

11/12/2017: Içamento da Marbela;

22/12/2017: Interdição do Píer A2 pelo INEA e retirada da Marbela pela Manobras do terminal;

01/02/2018: Aprovação do plano da BRAM pelo INEA – extensão da interdição num raio 50 m do Píer A2;

15/04/2018: Desatracação das balsas Simpson, Remora e Orca;

26/07/2018: Liberação da área marítima do terminal MAC LAREN pelo INEA.

57. No período supracitado ocorreram os seguintes fatos que afetaram efetivamente o funcionamento das atividades do terminal, pelo entendimento desta Perícia:

58. No período de 26/10/2017, data do naufrágio da Marbela, até 22/12/2017 ficaram completamente interditados os píeres A2 e A4, onde estavam localizados o navio *Bruce Kay* e a barcaça Marbela. Além disso, o acesso aos píeres A1 e A3 também ficou prejudicado, podendo apenas ser dada continuidade ao atendimento às balsas Simpson, Remora e Orca, que já estavam atracadas nos mesmos.

59. Somente a partir de 22/12/2017, foi oficialmente interditado o Píer 02 pelo INEA, mas a constatação de que havia ocorrido derramamento de óleo pesado, em 04/11/2017, já afastou possíveis clientes do terminal, devido aos riscos de que manobras de embarcações na área pudessem ser associadas ao dano ambiental. A partir de 01/02/2018, quando o INEA estabeleceu uma interdição num raio de 50 m do Píer A2, a operação dos Píeres A1 e A3 ficou formalmente interrompida.

60. Considerando os reflexos negativos que uma intervenção dos órgãos ambientais estabelece nas áreas afetadas, esta Perícia entende que as consequências do acidente começaram a afetar inicialmente o terminal a partir do dia 26/10/2017, porém o impacto mais efetivo foi caracterizado pela tentativa inicial de reflutuação da balsa no início de novembro, e quando esta submergiu totalmente em 04/11/2017, percebendo-se o

vazamento de óleo (Fl. 183), até o dia 26/07/2018, quando o INEA finalmente liberou a área. Nesse período os Píeres A1, A2, A3 e A4 ficaram impedidos de serem utilizados.

61. Esta Perícia entende também que os Berços B, C e D foram de certa forma afetados, porém não há indícios nos Autos que permitam quantificar tal impacto.

62. No que concerne à responsabilidade pelo acidente, é possível referir-se às informações dos Autos, e principalmente nas conclusões da Perícia conduzida pela Capitania dos Portos (Fl. 423), que apontou como causas determinantes do acidente “**imprudência, imperícia e negligência na execução da faina**” e nomeando como possíveis responsáveis pelo acidente os seguintes atores:

- Os operadores da balsa: Rodrigo Santos Porto e Carlos Roberto de Souza;
- Os tripulantes do navio *Bruce Kay*: Antonio Carlos Carvalho Calandrini Matos (Comandante), Julio Domingos de Souza (Imediato), e José Hélio de Oliveira Melo (Sub-chefe de Máquinas), pela falha na condução da manobra, por intervir indevidamente na operação e por iniciar o bombeamento sem a autorização da C-Tank, empresa contratada para a execução do serviço;
- Os representantes da C Tank Serviços de Manutenção Industrial e Reparos em Geral Ltda.: Rogério Sotão Calderaro (Diretor) e Leonardo Coelho da Silva (Supervisor), por não terem verificado as condições operacionais da balsa e por não terem participado da operação;
- O representante da BRAM OFFSHORE, Felipe de Oliveira Agualuza, por permitir que a tripulação interferisse na operação e iniciasse o bombeamento sem a autorização da empresa C-Tank.

63. Através dos relatos da DPC¹⁶ acostados nos Autos e pela relação contratual entre a BRAM e suas subcontratadas, fica evidente que a operação deveria ser coordenada pela C-Tank, mas por atraso do seu representante na chegada ao terminal, e pela pressa da Ré em liberar o *Bruce Kay*, a manobra de transferência começou a ser feita pelos operadores da balsa, sem o conhecimento necessário das condições de estabilidade da mesma e sem levar em consideração o Plano de Carregamento da embarcação, fundamental para orientar a manobra, estabelecendo a ordem de enchimento dos tanques com segurança.

64. A MAC LAREN, na qualidade de Autoridade Portuária, e atendendo aos requisitos da Resolução 3274 da ANTAQ, aprovou a atracação do *Bruce Kay*, cuja documentação estava regular, como atestado pela DPC, e autorizou a realização da operação por empresa terceirizada pela Ré, a C-Tank, que por sua vez contratou os serviços da Marbela através da BM Marítima, e que por sua vez afretou a balsa Marbela, de propriedade da empresa W.M Estaleiros para auxílio na operação de transbordo. As condições de operação de empresas subcontratadas pelos clientes estão estabelecidas no item 15 das Condições Gerais de contratação da MAC LAREN, discriminadas no parágrafo 66 abaixo, repassando à BRAM a responsabilidade pelos atos praticados por suas terceirizadas.

65. Não consta nos Autos que a MAC LAREN tenha autorizado o início da operação de transbordo da maneira que foi executada. Também não foram registrados durante todo o período de interdição quaisquer questionamentos quanto à atuação da Autora pela Ré, direito que lhe é garantido pela Resolução 3274 da ANTAQ, Cap II Item V (***“levar ao conhecimento da ANTAQ e da Administração do Porto as irregularidades de que tenha conhecimento, referentes ao serviço prestado”***).

66. O que se pode constatar é que a BRAM assumiu de imediato a responsabilidade de promover ações proativas no sentido de resolver as consequências do acidente, junto à DPC e ao INEA, com a salvação da balsa Marbela e a limpeza e desinfecção

¹⁶ Diretoria de Portos e Costas

da área atingida pela poluição, atitude de quem reconhece sua responsabilidade pelo evento.

67. Como concluído pela Capitania dos Portos, em seu laudo final do inquérito instaurado (Fl. 424), a possível responsabilidade pelo acidente inclui a BRAM e suas subcontratadas e, como já registrado em Decisão da Ilma. Magistrada Maria Cristina de Brito Lima, de 22/04/2021 (Fl. 3034), a Ré é a única empresa com relação contratual com a Autora e somente ela pode responder nos presentes autos judiciais. Cite-se trecho da referida decisão: “**Com relação à denúncia à lide à empresa C-Tank, INDEFIRO, vez que a parte autora não guarda qualquer relação contratual com aquela, tendo o contrato sido firmado entre a Ré e a C-Tank**”.

68. Embora a conclusão do inquérito não possua a força de uma sentença, as informações levantadas e registradas, principalmente a partir dos testemunhos dos principais participantes da operação, são evidências do protagonismo da Ré e suas subcontratadas na ocorrência do acidente.

69. Além disso, cabe lembrar que, de acordo com as Condições Gerais de contratação da MAC LAREN, item 15, Fl.45, “**Não será permitida a execução de serviços na EMBARCAÇÃO por pessoas físicas ou jurídicas não contratadas pela MAC LAREN, exceto quando expressamente autorizado por escrito pela MAC LAREN. A permissão de execução dos serviços concedida pela MAC LAREN fica condicionada a estrita observância do MANUAL DE SEGURANÇA, normas de segurança e administrativas da MAC LAREN e não implica em qualquer responsabilidade sobre quaisquer atos praticados por tais pessoas, bem como suas consequências.**”

5.1.2 Alegação da MAC LAREN

70. **Interdição dos Berços:** a MAC LAREN alega, conforme petição de seus advogados, Fl. 2.780 dos Autos que, “**...cabe apenas reiterar que, conforme**

minuciosamente exposto na inicial, a Autora, em decorrência do acidente, teve 70% (setenta por cento) do cais paralisado; exatos 274 dias de paralisação.

71. A Autora menciona, como referência para justificar o pleito, o relatório da SWELL Engenharia, que indica um período menor (Fl. 460), uma vez que foi concluído antes da efetiva liberação do terminal pelo INEA, que só ocorreu em 26/07/2018:

“Data do início da paralisação: 24 de outubro de 2017

Data deste laudo: 20 de junho de 2018

Quantidade de dias inoperantes: 239”

72. Mesmo considerando os 26 **dias** decorridos da data do laudo até a liberação final pelo INEA, seriam 265 dias e não 274. Esta Perícia avalia este pleito no item 5.1.4 e 5.1.5.

5.1.3 Alegação da BRAM

73. Interdição dos berços: Em relação ao pedido de lucros cessantes, a BRAM alega que a MAC LAREN interditou integralmente os berços A1, A2, A3, A4, a partir do momento do acidente e, metade da capacidade do berço B, a partir da instalação das barreiras de contenção.

74. Contrapondo essa questão de interdição total dos berços A1, A2, A3, A4, foi alegado que existiam 3 embarcações atracadas nos berços A1 e A3, as quais ficaram neste espaço até a data de 15/04/2018. Com isso, afirma que não houve perda de receita por parte da MAC LAREN até esta data. Já com a perda de 50% de receita do berço B, a BRAM alega que este berço permaneceu operante, mesmo após colocação das barreiras de contenção.

75. Assim, defende que em eventual cálculo, deve ser apurado o período de interdição como indicado a seguir no Relatório dos Assistentes Técnicos da Ré (Fl. 2.513);

“Para esta avaliação e com base nas premissas LOC indicadas ao longo deste trabalho, considera-se que as interrupções dos respectivos berços ocorreram conforme abaixo:

- ***Berços A1 e A3: Período entre 15/04/2018 e 16/06/2018 – 61 dias.***
- ***Berço A2: Período entre 22/12/2017 e 26/07/2018 – 216 dias.***
- ***Berço A4: Desconsiderado, em razão das restrições inerentes e confirmadas pela ocupação desprezível ao longo do período pesquisado.***
- ***Berços B, C e D: Sem interrupção.”***

76. Além disso, a Ré alega que a retração da indústria de óleo e gás no Brasil, a redução da frota de embarcações de apoio marítimo e o aumento de oferta de bases de apoio marítimo impactaram negativamente este mercado. A empresa defende ainda que ocorreu expressiva redução do preço do petróleo no mercado mundial, a partir de 2014, até os dias atuais (referente à 19/10/2018, data da contestação da BRAM).

77. Desse modo, além da crise mundial do preço do petróleo, no cenário doméstico problemas políticos e financeiros da Petrobras, segundo a BRAM, desencadearam reações em toda a cadeia *off shore*, o que, por conseguinte, acarretou na redução das atividades das operações portuárias. Com isso, setores da indústria de óleo e gás passaram a enfrentar uma grave retração.

78. Em função disso, segundo a BRAM, a diminuição das operações do estaleiro é um reflexo do cenário internacional e doméstico, não possuindo, portanto, relação direta com acidente ocorrido.

79. A BRAM aponta ainda que, em virtude de diversos terminais portuários e bases de apoio marítimo terem ficado ociosos, gerando maior concorrência, houve como consequência, uma redução de preços dos serviços do setor.

80. A Perícia avalia este pleito no item 5.1.4 e 5.1.5.

5.1.4 Considerações de Engenharia

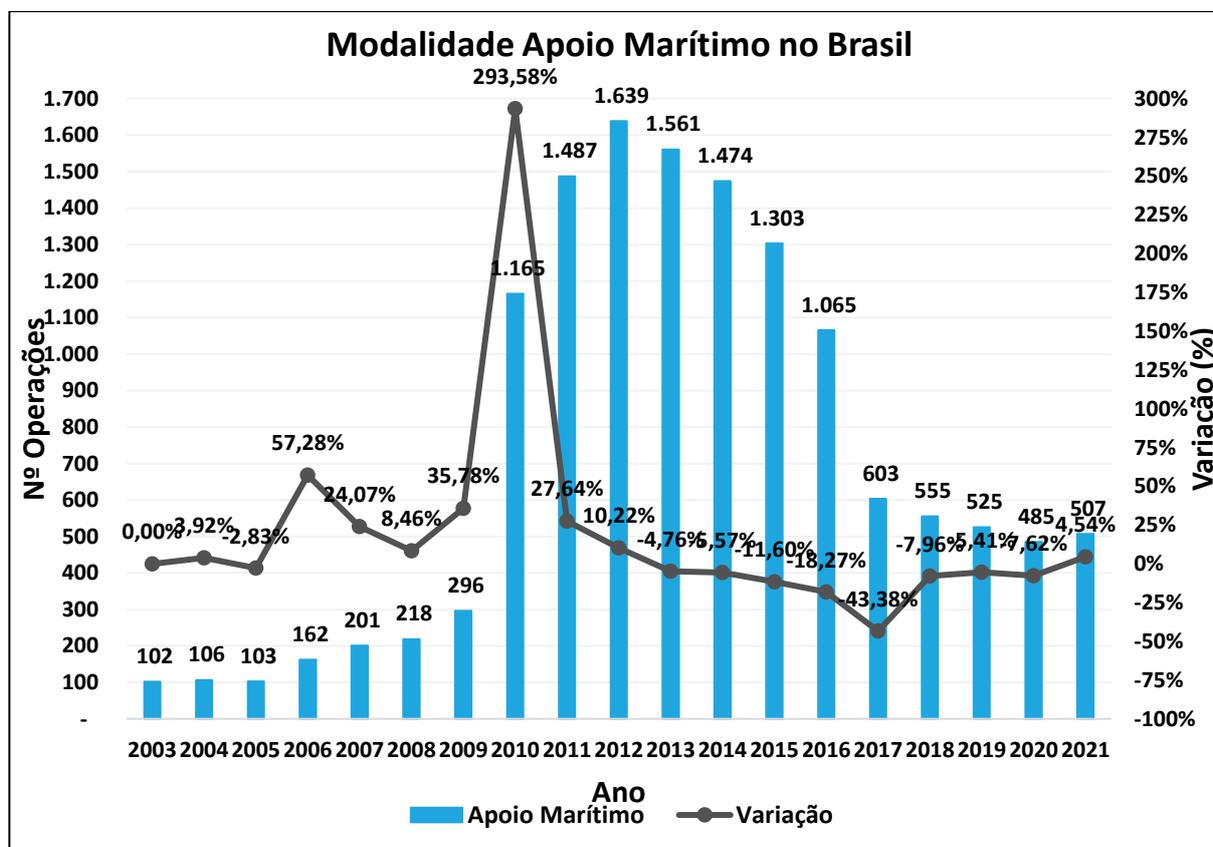
81. De acordo com a Metodologia descrita no item 4.1, a interdição causou a redução expressiva da área operacional do terminal a partir de 26/10/2017 a 26/07/2018. A Perícia entende que, como o acidente ocorreu em 26/10/2017, suas consequências começaram a afetar inicialmente o terminal a partir deste dia, porém o impacto mais efetivo foi caracterizado pela tentativa inicial de reflutuação da balsa no início de novembro, e quando esta submergiu totalmente em 04/11/2017, percebendo-se o vazamento de óleo (Fl. 183)

82. Tratando-se de uma empresa de serviços cuja principal carteira de clientes são os armadores de embarcações de apoio marítimo, é importante considerar a evolução desse mercado nos anos imediatamente anteriores ao naufrágio da Marbela, e seu impacto no faturamento do terminal.

83. De acordo com dados obtidos da ANTAQ¹⁷, após um crescimento vertiginoso que atingiu o auge em 2012, o mercado começou a desacelerar, tendo havido uma redução considerável no número de operações de afretamento de 2016 para 2017, como pode ser observado no Gráfico 1 a seguir:

¹⁷ <https://www.gov.br/antag/pt-br>

Gráfico 1 – Gráfico de variação do número de operações na modalidade de apoio marítimo no Brasil



84. Outra sólida referência sobre o assunto é a publicação do BNDES - **MERCADO DE EMBARCAÇÕES DE APOIO A PLATAFORMAS DE PETRÓLEO E GÁS NATURAL**, de março de 2020¹⁸ (SW-07). O documento apresenta um resumo do desenvolvimento desse mercado que ilustra bem as oscilações do mesmo, como pode ser observado no seguinte trecho:

“No Brasil, as atividades de navegação de apoio à exploração e produção (E&P) off shore iniciaram-se em 1968, quando a Petrobras decidiu perfurar na área que viria a se tornar o campo de Guaricema, na bacia de Sergipe/Alagoas. Todavia, o início da produção no campo de Garoupa, na bacia de Campos, em 1974, foi o que, de fato, deu impulso às atividades de apoio marítimo no país.”

¹⁸ BNDES Set., Rio de Janeiro, v. 26, n. 51, p. 77-124, mar. 2020

Uma nova fase de expansão da frota de embarcações de apoio marítimo no Brasil, impulsionada por crescentes investimentos em E&P, amparada por marco regulatório e condições de financiamento adequados, ocorreu entre os anos de 2000 e 2014, período durante o qual o preço do petróleo apresentou gradual e consistente alta, à exceção da crise mundial de 2008...

[...]

Desde 2000, quando havia 139 navios de apoio em operação, até 2008, ano em que 205 deles operavam, contabiliza-se um crescimento anual médio de 5% na frota. A partir de 2008, até meados de 2014, a taxa de crescimento anual médio elevou-se para o nível de 16%, quando se atingiu o pico de quinhentas embarcações de apoio em operação no Brasil. Desde então, com a forte redução nos preços do petróleo, combinada com a suspensão das rodadas de licitação de blocos exploratórios, a tendência se inverteu e a quantidade de embarcações em operação, no fim de 2019, foi reduzida para 365 (Gráfico 3)."

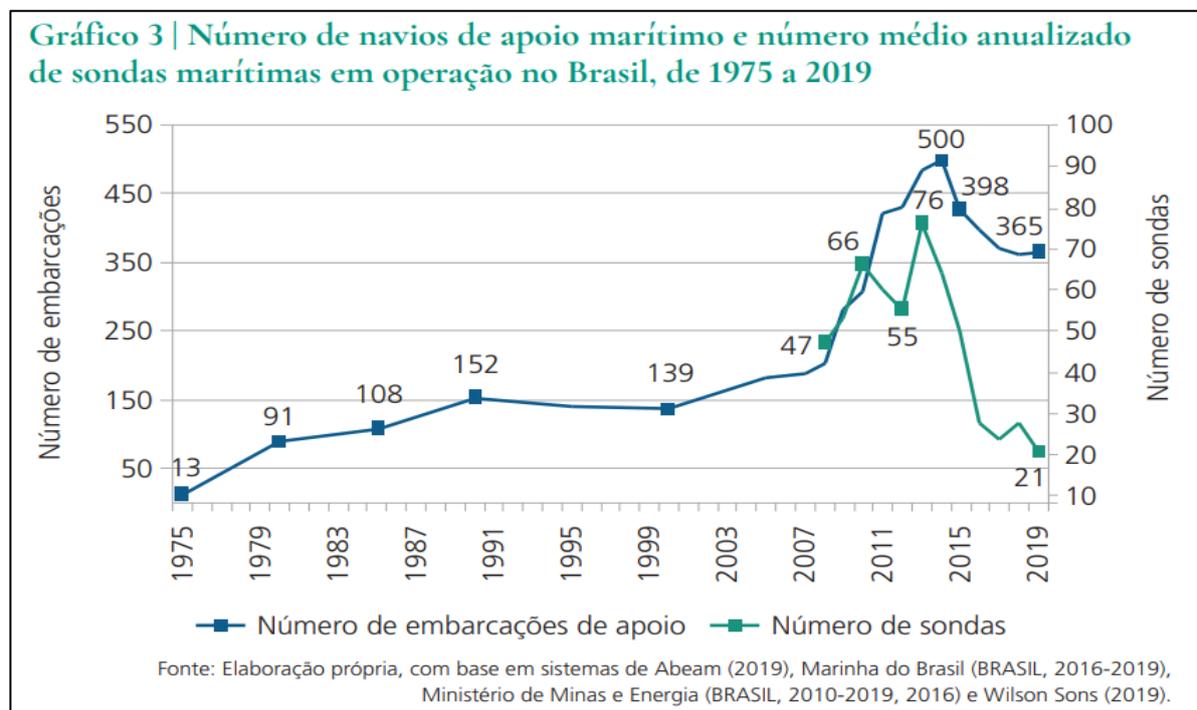
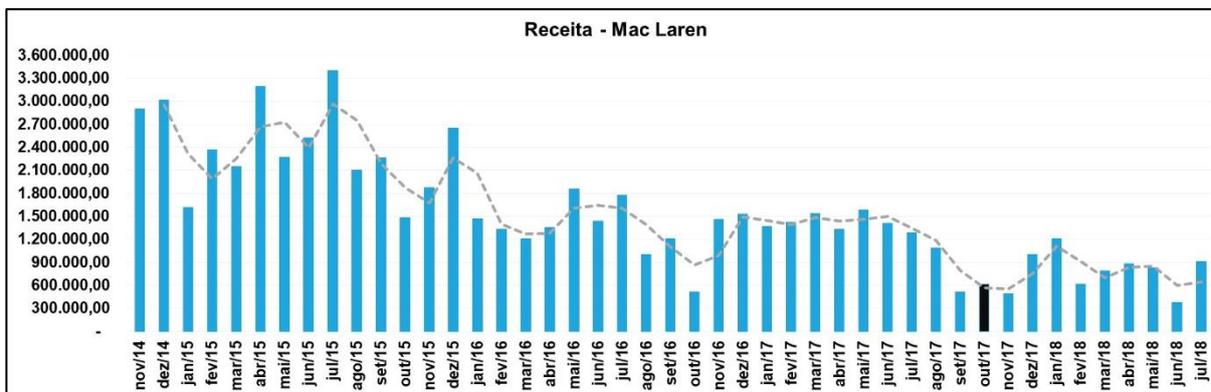


Figura 22 – Gráfico de número de navios de apoio marítimo e número médio anualizado de sondas marítimas em operação no Brasil, de 1975 a 2019 (SW-07)

85. Os dados corroboram os resultados indicados pela ANTAQ, e demonstram claramente a crise que se abateu sobre o setor, afetando negativamente os negócios da MAC LAREN antes da ocorrência do acidente em pauta.

86. O efeito da crise sobre os resultados da MAC LAREN pode ser constatado no gráfico de evolução da receita líquida do terminal no período de novembro de 2014 a novembro de 2018, indicado a seguir, baseado nos dados contábeis da empresa:

Gráfico 2 – Evolução da Receita da MAC LAREN



87. Desta forma, tal efeito da crise deve ser levado em consideração no cálculo da indenização devida à Autora, de modo a expurgar nas perdas atribuídas ao acidente aquelas devidas às variações de mercado. Essa consideração é realizada no item 5.2.5 deste Laudo.

5.1.5 Conclusão da Análise de Engenharia

88. A perícia de Engenharia no presente processo tem como objetivo de apurar a responsabilidade, ou não, da BRAM pelo acidente, definir a dimensão e período de interdição dos berços do estaleiro e analisar os efeitos do mercado e suas consequências sobre os prejuízos do terminal.

89. Após detalhado e cuidadoso exame dos autos, a Perícia conclui que:

- I. **Responsabilidade do acidente:** Esta Perícia entende que a Ré foi a responsável pelo acidente, com base nas considerações dos parágrafos 61 a 69 deste Laudo;
- II. **Interdição dos berços do estaleiro:** Em decorrência do acidente, os berços A1, A2, A3 e A4 foram afetados inicialmente a partir do dia 26/10/2017, com a instalação das boias de contenção na área, porém o impacto mais significativo foi caracterizado pela tentativa inicial de reflutuação da balsa Marbela no início de novembro, e quando esta submergiu totalmente, em 04/11/2017, sendo

percebido o vazamento de óleo (Fl. 183). A partir de 22/12/2017, quando o INEA interditou o berço A2, toda a área adjacente foi afetada formalmente (Resposta ao quesito 5 da Autora). Posto isto, a Perícia entende que o período de interdição a considerar efetivamente seria de 26/10/2017 (início dos impactos na operação dos berços citados) a 26/07/2018 (liberação da área pelo INEA), depois de concluída a descontaminação (Resposta ao quesito 6.1.1 da Autora);

- III. Efeito do mercado:** Conforme os estudos realizados, apresentados nos itens 5.1.4 e 5.1.5 e nas respostas aos quesitos, houve de 2014 a 2017 retração de todas as atividades da indústria de Óleo e Gás e em consequência, uma redução das atividades comerciais nos Terminais Portuários ligados às atividades *off shore* (Respostas ao Quesitos 15, 16 e 18 da Ré). Os efeitos do mercado sobre os resultados do estaleiro foram significativos e podem ser observados no “Gráfico 2 – Evolução da Receita da MAC LAREN”, página 43 deste Laudo, levantado a partir das informações contábeis da empresa. A quantificação desse efeito sobre o resultado operacional da Autora no decorrer do período da interdição foi feita a partir das taxas de redução do número de operações das embarcações de apoio *off shore*, às quais a atividade do terminal está estreitamente ligada, devidamente considerada no item 5.2.5 deste Laudo.

5.2 ANÁLISE DE CONTABILIDADE

5.2.1 Conceitos Contábeis

90. Para a resolução deste pleito, deve-se levar em consideração alguns conceitos para melhor entendimento dos cálculos dos valores, ora reclamados. Diante disso, segundo as Normas Contábeis vigentes, Legislações aplicáveis e autores de referência na área contábil, a seguir estão elencadas algumas definições para (1) Lucro Cessante, (2) Índice de Liquidez; (3) Índice de Endividamento; (4) Índice de Margem:

(1) Lucros Cessantes:

91. No que diz respeito aos Lucros Cessantes, é matéria abrangida pelo Código Civil brasileiro - Lei nº 10.406/02, na parte de Responsabilidade Civil, a qual pertence à categoria denominada danos patrimoniais. Como disposto no artigo 402: "*salvo as exceções expressamente previstas em lei, as perdas e danos devidas ao credor abrangem, além do que ele efetivamente perdeu, o que razoavelmente deixou de lucrar*".

92. Ao verificar esse dispositivo, faz-se necessário separar objetivamente os conceitos por trás da Lei, sendo, (A) o que foi efetivamente perdido e (B) o que razoavelmente deixou de lucrar. A partir desse texto, temos que, (A) é enquadrada na questão de danos emergentes, ou seja, um prejuízo imediato e mensurável financeiramente, enquanto (B) é propriamente o conteúdo abarcando lucro cessante, ou seja, é preciso dimensionar, levando em conta as peculiaridades do item de estudo para obtenção do quantitativo adequado à título de frustração de lucro.

93. Segundo o Dicionário Jurídico de Maria Helena Diniz (v.3, p. 174, ed. Saraiva, 1998 apud Zanna 2011, p.355), Lucro Cessante é definido por:

"1. Dano privativo ou privação de um lucro lícito esperado pelo credor do adimplemento da prestação pelo devedor. Trata-se do lucro que se deixou de auferir em razão do descumprimento de uma obrigação do devedor. 2. Benefício que o lesado deixou de obter em virtude de lesão. 3. Aquele que, razoavelmente, se deixou de se ter; é a diminuição do potencial do patrimônio (Clóvis Bevilacqua). 4. Lucro que se foi privado pela ocorrência de fato ou fato alheio à vontade."

94. Tendo em vista a definição do que seria justamente lucro cessante, Zanna (2011, p.355) apresenta, o que seria a reparação desta modalidade de dano sendo, nesse caso:

“A indenização por lucros cessantes tem por objeto repor ao autor da ação os lucros frustrados cuja perda decorreu (ou decorre) de ações impensadas, acidentais, ilegais ou eivadas de má-fé, empreendidas por terceiro com a intenção, ou não, de prejudicá-lo. Portanto, a indenização por lucros cessantes deve ser de tal monta que reponha o quantum frustrado por não poder atuar, comercialmente ou profissionalmente, como de costume.”

95. Ao calcular o que seria cabível, deve ser considerado a diferença entre lucro e receita, pois como abordado por Lopes Sá (2019), lucro cessante não se confunde com receita cessante, já que a receita cessante está vinculada ao cancelamento de vendas, enquanto o lucro cessante está relacionado à rentabilidade econômica.

96. Assim, para o lucro líquido, o qual corresponde ao rendimento de uma companhia, para fins de cálculo, faz-se necessário computar as receitas e deduzir todos os custos e despesas, além dos descontos tributários e participações devidas. Como apontado pelo professor Marion (2010, pg. 106) *“O lucro líquido é a sobra líquida à disposição dos proprietários (sócios ou acionistas)”*.

97. Dessa forma, caso a empresa tenha apurado, ao longo de um determinado período, mais receitas do que os custos, despesas e tributos a pagar, apresentará saldo positivo na rubrica de lucro. O contrário também é verdadeiro, sendo apurado, nesse caso, prejuízo. Lopes Sá (2019) referência que o reconhecimento dos efeitos [do lucro cessante] se mensura nos impactos sobre lucratividade, corroborando a tese da consideração pelo o lucro, não receita.

98. Além disso, para comprovação do direito por lucro cessante, é necessário embasamento por critérios mensuráveis, para que, não seja criado cenário de lucros hipotéticos ou imaginários, como já decidiu o Superior Tribunal de Justiça, pelo Relator Ministro Barros Monteiro, no Resp. 107.426 j. 20.02.2000 – DJU 30.04.2001 e RSTJ 153/298 *“o lucro cessante não se presume, nem pode ser imaginário. A perda*

indenizável é aquela que razoavelmente se deixou de ganhar. A prova de existência do dano efetivo constitui pressuposto ao acolhimento da ação indenizatória.”

99. Assim, para ter melhor conhecimento das fontes de receitas da empresa e, por conseguinte, apurar o lucro adequadamente, faz-se necessário o conhecimento dos livros de registros, tais como DRE (Demonstração do Resultado do Exercício) e Balanço Patrimonial. Desse modo, para que sejam mais assertivas possíveis, precisa-se de boas e robustas fontes documentais, como explica Zanna (2011, p.361):

“Então, para que o Perito Judicial atenda às expectativas de quem o nomeou, deve fornecer a cifra que lhe pareceu adequada segundo as circunstâncias e segundo as provas documentais e contábeis a que teve acesso. Portanto, o valor por ele indicado terá sempre um componente de subjetividade. Quanto melhores e mais robustas forem as provas documentais e contábeis, menor será a carga de subjetividade implícita no valor oferecido como indicativo da indenização pleiteada e vice-versa.”

100. Ainda neste tema, Zanna (2011) aborda a importância da utilização temporal a ser pesquisada, sendo de um até três anos antes do evento, cabendo julgamento a esse respeito do profissional, contudo, a praxe é a utilização da média dos últimos três anos. Com isso, a determinação do valor apropriado terá bases mais sólidas, gerando mais prudência nos números contidos no Laudo.

101. Uma vez definida a base documental e o escopo temporal de análise, é impreterível a aplicação ao caso concreto. Porém, algumas dificuldades podem surgir nessa mensuração, visto que não há um método exato para tal apuração. Zanna (2011, p. 366) menciona que não existe *“receita do bolo”* e referencia as palavras do Professor Lopes de Sá para corroborar com a linha de raciocínio: *“Essa meta, todavia, é alcançada por diversos trabalhos de análise, sob as peculiaridades da causa quae nocet (a causa que prejudica); tudo deve partir dessa motivação”*.

102. Dessa forma, é possível verificar que se faz necessária extensiva análise e verificação das peculiaridades e entendimento de cada segmento de negócio, porte do negócio, além de levar em conta, o cenário micro e macroeconômico existentes naquele momento do contratempo entre as Partes envolvidas. Como afirma Lopes Sá (2019) *“Os cálculos do lucro cessante dependem da natureza da formação dos lucros e daquela do impedimento, variando, por conseguinte, para cada caso”*.

103. Portanto, é preciso conhecimento aprofundado e estudo da situação, verificando as causas, qualidade, quantidade, tempo, espaço e colateralidade do fato ou dos fatos que geram o impedimento de obter lucros (LOPES SÁ, 2019). Destarte, para cômputo do montante relacionado ao lucro cessante, é essencial ter como base critérios de julgamento e premissas adequadas, que façam sentido para cada *business*, como é o caso da disputa em questão.

(2) Índice de Liquidez: Corrente

104. Os indicadores de liquidez evidenciam a capacidade de uma entidade empresarial de honrar os passivos, ou seja, funcionários, dívidas, fornecedores e empréstimos, por exemplo. Para essa evidenciação existe uma série de índices, dentre os quais podem ser analisados sob diferentes perspectivas, trazendo luz sobre determinadas decisões empresarias.

105. Há índices que envolvem questões relacionadas aos estoques, valores os quais devem ser subtraídos para efetivo cálculo. Contudo, para fins de objetividade, tais índices não serão abordados, visto que, na empresa em questão (MAC LAREN), o conceito de estoque não se aplica.

106. Este índice indica se a empresa possui recursos disponíveis para de quitar as obrigações financeiras dentro do período de 12 meses, ou seja, o que seria classificado

$$\frac{\text{Ativo Circulante}}{\text{Passivo Circulante}}$$

como curto prazo, contabilmente, permitindo ter ideia da relação entre ativo e passivo circulantes¹⁹. A fórmula é composta por:

107. Não existe, um patamar ideal para o indicador, variando da estratégia de cada empresa e o perfil de cada setor. A evolução desses índices deve ser acompanhada ao longo do tempo, analisando comparativamente os pares de mercado, dentro do mesmo segmento, e considerando a conjuntura macroeconômica.

(3) Índice de Endividamento: Geral

108. O índice de endividamento geral é capaz de auferir a proporção do ativo total financiado por terceiros. Sua fundamentação é que quanto mais elevado for, maior é o montante de capital dos credores utilizados para gerar lucros na empresa²⁰. Em outros termos, esse índice verifica o grau de endividamento da empresa e sua alavancagem financeira. A fórmula é composta por:

$$\frac{\text{Passivo Circulante} + \text{Passivo Não Circulante}}{\text{Ativo Circulante} + \text{Ativo Não Circulante}}$$

(4) Índice de Margem: Operacional

109. O índice de margem operacional evidencia como se comportam as receitas do negócio em relação ao lucro gerado, após deduzidas as despesas/custos operacionais²¹. Em termos práticos, exprime o ganho da empresa relativamente ao faturamento líquido, sendo, quanto mais alta esta margem, melhor para a empresa. A fórmula é composta por:

$$\frac{\text{Lucro Operacional}}{\text{Receita Operacional} - \text{Impostos Incidentes}}$$

¹⁹ Póvoa (2012)

²⁰ Gitman, Lawrence J. (2010)

²¹ Póvoa (2012)

5.2.2 Alegação da MAC LAREN

110. Por intermédio da sua Inicial, a SWOT explicita algumas questões que foram abordadas pela MAC LAREN, sendo pontos importantes para os cálculos pertinentes, em relação às cifras monetárias, em decorrência das questões relacionadas com a paralisação das operações.

I. Interdição dos berços:

111. MAC LAREN alega que, em decorrência do acidente, seu cais ficou comprometido em 70% da operação de atracação ao longo de 9 meses – 274 dias – mais precisamente.

112. A empresa também defende que possui 7 berços (A1, A2, A3, A4, B, C e D) marítimos, dentre os quais, 5 ficaram inutilizados (A1, A2, A3, A4, B) em virtude do naufrágio e das operações de limpeza do leito marinho, que ocupou toda essa extensão de área.

113. O berço A2, segundo alegações, foi onde ocorreu o acidente, o qual também ocasionou na inutilização do berço A4 que, por conseguinte, bloqueou o acesso aos berços A1 e A3. Adicionalmente, as operações do berço B foram prejudicadas, em parte, por conta dos trabalhos de contenção e limpeza da área.

114. A avaliação do impacto do acidente sobre o funcionamento do terminal fora realizada pela equipe de engenharia conforme demonstrado nos itens 5.1.4 e 5.1.5 deste Laudo.

II. Lucro Cessante:

115. A alegação no que diz respeito aos lucros cessantes é em decorrência da paralisação do Estaleiro, cujo embasamento numérico é proveniente do laudo pericial produzido pela empresa SWELL Engenharia (Fls. 447 – 2238 dos autos processuais).

Para fins de mensuração, foi alegado pela MAC LAREN uma perda de receita diária do empreendimento no montante de R\$ 40.692,19 ao longo do período e que, segundo a Autora, as atividades retornaram à normalidade em 26/07/2018.

III. Taxa Administrativa:

116. Foram realizados serviços pela empresa Brasbunker Participações S.A. (Hidroclean) – empresa contratada pelo Estaleiro MAC LAREN e responsável pelo PEI do Estaleiro (Plano de Emergência Individual) – correspondente a cifra de R\$ 2.483.137,07. Deste valor, foi alegado que há o valor de R\$ 561.819,79 em aberto (ND 15/2018), no que diz respeito ao saldo da prestação de serviços de acionamento do plano de emergência do estaleiro abrangendo o período até 12/04/2018.

117. Além disso, é argumentado que, como corriqueiro nesse segmento de mercado, os terminais portuários cobram uma taxa de administração quando há a prestação de serviços por partes terceiras em suas dependências, perfazendo 15%. Desse modo, em função do serviço prestado pela Hidroclean, correspondendo à quantia de R\$ 3.044.956,86, é pleiteado o pagamento de R\$ 456.743,53.

IV. Perda Contratual:

118. Por conta da paralisação das atividades, segundo o alegado, ocorreu a perda contratual com um cliente, sendo ele Fendercare Marine Brasil. Esta empresa, em linha com o apresentado pela MAC LAREN, é uma multinacional, a qual possuía relação contratual desde 12/2016. Segundo a empresa, a operação da Fendercare dependeria exclusivamente da liberação do berço A1, o qual estava não estava operante e, devido a situação, a Fendercare rescindiu o contrato com a MAC LAREN.

V. Danos decorrentes da perda de liquidez:

119. Há alegação de que, por conta da paralisação, tenha ocorrido impacto negativo no fluxo de caixa nas provisões da companhia, a qual teve que descumprir diversas obrigações perante terceiros, tais como fisco e fornecedores incorrendo em acúmulo

de dívidas e absorvendo despesas financeiras. Em face disso, ficou impossibilitada de participar de licitações devido à falta de Certidões Negativas, que são comprovações de que existe pendência com órgãos públicos no ato da emissão do documento.

VI. Despesas com acompanhamento jurídico:

120. Em função de processos administrativos em que se tornou parte no âmbito da Capitania dos Portos, INEA, IBAMA, Polícia Federal e Ministério Público Federal, houve o dispêndio de valores para contratação de advogados especializados para assessoria e acompanhamento dos procedimentos, totalizando R\$ 124.000,00.

5.2.3 Alegação da BRAM

121. Por intermédio da Contestação, a SWOT explicita algumas questões foram abordadas pela BRAM, sendo pontos importantes para os cálculos necessários:

- **Interdição dos berços:**

122. Em relação ao pedido de lucros cessantes, BRAM alega que MAC LAREN interdita integralmente os berços A1, A2, A3, A4, a partir do momento do acidente e, metade da capacidade do berço B, a partir da instalação das barreiras de contenção.

123. Contrapondo essa questão de interdição total, foi alegado que existiam 3 embarcações atracadas nos berços A1 e A3, as quais ficaram neste espaço até a data de 15/04/2018. Com isso, afirma que não houve perda de receita por parte da MAC LAREN até esta data. Já com a perda de 50% de receita do berço B, BRAM alega que este berço permaneceu operante, mesmo após colocação das barreiras de contenção.

124. Assim, defende que em eventual cálculo, deve ser apurado o período de interdição dos berços A1 e A3 entre os dias 15/04/2018 até o dia 16/06/2018 (total de 61 dias), ou seja, data inicial da retirada das barcaças do berço A1 e A3 e data da liberação do INEA para navegação.

125. Já na abordagem do berço A4, a Ré alega que este é um berço “*virtual*”, de modo que somente pode ser utilizado por meio de amarração a contrabordo da embarcação que atracada no berço A2. Alega que não é permitido acesso de cargas, já o acesso de pessoas somente é feito por outras embarcações, mediante autorização dos seus respectivos comandantes. Com isso, torna esse berço pouco utilizado, acarretando em baixas receitas.

a) **Lucro Cessante:**

126. Segundo as alegações da BRAM, para fins de lucro cessante, os cálculos que embasaram os numerários não foram deduzidos dos impostos e custos diretos com a operação do cais. Além disso, há a discordância para o período de início de interdição para fins de mensuração, sendo apontado que deveria ter ocorrido a partir da notificação pelo órgão competente (INEA), em 22/12/2017, paralisando as operações no berço A2 do Estaleiro.

II. **Taxa Administrativa:**

127. A empresa Ré alega que não há previsão no contrato, firmado entre as Partes, para a cobrança de taxa de administração pelos serviços prestados nas suas dependências.

III. **Perda Contratual:**

128. A BRAM alega que, o berço A1 esteve operante, inclusive ficou sendo utilizado por barcaças, não acarretando restrições em receita por parte da MAC LAREN e, além disso, a empresa Fendercare Marine Brasil, “*por motivos operacionais*” rescindiu contrato. Além disso, em função da redução das operações de *ship to ship* no Brasil, a qual Fendercare seria especializada, como forma de redução de custos e motivos operacionais, incorreu na rescisão contratual.

IV. **Danos decorrentes da perda de liquidez:**

129. No tocante a esta temática, BRAM alega que não está acostado nos Autos, documentos oficiais da MAC LAREN quanto aos prejuízos fiscais ou ocorrência de qualquer inadimplemento perante terceiros.

V. Despesas com acompanhamento jurídico:

130. BRAM alega que o valor de R\$ 124.000,00 despendidos com jurídico para acompanhamento dos procedimentos junto ao INEA, Capitania dos Portos e demais autoridades, são serviços realizados continuamente há anos para a empresa Autora em diversos assuntos e disputas judiciais, não se restringindo, portanto, à prestação dos serviços decorrentes do incidente.

VI. Pagamento pela inutilização do berço A2:

131. BRAM alega que durante o período de indisponibilidade do berço A2, ao longo da interdição pelo INEA, efetuou o pagamento de cifras correspondentes a R\$ 956.674,80, devidos e previstos contratualmente, de mesma forma que se estivesse atracada no referido berço.

VIII. Retração da indústria de óleo e gás no Brasil:

132. Redução da frota de embarcações de apoio marítimo; aumento de oferta de bases de apoio marítimo: A empresa defende que ocorreu expressiva redução do preço do petróleo no mercado mundial, tendo como início 2014, até os dias atuais (momento da petição da contestação – 19/10/2018).

133. Desse modo, além da crise mundial do preço do petróleo, no cenário doméstico problemas políticos e financeiros da Petrobras, segundo a BRAM, desencadearam reações em toda a cadeia *off shore*, o que, por conseguinte, acarretou a redução das atividades das operações portuárias. Com isso, setores da indústria de óleo e gás, passaram a enfrentar uma grave retração.

134. Em função disso, segundo a BRAM, a diminuição das operações do estaleiro é um reflexo do cenário internacional e doméstico, não possuindo, portanto, relação direta com acidente ocorrido.

135. Ainda, BRAM aponta que, em virtude de diversos terminais portuários pelo e bases de apoio marítimo ficarem ociosas, gerando maior concorrência, derivou na redução de preços.

136. Do mais, a Ré alega que não foram anexados os Balanços Patrimoniais, colocando em questão os valores pleiteados.

IX. Questionamento da metodologia adotada para faturamento:

137. O questionamento é a respeito da forma de apuração, a qual foi realizada estimativa do faturamento médio, baseando, segundo a BRAM, na análise regressiva do faturamento, por intermédio de faturas, notas fiscais e recibos, dos 3 últimos anos precedentes a data do acidente. Assim, foi aplicada média aritmética desses faturamentos mensais, além de fazerem jus a períodos que não correspondem aos meses de interdição dos berços.

138. Ademais, a Ré alega que não foi evidenciado nos Autos, objetivamente, o real faturamento da MAC LAREN no período de interdição, tornando a análise contida neste documento prejudicada.

139. Além disso, outro ponto alegado por BRAM é que a data utilizada para início da interdição do cais é em 24/10/2017, ou seja, a data do acidente, enquanto que o início seria marcado em 22/12/2017, a partir do recebimento de notificação por parte do INEA.

5.2.4 Análise dos Pleitos

5.2.4.1 Despesas com Acompanhamento Jurídico

140. Nesta seção será abordada a apuração da SWOT, no que tange ao aspecto das despesas incorridas para acompanhamento de processos perante aos órgãos competentes, em função do acidente ocorrido, analisando os documentos acostados aos Autos.

141. Segundo o verificado entre as Fls. 2230 e 2237 e no anexo “SW-12”, há o total de 10 notas fiscais, totalizando R\$ 224.000,00, dentre as quais 7 dessas notas têm como prestador de serviços “Kronig & Simão Advogados”, 2 como prestador de serviços “Galdino Coelho Mendes Carneiro Advogados” (“GCMC Advogados”) e 1 como prestador de serviços “Lopes Pinto Advogados Associados”.

142. Na discriminação dos serviços prestados pela Kronig & Simão Advogados está evidenciado “Assessoria Jurídica referente ao mês de [mês/ano]”.

 PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO SECRETARIA MUNICIPAL DE FAZENDA NOTA FISCAL DE SERVIÇOS ELETRÔNICA - NFS-e - NOTA CARIOCA - <small>20180802v0415363000016424153630000164</small>	2236 Número da Nota 00000209 Data e Hora de Emissão 02/08/2018 15:28:42 Código de Verificação VMFM-6GGM
	PRESTADOR DE SERVIÇOS CPF/CNPJ: 24.153.630/0001-64 Inscrição Municipal: 0.669.078-5 Inscrição Estadual: --- Nome/Razão Social: KRONIG & SIMÃO ADVOGADOS Nome Fantasia: KRONIG & SIMÃO ADVOGADOS Tel.: 21-3553-1780 Endereço: AVN DAS AMERICAS 700, BLC 6 SAL 234 - BARRA DA TIJUCA - CEP: 22640-100 Município: RIO DE JANEIRO UF: RJ E-mail: alexandre@kronig.com.br
TOMADOR DE SERVIÇOS CPF/CNPJ: 05.646.148/0001-11 Inscrição Municipal: 0.587.186-7 Inscrição Estadual: --- Nome/Razão Social: MAC LAREN OIL ESTALEIROS EIRELI Endereço: RUA CANDELARIA 79, SAL 301 - CENTRO - CEP: 20091-020 Tel.: 2131765228 Município: RIO DE JANEIRO UF: RJ E-mail: nfe@maclaren.com.br	
DISCRIMINAÇÃO DOS SERVIÇOS Assessoria Jurídica referente ao mês de julho de 2018	

Figura 23 – Exemplo de Nota Fiscal Kronig & Simão Advogados - Fls. 2236

143. Esses serviços estão elencados, conforme a tabela abaixo, a qual também está evidenciada o número da nota fiscal, o mês de referência e o respectivo valor de cada prestação de serviço.

Tabela 1 – Notas Fiscais emitidas por Kronig & Simão Advogados para MAC LAREN

Notas Fiscais de Serviço Jurídico - Kronig & Simão Advogados			
Prestador de Serviços	Nº Nota Fiscal	Mês Referência	Valor
Kronig & Simão Advogados	143	dez-17	R\$ 16.000,00
Kronig & Simão Advogados	151	jan-17	R\$ 16.000,00
Kronig & Simão Advogados	158	fev-18	R\$ 16.000,00
Kronig & Simão Advogados	176	abr-18	R\$ 16.000,00
Kronig & Simão Advogados	186	mai-18	R\$ 16.000,00
Kronig & Simão Advogados	201	jun-18	R\$ 16.000,00
Kronig & Simão Advogados	209	jul-18	R\$ 16.000,00
Total			R\$ 112.000,00

144. Já nas notas que fazem jus à prestação de serviços pela “GCMC Advogados”, está evidenciado como sendo “Nota de Honorários Profissionais Nº [xxxx/ano]”, além de instruções para pagamento bancário.

 PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO SECRETARIA MUNICIPAL DE FAZENDA NOTA FISCAL DE SERVIÇOS ELETRÔNICA - NFS-e - NOTA CARIOCA - <small>20180824107050427000124117.99.226.218</small>	Número da Nota 00003661
	Data e Hora de Emissão 23/08/2018 11:25:25 Código de Verificação WALI-UKYI
PRESTADOR DE SERVIÇOS	
CPF/CNPJ: 07.060.427/0001-24 Inscrição Municipal: 0.362.213-4 Inscrição Estadual: --- Nome/Razão Social: GALDINO COELHO MENDES CARNEIRO ADVOGADOS Nome Fantasia: GCMC Advogados Tel.: (21) 31950240 Endereço: AVN RIO BRANCO 138, PAV 11 - CENTRO - CEP: 20040-909 Município: RIO DE JANEIRO UF: RJ E-mail: financeiro@gcmc.com.br	
TOMADOR DE SERVIÇOS	
CPF/CNPJ: 05.646.148/0002-00 Inscrição Municipal: ---- Inscrição Estadual: ---- Nome/Razão Social: MAC LAREN OIL ESTALEIROS LTDA Endereço: RUA BARAO DO AMAZONAS 19/29 - CENTRO - CEP: 24030-111 Tel.: ---- Município: NITEROI UF: RJ E-mail: ----	
DISCRIMINAÇÃO DOS SERVIÇOS	
Ref.: Nota de Honorários Profissionais N° 005337/2018	

Figura 24 - Exemplo de GCMC Advogados (SW-12)

145. Esses serviços estão elencados, conforme a tabela abaixo:

Tabela 2 - Notas Fiscais emitidas por GCMC Advogados para MAC LAREN – Anexo SW-12

Serviço Jurídico - GCMC Advogados			
Prestador de Serviços	Nº Nota Fiscal	Mês Referência	Valor
GCMC Advogados	3361	ago-18	R\$ 50.000,00
GCMC Advogados	3672	set-18	R\$ 50.000,00
Total			R\$ 100.000,00

146. A nota fiscal emitida pelo prestador de serviços “Lopes Pinto Advogados Associados”, contém na discriminação dos serviços “Serviços e Assessoria e acompanhamento jurídico IAFN perante CPRJ envolvendo o naufrágio da embarcação MARBELA”, destacando também data de vencimento e dados bancários.

 PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO SECRETARIA MUNICIPAL DE FAZENDA NOTA FISCAL DE SERVIÇOS ELETRÔNICA - NFS-e - NOTA CARIOCA - <small>20180528.0894480000107.0894480000107</small>	Número da Nota 00002181	2237 Data e Hora de Emissão: 23/05/2018 16:41:46 Código de Verificação: KRFE-5CUN
	PRESTADOR DE SERVIÇOS CPF/CNPJ: 08.944.900/0001-07 Inscrição Municipal: 0.399.966-4 Inscrição Estadual: --- Nome/Razão Social: LOPES PINTO ADVOGADOS ASSOCIADOS Nome Fantasia: LOPES PINTO ADVOGADOS Tel.: 21 25327202 Endereço: RUA MEXICO 168, SAL 306 A 313 - CENTRO - CEP: 20031-143 Município: RIO DE JANEIRO UF: RJ E-mail: financeiro@lplaw.com.br	
TOMADOR DE SERVIÇOS CPF/CNPJ: 06.646.148/0001-11 Inscrição Municipal: 0.587.196-7 Inscrição Estadual: --- Nome/Razão Social: MAC LAREN OIL ESTALEIROS EIRELI Endereço: RUA CANDELARIA 79, SAL 301 - CENTRO - CEP: 20091-020 Tel.: 2131765228 Município: RIO DE JANEIRO UF: RJ E-mail: nfe@maclaren.com.br	DISCRIMINAÇÃO DOS SERVIÇOS Serviços : Assessoria e acompanhamento jurídico IAFN perante a CPRJ envolvendo o naufrágio da embarcação MARBELLA Vencimento: 12/06/2018 Dados Bancários: Banco Itaú (341) Agência: 8159 Conta Corrente: 11314-4	

Figura 25 - Exemplo de Nota Fiscal Lopes Pinto Advogados Associados - Fls. 2237

147. Essa nota está catalogada, conforme a tabela abaixo, a qual também apresenta o número da nota fiscal, o mês de referência e o respectivo valor da prestação de serviço.

Tabela 3 – Pagamentos Realizados por MAC LAREN para Lopes Pinto Advogados Associados

Notas Fiscais de Serviço Jurídico			
Prestador de Serviços	Nº Nota Fiscal	Mês Referência	Valor
Lopes Pinto Advogados Associados	2181	mai-18	R\$ 12.000,00
Total			R\$ 12.000,00

148. Adicionalmente, no anexo “SW-12”, consta os seguintes documentos:

- a) Contrato de prestação de serviços de “Arantes & França Consultoria e Advocacia”, datado em 19/08/2019, no tocante à condução do processo em lide, contendo cláusula de pagamento de 6,5% de honorários para sucesso do pleito;
- b) Proposta de prestação de serviço de “Galdino & Coelho Advogados”, no processo em questão, datada em 16/08/2018, evidenciando o pagamento

de 2 parcelas de R\$ 50.000,00, cada uma devendo ser quitada em 08/2018 e 09/2018; e

- c) Declaração de serviços prestados por “*Kronig & Simão Advogados*”, datada em 18/05/2022, elucidando o pagamento pela prestação de serviços entre 10/2017 e 07/2018, correspondendo mensalmente à quantia de R\$ 16.000,00.

149. Desse modo, com base nos documentos apresentados e cálculos realizados ao longo desta Perícia, no item 5.2.4.5 “Apuração do Lucro Cessante”, em que são analisados os impactos no período afetado pela interdição, este valor já está sendo consagrado nos cálculos efetuados. Assim, não é cabível o pagamento por valores dessa natureza, visto que seriam pagos em duplicidade.

5.2.4.2 Taxas Administrativas, Notas Fiscais Emitidas e Pagamentos Efetuados

150. Para a abordagem desta questão, a SWOT apurou o que foi emitido de nota fiscal pela empresa Hidroclean (Brasbunker) face a empresa MAC LAREN, em função dos serviços prestados de atendimento à emergência do acidente ocorrido com a Barcaça Marbela. Também foi verificado o que a MAC LAREN emitiu de nota fiscal perante a BRAM.

151. A SWOT realizou análise da documentação de notas fiscais, notas de débito e faturas emitidas pelas empresas. Para facilitar o entendimento, foram reunidas em forma de tabelas sendo:

Tabela A: Valores emitidos pela Hidroclean (Brasbunker) para a MAC LAREN;

Tabela B: Valores emitidos pela MAC LAREN para a BRAM em reembolso de despesas;

Tabela C: Valores emitidos pela MAC LAREN para a BRAM em locação de área e interdição de cais.

152. Essas tabelas têm a estrutura evidenciando informações tais como: (1) numeração das Fls. do processo ou anexo; (2) Número da Nota de Débito; Fatura; ou Nota Fiscal emitidas; (3) Data da emissão desses documentos; (4) Descrição da cobrança; e (5) Os respectivos valores.

153. Com relação ao analisado, a Brasbunker emitiu 7 notas fiscais, totalizando a quantia de R\$ 2.483.137,07 para a MAC LAREN, tendo como escopo “*Atendimento a emergência ocorrida na embarcação Bruce Kay*”, entre o período de 26/10/2017 a 28/02/2018, conforme é verificado a seguir:

Tabela 4 - Valores emitidos pela Hidroclean (Brasbunker) para a MAC LAREN

TABELA A: Cobranças Hidroclean (Brasbunker) Face a MAC LAREN				
Situado	Nº Fatura/NF	Data Emissão	Descrição	Valor
SW-12	11300	22/11/2017	ATENDIMENTO A EMERGÊNCIA OCORRIDA NA EMBARCAÇÃO BRUCE KAY NO PERIODO DE 26/10 A 09/11/2017.	R\$ 325.536,33
SW-12	11372	12/12/2017	ATENDIMENTO A EMERGÊNCIA OCORRIDA NA EMBARCAÇÃO BRUCE KAY NO PERIODO DE NOVEMBRO.	R\$ 667.919,08
SW-12 e fls. 2215	11473	21/12/2017	ATENDIMENTO A EMERGÊNCIA OCORRIDA NA EMBARCAÇÃO BRUCE KAY NO PERIODO DE 26/10 A 18/12/2017.	R\$ 430.831,61
SW-12 e fls. 2218	11615	12/01/2018	ATENDIMENTO A EMERGÊNCIA OCORRIDA NA EMBARCAÇÃO BRUCE KAY COBRANÇA PARCIAL REFERENTE AO PERIODO DE 19/12/17 A 03/01/2018	R\$ 292.067,10
SW-12	11665	23/01/2018	ATENDIMENTO A EMERGÊNCIA OCORRIDA NA EMBARCAÇÃO BRUCE KAY COBRANÇA PARCIAL REFERENTE AO PERIODO DE 04/01/2018 A 21/01/2018	R\$ 269.120,42
SW-12 e fls. 2221	11741	06/02/2018	ATENDIMENTO A EMERGÊNCIA OCORRIDA NA EMBARCAÇÃO BRUCE KAY COBRANÇA PARCIAL REFERENTE AO PERIODO DE 22/01/2018 A 04/02/2018	R\$ 200.907,79
SW-12 e fls. 2222	11838	02/03/2018	ATENDIMENTO A EMERGÊNCIA OCORRIDA NA EMBARCAÇÃO BRUCE KAY COBRANÇA PARCIAL REFERENTE AO PERIODO DE 05/02/2018 A 28/02/2018	R\$ 296.754,74
Total				R\$ 2.483.137,07

	PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO GONÇALO SECRETARIA MUNICIPAL DE FAZENDA NOTA FISCAL ELETRÔNICA DE SERVIÇOS	Número da Nota - Série 2215 000000011473 - E
		Autenticidade VVFC-414M
		Data de Emissão 21/12/2017 14:30:50
PRESTADOR DE SERVIÇOS		
	Nome/Razão Social: BRASBUNKER PARTICIPACOES S/A CPF/CNPJ: 04.931.019/0002-93 IM: 105059 IE: Fone: Endereço: RUA MANOEL DUARTE, 2999 PARTE, GRADIM - cep: 24430500 Município: SÃO GONÇALO UF: RJ E-mail: fiscal@bravante.com.br	
TOMADOR DE SERVIÇOS		
Nome/Razão Social: MAC LAREN OIL ESTALEIROS LTDA CPF/CNPJ: 05.646.148/0002-00 IM: IE: 7937751-1 Fone: Endereço: RUA MIGUEL DE LEMOS, S/Nº LOTE 616, PONTA D'AREIA - cep: 24040260 Município: NITERÓI UF: RJ E-mail: nfe@maclaren.com.br		
DISCRIMINAÇÃO DOS SERVIÇOS		
ATENDIMENTO A EMERGÊNCIA OCORRIDA NA EMBARCAÇÃO BRUCE KAY NO PERÍODO DE 26/10 A 18/12/2017. PEDIDO: 0463/11/2017 VALOR DOS MATERIAIS: R\$ 215.415,80 VALOR DA MÃO DE OBRA: R\$ 215.415,81 COBRANÇA PARCIAL REFERENTE AO PERÍODO 06/12/17 À 18/12/2017 O ISS DESTA NOTA SERÁ PAGO PELO PRESTADOR. ISS DEVIDO PARA O MUNICÍPIO DE NITERÓI - RJ.		

Figura 26 – Exemplo de Nota Fiscal Emitida Pela Hidroclean - Fls. 2215

154. Analisando as emissões da MAC LAREN totalizam R\$ 2.483.137,07 perante a BRAM, à título de reembolso, conforme pode ser observado abaixo:

Tabela 5 – Valores emitidos pela MAC LAREN para a BRAM em reembolso de despesas

TABELA B: Cobranças MAC LAREN Perante BRAM Reembolso de Despesas				
Fis.	Nº Fatura/NF	Data Emissão	Descrição	Valor
2212 e 2599	Nota de Débito 03/2017	20/12/2017	Reembolso de despesas referente ao acionamento do plano de emergência para atendimento a embarcação <i>Bruce Kay</i> - Período: 26/10/2017 a 05/12/2017	R\$ 993.455,41
2213 e 2603	Nota de Débito 04/2017	21/12/2017	Reembolso de despesas referente ao acionamento do plano de emergência para atendimento a embarcação <i>Bruce Kay</i> - Período: 06/12/2017 a 18/12/2017	R\$ 430.831,61
2216 e 2621	Nota de Débito 06/2017	15/01/2018	Reembolso de despesas referente ao acionamento do plano de emergência para atendimento a embarcação <i>Bruce Kay</i> - Período: 19/12/2017 a 03/01/2018	R\$ 292.067,10
2219 e 2617	Nota de Débito 04/2017	23/01/2018	Reembolso de despesas referente ao acionamento do plano de emergência para atendimento a embarcação <i>Bruce Kay</i> - Período: 04/01/2018 a 21/01/2018	R\$ 269.120,42
2220 e 2612	Nota de Débito 09/2018	29/05/2018	Reembolso de despesas referente ao acionamento do plano de emergência para atendimento a embarcação <i>Bruce Kay</i> - Período: 22/01/2018 a 28/02/2018 - Ref. NFS e 11741 e 11838 da Brasbunker	R\$ 497.662,53
Total				R\$ 2.483.137,07

 MAC LAREN OIL ESTALEIROS LTDA CNPJ: 06.648.148/0002-60 I.E.: 79.377.511 R. MIGUEL LEMOS S/N LOTE 616- Ponta d'Areia - Niterói - RJ da Javaliro		Emissão: 21/12/2017 NOTA DE DÉBITO: 042017	
Devedor			
BRAM OFFSHORE TRANSPORTES MARITIMOS LTDA WASHINGTON LURS, PARTE , CENTRO NITERÓI - RJ CNPJ: 07.864.634/0004-44			
Histórico	Débito	Crédito	
Projeto: Reembolso de despesas referente ao estoramento do plano de emergência para atendimento a embarcação Bruce Kay Período: 08/12/2017 a 19/12/2017 NO: 112-17 PO: 125243	430.831,81		
Forma de Pagto: Crédito em Conta Favorecido: Mac Laren Oil Estaleiros Ltda. Banco ITALI (341) Agência: 0058 C/C: 37.740-9			
Total	430.831,81	0,00	
Total Geral: 430.831,81 Valor por Escrito: Quatrocentos e trinta mil, oitocentos e trinta e um reais e sessenta e um centavos Data de Vencimento: 20/01/2018			

Figura 27 – Exemplo de Nota de Débito Emitida por MAC LAREN – Fis. 2213

155. A partir dessas observações, foi apurado que a MAC LAREN emitiu, face a esta natureza de reembolso, o montante de R\$ 2.483.137,07, mesma cifra emitida pela Brasbunker para a MAC LAREN, ou seja, inexistem diferenças nestas cobranças.

Tabela 6 – Diferença de Reembolso

Item Apuração	Valor
Tabela A - Brasbunker Cobrado MAC LAREN	R\$ 2.483.137,07
Tabela B - MAC LAREN Cobrado BRAM	R\$ 2.483.137,07
Diferença	R\$ -

156. No que diz respeito ao emitido pela MAC LAREN, no tocante a locação de área e interdição de cais, o total apurado foi de R\$ 956.674,80, conforme pode ser observado abaixo:

Tabela 7 – Valores emitidos pela MAC LAREN para a BRAM em locação de área e interdição de cais

TABELA C: Cobranças MAC LAREN perante BRAM para Locação de Área e Interdição de Cais				
Fls.	Nº Fatura/NF	Data Emissão	Descrição	Valor
2607	Fatura 801	10/01/2018	Locação de Área - Período: 23/12/2017 a 05/01/2018	R\$ 60.200,00
2625	Nota de Débito 08/2018	18/04/2018	Pagamento referente adiantamento interdição de Cais - Período: 06/01/2018 - 03/04/2018	R\$ 401.974,80
2628	Nota de Débito 14/2018	31/07/2018	Pagamento referente adiantamento interdição de Cais - Período: 04/04/2018 - 18/08/2018 / 19/06/2018 - 04/07/2018	R\$ 395.600,00
2632	Nota de Débito 15/2018	30/07/2018	Pagamento referente adiantamento interdição de Cais - Período: 05/07/2018 - 27/07/2018	R\$ 98.900,00
Total				R\$ 956.674,80

 MAC LAREN OIL ESTALEIROS LTDA CNPJ-05.646.148/002-00 I.E.-79.377.611 R. MIGUEL LEMOS S/N LOTE 616- Ponta d'Areia - Miraflores - Rio de Janeiro		Emitido em: 31/07/2018 NOTA DE DÉBITO: 142018	
Devedor			
BRAM OFFSHORE TRANSPORTES MARITIMOS LTDA WASHINGTON LUIS, PARTE, CENTRO NITERÓI - RJ CNPJ: 07.864.836/004-84			
Historico	Débito	Crédito	
Projeto: Pagamento referente adiantamento Interdição de Cais			
Período: 11/2018 - 04/04/2018 e 13/05/2018	326.800,00		
Período: 12/2018 - 19/08/2018 e 04/07/2018	58.800,00		
NO: 112-17 PO: 136467			
Forma de Pagto: Crédito em Conta			
Favorecido: Mac laren Oil Estaleiros Ltda			
Banco ITAU (341)			
Agencia: 0069			
C/C: 37.740-8			
Total	395.600,00	0,00	
Total Geral: 395.600,00 Valor por Extensão: Trezentos e noventa e cinco mil e seiscentos reais. Data de Vencimento: 31/07/2018			

Figura 28 – Exemplo de Nota de Débito Emitida por MAC LAREN – Fls. 2628

157. O total emitido pela MAC LAREN para a BRAM perfaz a quantia de R\$ 3.439.811,87.

Tabela 8 – Total Emitido Pela MAC LAREN para BRAM

Total Emitido Pela MAC LAREN para BRAM	Valor
Tabela B - Reembolso de Despesas	R\$ 2.483.137,07
Tabela C - Locação de Área e Interdição do Cais	R\$ 956.674,80
Total	R\$ 3.439.811,87

158. De mesmo modo, foram verificados valores pagos por BRAM à MAC LAREN, seguindo o mesmo racional, contendo as Fls., a data de cada pagamento e os respectivos valores. Foi apurado, portanto, o montante de R\$ 3.440.301,87, conforme Tabela D, abaixo:

Tabela 9 – Pagamentos Efetuados pela BRAM para MAC LAREN

TABELA D: Pagamentos Efetuados Pela BRAM para MAC LAREN		
Fls.	Data Pagamento	Valor
2596	15/01/2018	R\$ 993.945,41
2600	23/01/2018	R\$ 430.831,61
2619	13/04/2018	R\$ 292.067,10
2615	27/04/2018	R\$ 269.120,42
2608	15/06/2018	R\$ 248.831,27
2609	28/08/2018	R\$ 248.831,26
2604	23/01/2018	R\$ 60.200,00
2623	27/04/2018	R\$ 401.974,80
2626	03/08/2018	R\$ 395.600,00
2629	04/09/2018	R\$ 98.900,00
Total		R\$ 3.440.301,87

159. Os valores evidenciados nos comprovantes de pagamentos correspondem ao montante da quantia cobrada, existindo divergência apenas em 1 cobrança, sendo ela a Nota de Débito 03/2017 (Fls. 2212 e 2599) emitida em 20/12/2017 com o valor de R\$ 993.455,41, onde em 15/01/2018, existe o comprovante de pagamento de R\$ 993.945,41 (Fls. 2596). Sendo assim, entre tudo o que foi cobrado pela MAC LAREN para a BRAM, existe o valor de R\$ 490,00 pago à maior.

160. Outro ponto é em relação à cobrança alegada por MAC LAREN (Fls. 18) de R\$ 561.819,79 referente a ND 15/2018 (Fls. 2632). Ressalta-se, no entanto, que esta

Nota de Débito marca a cifra de R\$ 98.900,00, em 30/07/2018. Foi verificado pagamento de um valor equivalente a esta quantia em 04/09/2018, conforme Fls. 2629.

		Emissão: 30/07/2018 NOTA DE DÉBITO: 15/2018	
MAC LAREN OIL ESTALEIROS LTDA CNPJ-05.646.148/0002-09 I.E.-78.377.811 R. MIGUEL LÉOPOLD 599 LOTE 018- Ponta d'Água - Miraflores - Rio de Janeiro			
Devedor			
BRAM OFFSHORE TRANSPORTES MARÍTIMOS LTDA WASHINGTON LUIS, PARTE , CENTRO MITERÓ - RJ CNPJ: 07.444.634/0004-84			
Histórico	Débito	Crédito	
Descrição: Pagamento referente adiantamento interdição de Cala			
	98.900,00		
Período: 06/07/2018 a 27/07/2018 Nº: 112-17			
Forma de Pagto: Crédito em Conta Beneficiário: Mac Laren Oil Estaleiros Ltda. Banco (TAU) (343) Agência: 5088 C/P: 37.740-8			
	98.900,00	0,00	
Total Geral: 98.900,00 Valor por Cobrança: Noventa e Oito Mil e Novecentos Reais Data de Vencimento: 29/08/2018			

Figura 29 – Recorte ND 15/2018 – Fls.2632

TERCEIROS - DOC/TED	
Empresa	BRAM OFFSHORE 34418
Banco Origem	Banco J.P. Morgan S/A
Conta - Convênio	Conta Corrente 01.1.00351-4 - Conv 886 BRAM OFFSHORE 34418
Forma de Pagamento	TED
Nome do Beneficiário	MAC LAREN OIL ESTALEIROS LTDA
CNPJ / CPF	05.646.148/0002-00
Banco	341 - ITAU UNIBANCO S.A.
Agência	59 - NITEROI/CENTRO
Conta	377408
Conta Destino	
Finalidade	PAGAMENTO FORNECEDOR
Tipo de Transferência	TED
Nº Documento	0040000000001320470
Data de Pagamento	04/09/2018
Valor R\$	98.900,00
Status	Liquidado
Autenticação Bancária	3244046
Em caso de dúvidas, entre em contato com nossa equipe de atendimento através do telefone +55 (11) 4950-3304 Ouvidoria J.P. Morgan: 0800-7700847 / ouvidoria.jp.morgan@jpmorgan.com	

Figura 30 – Exemplo de um dos Pagamentos Efetuados por BRAM

161. Com relação à taxa administrativa, de acordo com a experiência desta equipe de perícia, é usual a cobrança da mesma, no valor de 15% sobre serviços extras emergenciais realizados por terceiros em suas dependências, no mercado de bases de apoio e terminais. Tal taxa somente incide sobre serviços não incluídos na tabela de preços unitários anexo ao contrato.

162. Sendo assim, tendo em vista a natureza do serviço prestado no terminal portuário por terceiros corresponderem ao montante de R\$ 2.483.137,07, conforme apresentado na Tabela 4 “Valores emitidos pela Hidroclean (Brasbunker) para a MAC LAREN”, aplicando o percentual de 15%, perfaz a quantia de R\$ 372.470,56.

163. O valor validado pela SWOT de R\$ 372.470,56 diverge do valor inicialmente apresentado pela MAC LAREN de R\$ 456.743,50, visto que não foi apresentado documentação de suporte que compõe a totalidade do valor pedido pela Autora. Vale ressaltar, no entanto, com base nos cálculos realizados e metodologia abordada ao longo desta Perícia, no item 5.2.4.5 “Apuração do Lucro Cessante”, em que são analisados os impactos no período afetado pela interdição, este valor já está sendo

retratado nos cálculos efetuados. Assim, não é pertinente o pagamento por valores dessa natureza.

164. Do mais, a tabela, a seguir, elenca todas as cobranças por MAC LAREN e pagamentos efetuados por BRAM.

Tabela 10 – Resumo de Emissões e Pagamentos

Resumo de Emissões e Pagamentos						
Emissões MAC LAREN para BRAM				Pagamentos BRAM para MAC LAREN		
Fls.	Nº Fatura/NF	Data Emissão	Valor	Fls.	Data Pagamento	Valor
2212 e 2599	Nota de Débito 03/2017	20/12/2017	R\$ 993.455,41	2596	15/01/2018	R\$ 993.945,41
2213 e 2603	Nota de Débito 04/2017	21/12/2017	R\$ 430.831,61	2600	23/01/2018	R\$ 430.831,61
2216 e 2621	Nota de Débito 06/2017	15/01/2018	R\$ 292.067,10	2619	13/04/2018	R\$ 292.067,10
2219 e 2617	Nota de Débito 04/2017	23/01/2018	R\$ 269.120,42	2615	27/04/2018	R\$ 269.120,42
2220 e 2612	Nota de Débito 09/2018	29/05/2018	R\$ 497.662,53	2608	15/06/2018	R\$ 248.831,27
2607	Fatura 801	10/01/2018	R\$ 60.200,00	2609	28/08/2018	R\$ 248.831,26
2625	Nota de Débito 08/2018	18/04/2018	R\$ 401.974,80	2604	23/01/2018	R\$ 60.200,00
2628	Nota de Débito 14/2018	31/07/2018	R\$ 395.600,00	2623	27/04/2018	R\$ 401.974,80
2632	Nota de Débito 15/2018	30/07/2018	R\$ 98.900,00	2626	03/08/2018	R\$ 395.600,00
-	-	-	-	2629	04/09/2018	R\$ 98.900,00
Total			R\$ 3.439.811,87	Total		R\$ 3.440.301,87

5.2.4.3 Perda contratual

165. Por intermédio das documentações acostadas aos Autos, a SWOT verificou questões envolvendo a perda contratual relacionada com a empresa Fendercare que, segundo a MAC LAREN, foi em função do naufrágio da balsa e posterior interdição do Estaleiro.

166. É importante frisar que a SWOT, na qualidade de Perita, solicitou aos Assistentes Técnicos documentos complementares, desde a data de 16/02/2022 sendo concedida a data final para a entrega em 31/03/2022. Assim, dentre essa documentação solicitada encontrava-se o Contrato da MAC LAREN com a Fendercare, visando fortalecer o escopo da análise, para averiguar o quantitativo de valores e vigência contratuais.

167. Tal documentação foi entregue pelos Assistentes Técnicos da MAC LAREN para esta Perícia em 29/04/2022 – quase 1 mês após o prazo final concedido – ressaltando também que o Autor solicitou, pela natureza de confidencialidade comercial dessas informações, fosse mantido sigilo. Assim, a SWOT, oportunamente respondeu, em 30/04/2022, que não poderia ser objeto de perícia as documentações, visto o sigilo solicitado pelo Autor.

168. Posteriormente, em 11/05/2022, o Assistente Técnico da MAC LAREN reconsiderou as afirmativas quanto à natureza do sigilo documental, colocando-os a partir deste momento, à disposição da Perícia, podendo, portanto, serem compartilhados perante os Assistentes Técnicos da parte Ré. Em 13/05/2022 a SWOT compartilhou com os Assistentes Técnicos da Parte Ré esses documentos.

169. Nesse sentido, ao analisar o conteúdo disponibilizado, a SWOT obteve as informações de que foi pactuado 1 contrato com a Fendercare, sendo este objeto de aditamento posteriormente, como pode ser observado no anexo “SW-10”.

170. As principais informações desses documentos para objeto da Perícia estão como segue:

a) Partes Contratantes:

- i. Contratante: Fendercare Serviços Marinhos do Brasil; e
- ii. Contratada: MAC LAREN.

- b) Objeto Contratual: Prestação de serviços de apoio logístico e operação portuária para as embarcações indicadas pela Fendercare (Cláusula 1.1 do Contrato)
- c) Prazo: 6 meses – 01/12/2016 até 31/05/2017.
- d) Valor Pactuado:
- i. Para apoio logístico e operação portuária, há menção de valores previstos em uma planilha constante no Anexo I do contrato (Cláusula 5.1 do Contrato), porém, não foi identificada pela SWOT; e
 - ii. Há informação de que para uso de área para armazenamento de equipamentos é correspondente a R\$ 20.000,00 Mensal (Cláusula 5.2 do Contrato).

171. As principais informações do aditivo para objeto da Perícia estão como segue:

- a) Prazo: 6 meses – 01/06/2017 até 30/11/2017.
- b) Todas as demais cláusulas e condições do contrato ficaram mantidas.

172. Nesse sentido, torna-se possível perceber que, dentre o escopo contratual total da Fendercare (12 meses) apenas 1 mês abarca o período compreendido caracterizado como interdição do terminal portuário da MAC LAREN, ou seja, o mês de 11/2017. Assim, visto a tarifa pactuada entre a Fendercare a MAC LAREN, o valor da remuneração correspondente a este período, no caso, seria de R\$ 20.000,00.

173. Vale ressaltar os documentos acostados aos Autos Processuais, no que diz respeito a essa temática, correspondendo a troca de e-mails representadas nas Fls. 2223 – 2227. Em 08/12/2017, o Diretor da Fendercare enviou e-mail (Fls. 2225-2226) para o Diretor Comercial da MAC LAREN relatando alguns assuntos, ora previamente

comentados em reunião anterior, além de apontar a parceria de 12 meses que as empresas possuíam. Além disso, foi explicitada a demora na remoção da Balsa no cais A1 em que, segundo a Fendercare, frequentemente utilizava.

174. Nesse sentido, confirmava, nesta data que, por motivos operacionais, teria que sair do Estaleiro MAC LAREN. Além disso, a Fendercare, pelo fato de terem uma manobra próxima a data do e-mail, ponderando não colocar este procedimento em risco, incorrendo, assim, na saída o quanto antes do Estaleiro.

175. Posteriormente, em 11/12/2017, o Diretor Comercial da MAC LAREN respondeu ao e-mail anterior (Fls. 2225) relatando que, nesta data havia sido concluída a operação de salvatagem da Balsa e que seria iniciada a limpeza do Cais, tendo uma previsão de que estaria pronto 2 dias adiante. Além disso, cita que a decisão foi com base no ocorrido com a Balsa e colocou à disposição para atendimento 3 dias após o envio do referido e-mail.

176. Após, em 12/12/2017, o Diretor da Fendercare enviou e-mail (Fls. 2224), respondendo ao da MAC LAREN para agradecer e reforçar que, por motivos operacionais e pela falta de disponibilidade do cais A1, no intuito de não colocar as operações em risco, optaram por sair do Estaleiro MAC LAREN. Por fim, destacaram que poderiam ter boas relações e deixaram em aberto a possibilidade de contatos futuros.

177. Ademais, não foram encontradas evidências nos Autos fazendo menção ao contrato firmado entre a MAC LAREN e Fendercare abarcando a quantia de R\$ 1.427.891,18, conforme declarado pela MAC LAREN, nas Alegações Iniciais (Fls. 20), bem como quaisquer outras informações a respeito desse contrato.

178. Levando em consideração que este valor reclamado pela Autora de R\$ 1.427.891,18, considerando o valor mensal de R\$ 20.000,00, corresponderia ao

período de 71,4 meses, a MAC LAREN deveria apresentar um contrato cuja prazo final seria de 09/2023, o que não ocorreu²².

179. Por fim, é importante frisar que o valor apurado de R\$ 20.000,00 não é aplicável em decorrência da metodologia calculada à título de lucro cessante, analisados adiante no item 5.2.4.5 “Apuração do Lucro Cessante”, já consideram esta quantia no resultado, ao confrontar as receitas *versus* despesas. Assim, caso houvesse ressarcimento nessa quantia, haveria pagamento em duplicidade.

5.2.4.4 Perda de Liquidez e Aumento do Endividamento

180. No aspecto da perda de liquidez, a SWOT verificou, por intermédio dos documentos solicitados aos Assistentes Técnicos, mais especificamente o Balanço Patrimonial da MAC LAREN (SW-08), aspectos que contribuam para a análise de Liquidez e Endividamento da empresa.

181. Nesse sentido, a SWOT analisou os dados existentes no Balanço Patrimonial, tais como Ativo Circulante e Não Circulante, Passivo Circulante e Não Circulante e Patrimônio Líquido ao longo do período de 11/2014 a 07/2018.

182. Em primeira análise, foram as rubricas do Ativo Circulante²³. Foi percebido que, ao longo do período analisado, desde o início, em 11/2014, e posterior estabilidade (após 12/2015) quando esse conjunto passou a oscilar entre R\$ 2 milhões a R\$ 4 milhões, ocorrendo ascensão a partir de 11/2017. É notório o decréscimo significativo, a partir de 11/2014.

183. Tal cenário, caso não haja diminuição de passivos ou incremento de novas entradas de valores, pode implicar em perda da capacidade de pagamento das

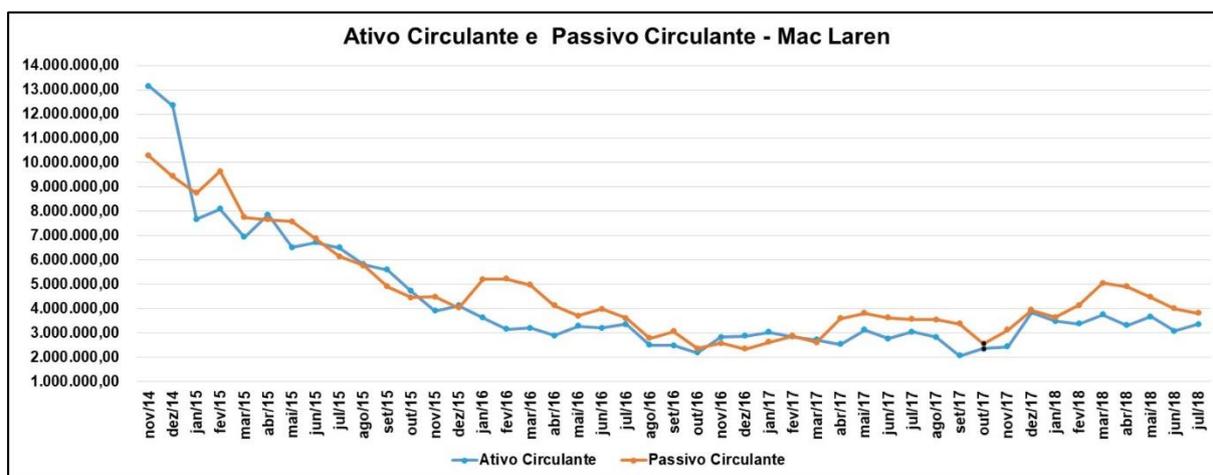
²² Visto que o término do contrato com a Fendercare ocorreu em 10/2018.

²³ Tendo composição as contas patrimoniais que estão dentro de um prazo de 12 meses, à título de exemplo, valores em espécie; valores em contas correntes; aplicações; bens e direitos a receber de clientes e/ou terceiros; e adiantamentos.

obrigações da empresa, bem como na geração de fluxo de caixa livre, ou seja, o saldo disponível após os seus pagamentos efetuados.

184. Já na parte dos Passivos, em especial no Passivo Circulante²⁴, desde o início da análise, verifica-se que a MAC LAREN reduziu consideravelmente essas obrigações mantendo-as, na maior parte do tempo, dentro do patamar de R\$ 3 milhões até R\$ 5 milhões até o período final analisado (07/2018).

Gráfico 3 – Ativo Circulante e Passivo Circulante MAC LAREN



185. Neste momento, há a aplicação dessas informações para a avaliação por intermédio de índice, sendo ele o Índice de Liquidez Corrente, já explicitado no item 5.2.1 - “Conceitos Contábeis”. Ele expressa se a empresa possui capacidade para quitar as obrigações financeiras de curto prazo, ou seja, as que estão dentro de 12 meses. Assim, para esse índice, quanto maior o valor, melhor para a situação financeira da empresa.

186. Para a perspectiva da MAC LAREN, antes do ocorrido com a Balsa (11/2014 – 10/2017) o índice médio era de 0,92. Dentre os 36 meses analisados, 17 estão acima

²⁴ Compreende obrigações no escopo de curto prazo, ou seja, de até 12 meses, obrigações estas perante terceiros, sejam eles funcionários, governo, fornecedores ou credores.

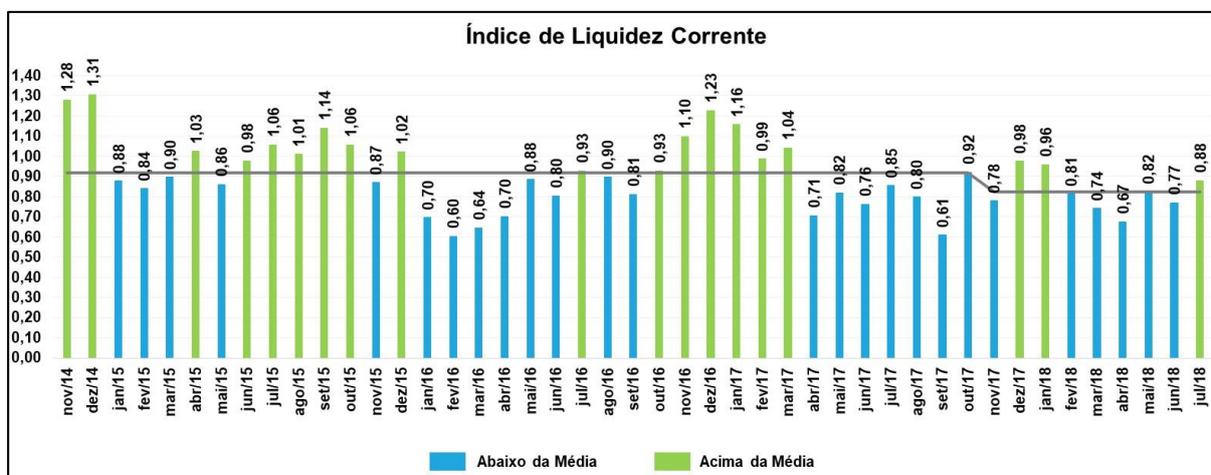
da média deste período (representados em verde no gráfico) e 19 abaixo (representados em azul no gráfico).

187. Posteriormente a isso, quando observado o período escopo da análise da interdição (11/2017 – 07/2018), essa média passa a ser 0,82, ou seja, 10,87% menos que antes. Ressalta-se que dentre os 9 meses analisados, 3 estão acima da média deste período (representados em verde no gráfico) e 6 abaixo (representados em azul no gráfico).

Tabela 11 – Liquidez Média MAC LAREN

Liquidez Média - MAC LAREN	
Antes do Acidente (11/2014 - 10/2017)	0,92
Após o Acidente (11/2017 - 07/2018)	0,82
Redução (%)	-10,87%

Gráfico 4 – Gráfico de Índice de Liquidez Corrente



188. Agora, ao analisar o conjunto de contas envolvidas no ativo²⁵ e passivo²⁶, as quais darão origem ao próximo índice (de endividamento) que será abordado adiante, é perceptível a variação dessas contas.

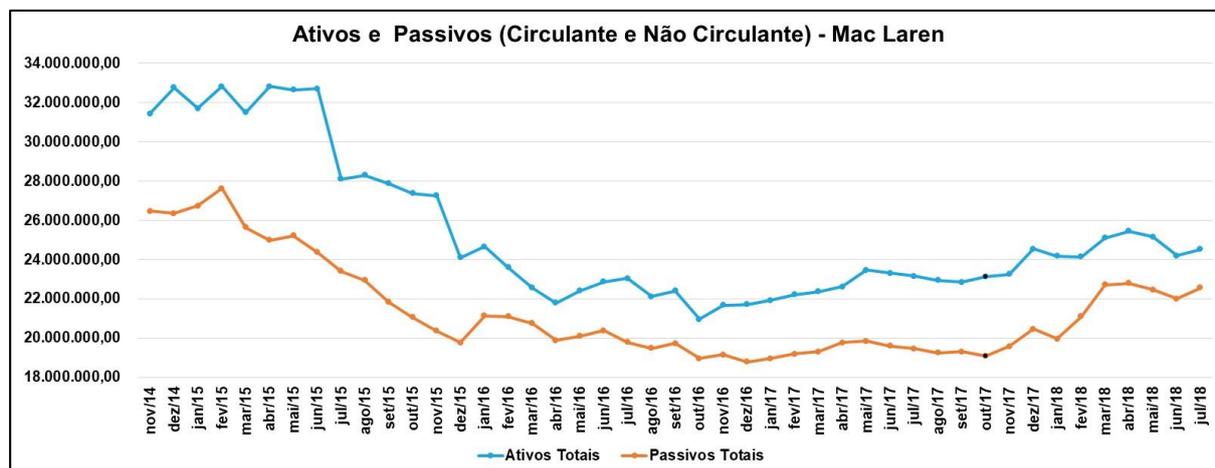
²⁵ Engloba contas do ativo circulante (bens e direitos realizáveis em até 12 meses) e não circulante (bens e direitos realizáveis acima de 12 meses, sendo as rubricas: Realizável a Longo Prazo; Investimentos; Imobilizado; e intangível).

²⁶ Abarca contas do passivo circulante (obrigações com terceiros em até 12 meses) e não circulante (obrigações com terceiros acima de 12 meses).

189. No ativo, por exemplo, ocorreu significativa queda de 56% dos valores ali contidos, em se tratando ápice, em 04/2015 (R\$ 32.808.076,77), em relação à menor cifra registrada, em 10/2016 (R\$ 20.967.012,75). Posteriormente a isso, houve gradual aumento dos valores acostados.

190. Em se tratando dos passivos (circulante e não circulante), ocorreu expressiva diminuição entre os meses de 02/2015 (R\$ 27.615.151,90) e 12/2016 (R\$ 18.781.074,23), registrando oscilação de -47%. Posteriormente ocorreu estabilidade e acréscimo desse montante.

Gráfico 5 - Ativos e Passivos (Circulante e Não Circulante) - MAC LAREN



191. Ao trazer luz sobre os valores plotados no gráfico, os quais expressam relação entre ativos e passivos (circulante e não circulante), chega-se ao segundo índice, o de Endividamento, demonstrando o quanto terceiros (credores e fornecedores, em geral) estão financiando as atividades da empresa. Quanto mais alto este indicador, maior é o montante de capital de terceiros está sendo dispendido para operar a companhia.

192. Nos gráficos, a seguir, as colunas em azul indicam valores abaixo da média, já em verde, valores acima da média. A média é representada pela linha cinza que cruza o gráfico na horizontal.

193. Esse índice, antes do ocorrido com a Balsa (11/2014 – 10/2017), registrava média era de 0,84. Dentre os 36 meses analisados, 19 estão acima da média deste

período (representados em verde no gráfico) e 17 abaixo (representados em azul no gráfico).

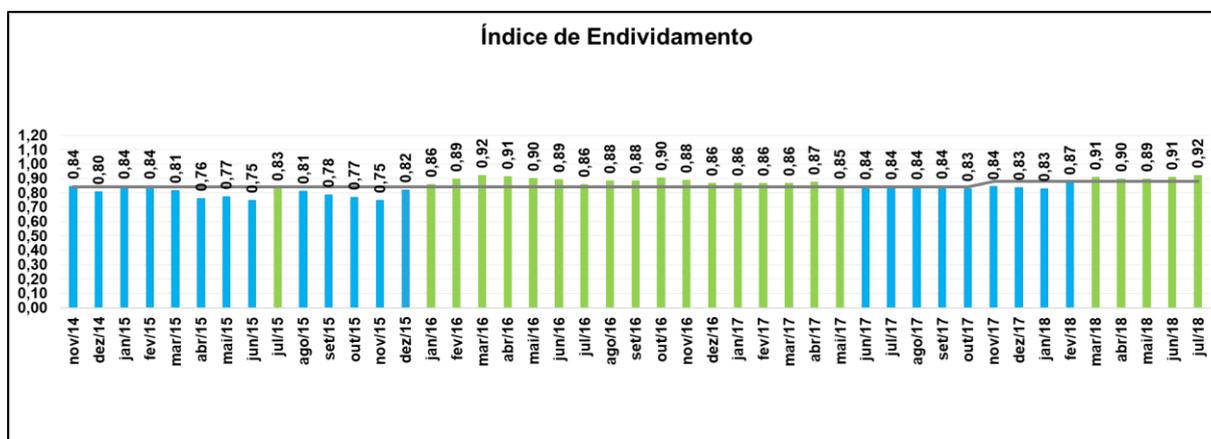
194. Posteriormente ao ocorrido, quando observado de (11/2017 – 07/2018), essa média passou a ser 0,88, incorrendo em acréscimo de 4,12% em relação ao período anterior. Dentre os 9 meses analisados, 5 estão acima da média deste período (representados em verde no gráfico) e 4 abaixo (representados em azul no gráfico).

195. Dessa forma, cabe destacar a tendência de manutenção da estabilidade ao longo de todo o escopo temporal da análise (11/2017 – 07/2018).

Tabela 12 – Endividamento Médio MAC LAREN

Endividamento Médio - MAC LAREN	
Antes do Acidente (11/2014 - 10/2017)	0,84
Após o Acidente (11/2017 - 07/2018)	0,88
Aumento (%)	4,12%

Gráfico 6 – Gráfico de Índice de Endividamento



196. Portanto, para todos e devidos fins, a empresa apresentou, segundo os dados apurados, perda da liquidez financeira na cifra em -10,87%, ao comparar com os últimos 36 meses, e aumento do endividamento com terceiros em 4,12%, o que demonstra certa estabilidade, não sendo possível verificar variações tão bruscas nos indicadores.

197. Dessa forma, não há como mensurar com exatidão aspectos financeiros em decorrência dos índices, visto que, uma empresa pode apresentar ótimas condições de solvência, mesmo com indicadores não tão elevados²⁷.

198. Assim, apesar da antiga literatura indicar que os índices de liquidez deveriam ser sempre maiores que 1, apontando garantia de solvência da empresa, a teoria de administração do caixa, estoques e capital de giro em geral, com o avanço dos estudos, a obviedade dessa tese é afastada. Além disso, não há patamar ideal para indicadores de solvência, pois a análise depende, ainda, do perfil da indústria e da conjuntura econômica²⁸.

5.2.4.5 Apuração do Lucro Cessante

199. Para mensuração do Lucro Cessante, inicialmente a SWOT analisou como e quanto cada Parte apurou mensalmente, verificando alguns pormenores e possíveis divergências. Na sequência, a SWOT aponta a metodologia e o desenvolvimento dos cálculos adotados na confecção deste Laudo Pericial, bem como o numerário final à título de frustração de lucro.

200. A MAC LAREN, todos os cálculos foram respaldados pelo Relatório da SWELL (Fls. 447 – 2238 dos autos processuais), conforme abordado às Fls. 456 do processo, utilizando como suporte as receitas mensais declaradas pela MAC LAREN dos meses de 11/2014 – 06/2015; 11/2015 – 06/2016; e 11/2016 – 06/2017. A empresa apurou valor devido (Fls. 460) em R\$ 9.725.432,80 (em 06/2018, data do Relatório da SWELL), perfazendo ao mensal de receita em R\$ 1.898.968,75 para todos os berços, encontrando o total de R\$ 63.298,96 diários.

²⁷ Póvoa (2012).

²⁸ Póvoa (2012).

201. Vale destacar que o marco para início do cômputo da interdição, segundo Relatório da SWELL, ocorreu em 24/10/2017 (Fls. 460), já na Peça Inicial, a data da interdição foi 26/10/2017 (Fls. 18).

202. Ao calcular esse valor para os berços que estariam interditados, (2,5 dentre os 7 existentes), encontrou o total diário de R\$ 40.692,19. Desse modo, para o total do período de interdição, MAC LAREN reclama a quantia de R\$ 11.149.660,06, calculados até o final da interdição, na data de 07/2018 (Fls. 18).

Fat. Mac Laren	2014/2015	Fat. Mac Laren	2015/2016	Fat. Mac Laren	2016/2017
out/14	R\$ -	out/15	R\$ -	out/16	R\$ -
nov/14	R\$ 2.922.298,32	nov/15	R\$ 1.874.089,49	nov/16	R\$ 1.460.401,36
dez/14	R\$ 3.008.654,02	dez/15	R\$ 2.895.489,80	dez/16	R\$ 1.533.725,54
jan/15	R\$ 1.866.373,71	jan/16	R\$ 1.354.875,99	jan/17	R\$ 1.369.213,72
fev/15	R\$ 2.103.557,50	fev/16	R\$ 1.344.507,22	fev/17	R\$ 1.423.049,75
mar/15	R\$ 2.769.436,38	mar/16	R\$ 1.446.619,41	mar/17	R\$ 1.541.353,58
abr/15	R\$ 2.795.890,82	abr/16	R\$ 1.462.942,58	abr/17	R\$ 1.334.500,69
mai/15	R\$ 2.701.666,37	mai/16	R\$ 1.809.328,59	mai/17	R\$ 1.567.095,59
jun/15	R\$ 2.634.278,18	jun/16	R\$ 1.333.591,18	jun/17	R\$ 1.406.474,33
	R\$ 20.802.155,30		R\$ 13.521.444,26		R\$11.635.814,56

Tabela 5.1 – Valores Mensais de Receita

Figura 31 – Recorte Relatório SWELL - Fls. 456

203. Já a BRAM, por intermédio da London Offshore Consultants – LOC, sustentou os números por intermédio de documentação anexada ao Relatório da SWELL (Fls. 2489 – 2632), avaliando, de mesma forma que a SWELL, faturamento. A LOC (às Fls. 2298) diverge da metodologia da análise utilizada pela SWELL (às Fls. 456).

204. A crítica é com relação à apuração da estimativa do faturamento médio da MAC LAREN, a qual, segundo a LOC, foi com base em análise regressiva do faturamento (por meio de faturas, notas fiscais, recibos, entre outros) dos 3 anos anteriores da data do acidente. Para tal, incorrendo na aplicação de *“uma simples média aritmética dos valores de faturamento mensal e correspondente aos períodos que não correspondem aos meses da suposta interdição dos berços”*.

205. A refutação da metodologia se estende e aborda que para cálculo dessa perda de faturamento não houve utilização da receita/faturamento dos meses de 10/2017 a

06/2018, segundo a LOC, período da suposta paralização dos berços. Assim, a LOC encontrou valores divergentes para a análise, ao utilizar o período de 01/2016 a 06/2017 (Fls. 2300), encontrou o faturamento mensal de R\$ 1.074.705,00. Por fim, após devidos cálculos, BRAM reitera que, para fins de “*eventual reclamação*”, o valor total à título de lucro cessante deveria ser 2.016.846,00 (Fls. 2513).

206. Há, também, questionamento a respeito do início da interdição. Segundo a LOC, deveria ser apurado a partir do dia 22/12/2017, momento o qual ocorreu o recebimento da notificação do INEA.

2014			2015			2016			2017		
Mês	Valor	N° dias	Mês	Valor	N° dias	Mês	Valor	N° dias	Mês	Valor	N° dias
Janeiro	R\$ -	0	Janeiro	R\$ 2.161.719,07	198	Janeiro	R\$ 380.554,00	0	Janeiro	R\$ 1.369.100,82	139
Fevereiro	R\$ -	23	Fevereiro	R\$ 3.795.330,59	212	Fevereiro	R\$ 1.344.505,05	0	Fevereiro	R\$ 885.939,44	269
Março	R\$ -	0	Março	R\$ 3.663.418,83	389	Março	R\$ 281.806,11	0	Março	R\$ 1.604.747,32	338
Abril	R\$ -	0	Abril	R\$ 3.657.362,90	222	Abril	R\$ 1.462.855,36	0	Abril	R\$ 971.742,09	706
Maio	R\$ -	0	Maio	R\$ 3.563.146,53	73	Maio	R\$ 523.502,61	0	Maio	R\$ 1.559.531,97	608
Junho	R\$ -	0	Junho	R\$ 2.616.344,27	4	Junho	R\$ 266.259,68	0	Junho	R\$ 1.405.564,33	569
Julho	R\$ -	2	Julho	R\$ 9.047,00	0	Julho	R\$ -	0	Julho	R\$ -	0
Agosto	R\$ -	0	Agosto	R\$ -	0	Agosto	R\$ -	0	Agosto	R\$ -	0
Setembro	R\$ -	80	Setembro	R\$ -	1	Setembro	R\$ -	0	Setembro	R\$ -	0
Outubro	R\$ -	144	Outubro	R\$ -	33	Outubro	R\$ -	0	Outubro	R\$ -	0
Novembro	R\$ 2.922.285,32	121	Novembro	R\$ 1.874.089,42	186	Novembro	R\$ 1.460.401,36	0	Novembro	R\$ -	0
Dezembro	R\$ 3.009.391,02	223	Dezembro	R\$ 2.895.369,82	163	Dezembro	R\$ 1.529.363,38	0	Dezembro	R\$ -	0
TOTAL	R\$ 5.931.676,34	593	TOTAL	R\$ 24.235.828,43	1.481	TOTAL	R\$ 7.249.247,55	0	TOTAL	R\$ 7.796.625,97	2.629

Figura 3 - Valores de real faturamento apurados pela LOC com base em documentos anexados ao Relatório.

Figura 32 – Recorte Relatório LOC - Fls. 2503

207. Assim, a SWOT verificou para o pleito em questão, em que são pedidos os valores frustrados em decorrência e algum infortúnio por terceiros, devem ser apurados os valores considerando Lucro, não Faturamento/Receita.

208. Tal premissa é alinhada ao previsto no Código Civil brasileiro²⁹, assim, o presente Laudo se aterá, na parte de lucro cessante, em aspectos no que diz respeito ao “*que razoavelmente deixou de lucrar*”.

²⁹ Art. 402. Salvo as exceções expressamente previstas em lei, as perdas e danos devidas ao credor abrangem, além do que ele efetivamente perdeu, o que razoavelmente deixou de lucrar.

209. Desse modo, a apuração da indenização tem como objeto, “[...] *repor ao autor da ação os lucros frustrados cuja perda decorreu (ou decorre) de ações impensadas, acidentais, ilegais ou eivadas de má-fé, empreendidas por terceiro com a intenção, ou não, de prejudicá-lo.* [...]”³⁰

210. Com isso, a SWOT se baseou em aspectos da prática contábil de apuração, em que são considerados os lucros cessantes, não se confundindo com receitas cessantes, pois, a receita cessante está vinculada ao cancelamento de vendas, enquanto que o lucro cessante está relacionado à rentabilidade econômica³¹.

211. Portanto, a SWOT utilizou premissas mensuráveis, a fim de que não fosse criado cenário de lucros hipotéticos ou imaginários, para que a análise fosse mais assertiva, diminuindo a carga de subjetividade, foram utilizadas robustas fontes documentais³².

212. Nesse sentido, tendo em vista o exposto, houve avaliação das informações acostadas nos Balanços Patrimoniais e Demonstração do Resultado do Exercício da MAC LAREN, conforme anexo “SW-08”. Ocorreu a apuração do total mensal das receitas, subtraindo os tributos inerentes à atividade, custos e despesas operacionais para que, assim, fossem encontrados os respectivos lucros.

213. O período histórico levantado à título de dados contábeis, foi pautado de tal modo a refletir o período correspondente de 3 anos³³ (ou 36 meses) anteriores ao acidente no Terminal MAC LAREN, como praxe, para sustentação de bases mais sólidas, gerando maior grau de prudência na apuração.

214. De mesmo modo, a análise foi pautada por consulta pública aos dados do órgão regulamentador, a ANTAQ (Agência Nacional de Transporte Aquaviários) para

³⁰ Zanna (2011, p.355).

³¹ Lopes Sá (2019).

³² Zanna (2011, p.361)

³³ Zanna (2011)

vislumbrar cenário natural de intercorrência de mercado, o qual a MAC LAREN está inserida, conforme anexo “SW-09”.

215. Foram aplicados os percentuais obtidos dessa análise de mercado, bem como aplicação das margens da empresa e apurada a diferença entre o ocorrido, de fato, e a situação esperada em normalidade das atividades.

216. Feitas as devidas considerações, nesse momento é pertinente ressaltar o período utilizado para análise do escopo da interdição para fins da mensuração do Lucro Cessante.

217. Com isso, a data inicial adotada foi de 26/10/2017, visto que o acidente ocorreu na manhã deste mesmo dia, ou seja, comprometendo as atividades no terminal em seguida.

218. De igual modo, a data final considerada, conforme apurado pela Engenharia nos itens 5.1.4 e 5.1.5 deste Laudo, por intermédio de documentos acostados aos Autos e disponibilizados pelos Assistentes Técnicos (SW-14), foi de 26/07/2018, contabilizando 274 dias.

219. Assim, pode ser percebido na tabela 13, a seguir, a qual evidencia informações, de receita, custo e resultado, os meses em verde elencam o período analisado para formulação das bases de dados e, em laranja, o período escopo da apuração de Lucro Cessante. Antes de observar a tabela produzida pela SWOT é pertinente destacar como foi realizada a apuração dos numerários ali contidos.

220. Nesse sentido, para a coluna “Receitas Operacionais” foi considerado somente as receitas objeto da atividade principal da companhia, as quais abarcam as entradas de recursos proveniente da prestação de serviços estritamente relacionados à natureza do negócio empresarial.

221. Portanto, não foram englobados nos cálculos rubricas, por exemplo, de receitas não operacionais, descontos de parcelamento tributário, recuperação de despesas³⁴ ou receita financeira. Estas rubricas, apesar de aumentarem o resultado da companhia, são fruto de atividades não usuais da empresa, ou seja, não retratam o objeto operacional principal da entidade no decorrer das suas atividades. Assim, para o presente Laudo, as análises são têm enfoque, ressalta-se, no operacional da MAC LAREN.

222. De modo análogo, para a coluna “Custo Total” representam os custos/despesas da entidade, os quais foram relacionados somente aos dispêndios operacionais, não sendo incluídos, por exemplo, gastos gerais, despesas tributárias, despesas financeiras, depreciação ou despesas não dedutíveis (brindes, doações e multas, por exemplo).

223. Assim, como é possível verificar na coluna “Resultado Operacional”, é o apurado ao confrontar as Receitas Operacionais *versus* Custos Operacionais, obtendo resultado operacional, desse modo, estritamente como a atividade-fim da empresa comportou-se ao longo do período analisado.

224. O resultado apurado pela SWOT diferencia-se do resultado líquido contábil mensal, visto que este último engloba todas as receitas relacionadas e não relacionadas às atividades da companhia, bem como todos os custos/despesas operacionais e não operacionais da empresa analisada.

³⁴ Em relação a conta do grupo Outras Receitas “[10325] Recuperação de Despesas – Diversos”, nos foi informado que refere-se ao reconhecimento das Notas de Débito emitidas pela Mac Laren a Bram à título de reembolso pelos serviços prestados de PEI pela empresa *Brasbunker*. Tal rubrica não foi considerada no cálculo por se tratar de receita não operacional. Importante destacar, que a contrapartida desta operação não está evidente no Balancete disponibilizado, impossibilitando o Perito avaliar se estava reconhecida como custo/despesa operacional. Para que seja possível verificar se as despesas referentes a essa transação estão incluídas no cálculo do lucro cessante, supondo que estão classificadas no balancete como operacional, é necessário que seja apresentada a composição analítica destas despesas e sinalizado o montante referente às notas de débito emitidas pela MAC LAREN, além dos lançamentos realizados na transação.

Tabela 13 – Receita, Custo e Resultado Operacional MAC LAREN - Mensal

Mês/Ano	RECEITAS OPERACIONAIS	CUSTO TOTAL	RESULTADO OPERACIONAL	Mês/Ano	RECEITAS OPERACIONAIS	CUSTO TOTAL	RESULTADO OPERACIONAL
nov/14	R\$ 2.901.328,32	R\$ 1.737.742,10	R\$ 1.163.586,22	nov/16	R\$ 1.460.401,36	R\$ 799.334,85	R\$ 661.066,51
dez/14	R\$ 3.016.154,02	R\$ 1.126.453,12	R\$ 1.889.700,90	dez/16	R\$ 1.530.453,44	R\$ 831.264,18	R\$ 699.189,26
jan/15	R\$ 1.612.555,74	R\$ 1.708.124,41	-R\$ 95.568,67	jan/17	R\$ 1.369.213,72	R\$ 1.146.890,10	R\$ 222.323,62
fev/15	R\$ 2.369.086,34	R\$ 1.910.158,08	R\$ 458.928,26	fev/17	R\$ 1.423.048,95	R\$ 1.183.002,78	R\$ 240.046,17
mar/15	R\$ 2.145.885,86	R\$ 1.253.018,48	R\$ 892.867,38	mar/17	R\$ 1.541.352,95	R\$ 1.173.751,98	R\$ 367.600,97
abr/15	R\$ 3.196.295,75	R\$ 1.015.899,69	R\$ 2.180.396,06	abr/17	R\$ 1.334.500,69	R\$ 1.073.815,05	R\$ 260.685,64
mai/15	R\$ 2.268.947,53	R\$ 1.117.445,61	R\$ 1.151.501,92	mai/17	R\$ 1.587.095,59	R\$ 1.077.072,18	R\$ 510.023,41
jun/15	R\$ 2.523.098,83	R\$ 1.265.861,37	R\$ 1.257.237,46	jun/17	R\$ 1.410.474,33	R\$ 1.195.989,39	R\$ 214.484,94
jul/15	R\$ 3.401.324,52	R\$ 1.230.549,07	R\$ 2.170.775,45	jul/17	R\$ 1.286.843,31	R\$ 1.181.177,18	R\$ 105.666,13
ago/15	R\$ 2.102.728,28	R\$ 1.257.872,97	R\$ 844.855,31	ago/17	R\$ 1.086.884,27	R\$ 1.129.330,52	-R\$ 42.446,25
set/15	R\$ 2.267.093,81	R\$ 1.375.026,93	R\$ 892.066,88	set/17	R\$ 518.311,36	R\$ 547.722,24	-R\$ 29.410,88
out/15	R\$ 1.484.791,81	R\$ 1.174.350,40	R\$ 310.441,41	out/17	R\$ 617.439,99	R\$ 541.920,77	R\$ 75.519,22
nov/15	R\$ 1.874.089,42	R\$ 1.178.223,84	R\$ 695.865,58	nov/17	R\$ 496.910,10	R\$ 777.839,35	-R\$ 280.929,25
dez/15	R\$ 2.655.019,51	R\$ 1.527.076,21	R\$ 1.127.943,30	dez/17	R\$ 1.007.500,53	R\$ 1.863.639,34	-R\$ 856.138,81
jan/16	R\$ 1.469.147,67	R\$ 1.874.340,88	-R\$ 405.193,21	jan/18	R\$ 1.213.830,77	R\$ 1.621.321,82	-R\$ 407.491,05
fev/16	R\$ 1.329.999,39	R\$ 2.168.879,75	-R\$ 838.880,36	fev/18	R\$ 615.141,77	R\$ 965.896,27	-R\$ 350.754,50
mar/16	R\$ 1.207.538,81	R\$ 1.871.070,43	-R\$ 663.531,62	mar/18	R\$ 791.072,99	R\$ 1.390.567,34	-R\$ 599.494,35
abr/16	R\$ 1.354.573,51	R\$ 1.073.230,78	R\$ 281.342,73	abr/18	R\$ 881.402,40	R\$ 1.057.493,58	-R\$ 176.091,18
mai/16	R\$ 1.862.223,90	R\$ 1.040.987,61	R\$ 821.236,29	mai/18	R\$ 827.791,66	R\$ 1.070.993,57	-R\$ 243.201,91
jun/16	R\$ 1.435.942,65	R\$ 1.078.226,67	R\$ 357.715,98	jun/18	R\$ 380.393,77	R\$ 940.291,95	-R\$ 559.898,18
jul/16	R\$ 1.775.991,38	R\$ 1.181.027,70	R\$ 594.963,68	jul/18	R\$ 913.377,54	R\$ 966.087,55	-R\$ 52.710,01
ago/16	R\$ 1.004.788,49	R\$ 1.009.074,47	-R\$ 4.285,98				
set/16	R\$ 1.207.378,87	R\$ 874.606,28	R\$ 332.772,59				
out/16	R\$ 520.358,71	R\$ 930.155,70	-R\$ 409.796,99				

225. Em prol de facilitar a compreensão da leitura das informações, de modo visual, abaixo estão especificados os gráficos para as receitas, custos e resultado operacional. A linha cinza pontilhada cruzando o gráfico indica a média móvel considerando 2 períodos.

Gráfico 7 – Receita MAC LAREN

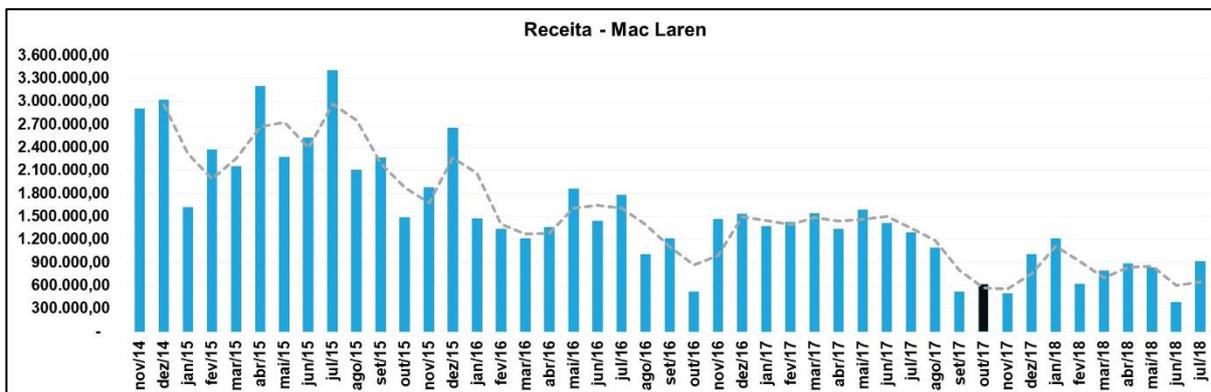


Gráfico 8 – Total Custos Operacionais MAC LAREN

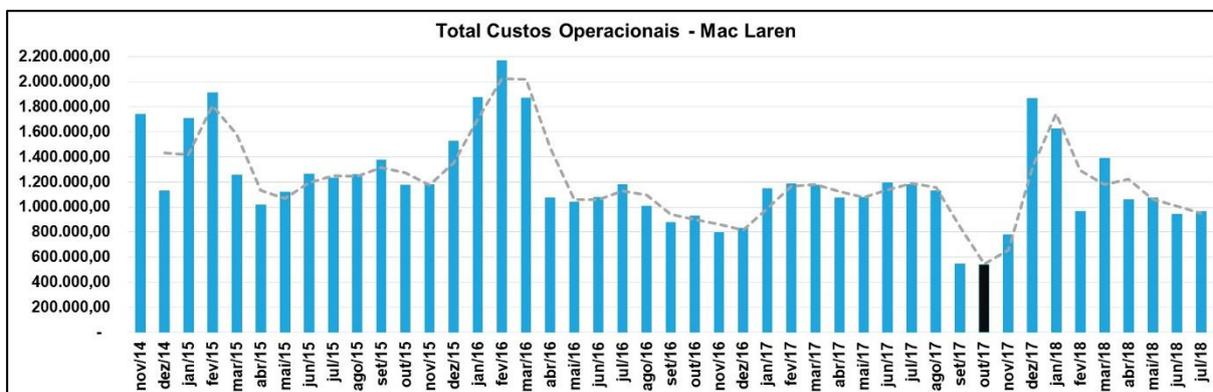
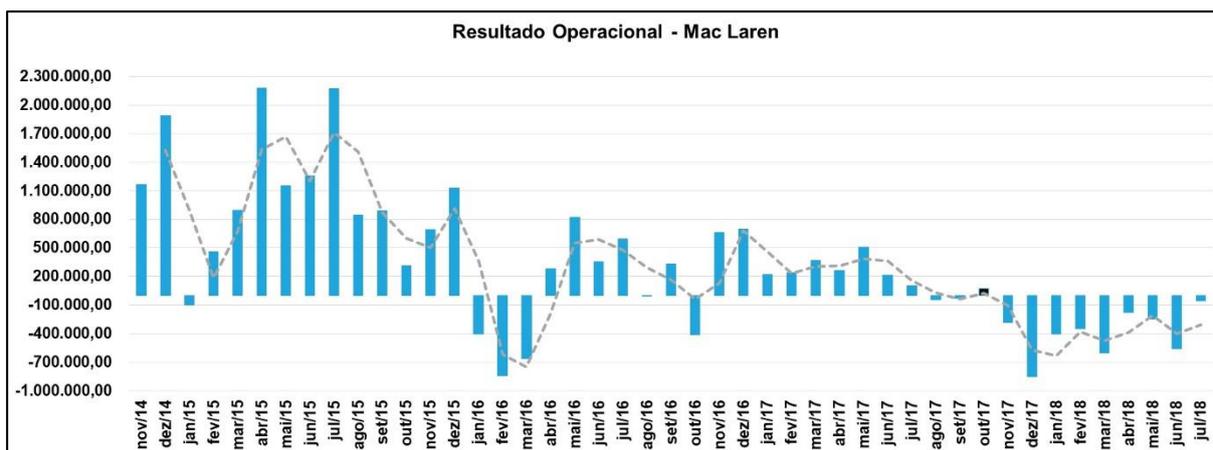


Gráfico 9 – Resultado Operacional MAC LAREN



226. Com isso, é possível verificar que, em relação à receita operacional, após período de evolução entre 11/2014 até 07/2015, veio declinando desde então, até o período final da análise (07/2018).

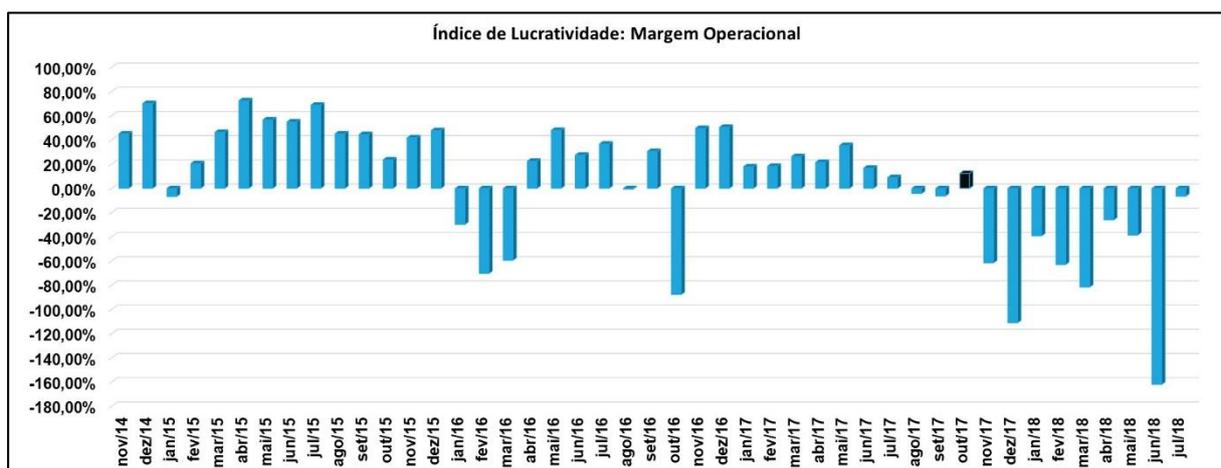
227. Já no que diz respeito aos custos operacionais, manteve-se estável, levando em consideração aumentos em 2 períodos, sendo: 12/2015 – 02/2016; e 11/2017 – 12/2017.

228. Por fim, no tocante ao resultado, este oscilava com os prejuízos no decorrer da análise, apresentando tendência de queda a partir de 07/2015. Vale ressaltar que, a partir de 08/2017 até 07/2018, a empresa apresentou somente prejuízo, com exceção do mês de 10/2017.

229. Tendo em vista as informações acima, no que diz respeito à lucratividade, é possível observar abaixo, que foi impactada após o acidente, apresentando apenas índices negativos entre 11/2017 e 07/2018.

230. Este índice, como já mencionado neste documento no item 5.2.1 - “Conceitos Contábeis”, evidencia o ganho da empresa em relação ao faturamento líquido (receitas – impostos incidentes). Desse modo, é possível verificar que, ao longo da análise, as margens foram diminuindo, porém, ao analisar o período posterior ao acidente, as margens ficaram negativas em todo o escopo temporal.

Gráfico 10 – Margem Operacional MAC LAREN



231. A equipe de Engenharia apurou alguns aspectos envolvendo peculiaridades nessa ciência para verificação da *quae nocet* (a causa que prejudica)³⁵. Foi necessário estudo da situação, verificando as causas, qualidade, quantidade, tempo, espaço e colateralidade do fato ou dos fatos que geram o impedimento de obter lucros³⁶.

232. Assim, em segunda abordagem, após extensiva análise, tomando como direcionador as características do segmento de negócio, considerando o micro e macroeconômico, além de buscar respaldo em critérios de julgamento e premissas adequadas, que façam sentido para o caso em lide, seguem alguns apontamentos:

233. Segundo a Lei n° 9.432/97, há algumas modalidades de navegação, dentre elas, podemos elencar³⁷:

- i. Longo Curso: Navegação realizada entre portos brasileiros e estrangeiros;
- ii. Cabotagem: realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores;
- iii. Apoio Portuário: realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários, para atendimento a embarcações e instalações portuárias;
- iv. Apoio Marítimo: realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica³⁸, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos. Neste segmento, há exemplos de tipos de navios utilizados, sendo: (a) AHTS: utilizada no manuseio de âncoras e reboque de plataformas; (b) OSRV: utilizada no combate a derramamentos de óleo; (c) PSV: utilizada no apoio às plataformas de petróleo,

³⁵ Zanna (2011, p. 366)

³⁶ Lopes Sá, 2019.

³⁷ Disponível em: <http://www.funag.gov.br/images/2017/Dezembro/Oceanos/Apresentacoes/ANTAQOliveira.pdf>

³⁸ Conforme a Lei n° 8.617/93, Art. 6°, Zona Econômica Exclusiva brasileira compreende uma faixa que se estende de 12 as 200 milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial.

transportando material de suprimento: cimento, tubos, lama, salmoura, água doce, óleo, granéis, etc.

234. Dentre esses segmentos, ao longo dos últimos anos, essas modalidades variaram muito por modalidade de afretamento, como pode ser observado na tabela, a seguir, as quais foram obtidas por intermédio da ANTAQ³⁹:

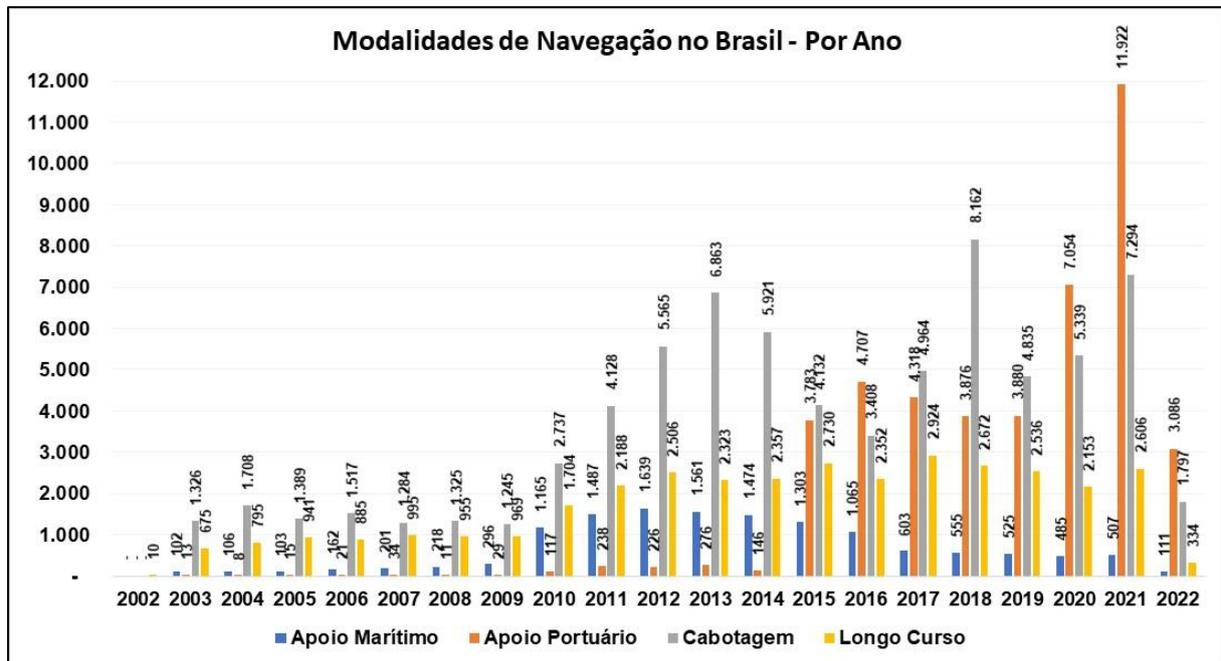
Tabela 14 – Modalidade de Navegação no Brasil Anual

Modalidades de Navegação no Brasil – Por Ano				
Ano	Apoio Marítimo	Apoio Portuário	Cabotagem	Longo Curso
2002	-	-	-	10
2003	102	13	1.326	675
2004	106	8	1.708	795
2005	103	15	1.389	941
2006	162	21	1.517	885
2007	201	34	1.284	995
2008	218	11	1.325	955
2009	296	29	1.245	969
2010	1.165	117	2.737	1.704
2011	1.487	238	4.128	2.188
2012	1.639	226	5.565	2.506
2013	1.561	276	6.863	2.323
2014	1.474	146	5.921	2.357
2015	1.303	3.783	4.132	2.730
2016	1.065	4.707	3.408	2.352
2017	603	4.318	4.964	2.924
2018	555	3.876	8.162	2.672
2019	525	3.880	4.835	2.536
2020	485	7.054	5.339	2.153
2021	507	11.922	7.294	2.606
2022	111	3.086	1.797	334
Total Geral	13.668	43.760	74.939	35.610

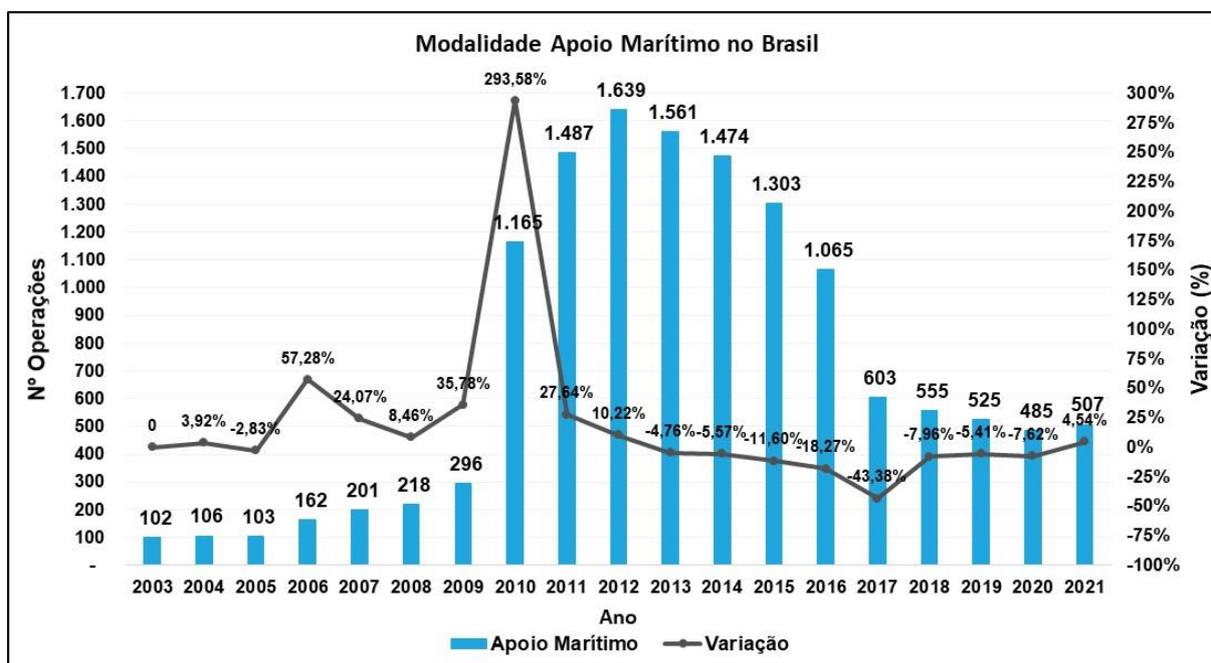
235. Tais dados são expressos na forma gráfica, conforme a seguir:

³⁹ Disponível em: <<http://dadosabertos.antaq.gov.br/>> e <<http://ea.antaq.gov.br/>>

Gráfico 11 – Modalidade de Navegação no Brasil Anual



236. Desta forma, em virtude da natureza dos serviços prestados no terminal da MAC LAREN, conforme verificado no *site* da empresa, é fornecida a devida estrutura para atendimento logístico de apoio às atividades marítimas, logo, suas fontes de receitas são relacionadas as atividades desse setor. As operações deste segmento estão melhor explicitadas no gráfico a seguir:

Gráfico 12 – Modalidade de Apoio Marítimo no Brasil


237. Portanto, tendo em vista os conceitos apresentados, os dados dos Demonstrativos Contábeis da MAC LAREN e os dados públicos da ANTAQ, foi realizada extensiva apuração dos valores concernentes ao Lucro Cessante.

238. O racional para o cômputo dos valores está conforme segue:

239. Ao observar o comportamento do mercado, o qual a MAC LAREN está inserida, verificou-se que o número de operações das embarcações de apoio sofreu oscilação média nos últimos 36 meses, sendo ela -32,81%:

Tabela 15 – Oscilação Mercado Apoio Marítimo

Oscilação do Número de Operações			
Ano	Nº Operações	Variação Anual	Variação Período
2014	1474	-	-
2015	1303	-11,60%	-11,60%
2016	1065	-18,27%	-27,75%
2017	603	-43,38%	-59,09%
		Média	-32,81%

240. De igual modo, apurando-se a lucratividade média da empresa, ao longo dos últimos 36 meses, foi apurado que a média da empresa é de 29,43%.

Tabela 16 – Lucratividade Últimos 36 Meses

Receita Últimos 36 Meses	R\$	62.152.363,08
Lucro Últimos 36 Meses	R\$	18.291.689,31
Lucratividade Média		29,43%

241. Além disso, as receitas mensais médias da empresa, nos últimos 36 meses, corresponderam ao montante de R\$ 1.726.454,53. Como a atividade do terminal está estritamente ligada às atividades das embarcações de apoio, pode-se atribuir a diminuição do faturamento mostrada abaixo à redução do número de operações indicada na Tabela 14.

Tabela 17 – Receitas Mensais Médias

Período	Receitas Mensais Médias	
11/2014 - 10/2015	R\$	2.440.774,23
11/2015 - 10/2016	R\$	1.474.754,36
11/2016 - 10/2017	R\$	1.263.835,00
Média	R\$	1.726.454,53

242. Foi apurado que ao longo do período escopo da interdição (26/10/2017 – 26/07/2018), a empresa auferiu o total de -R\$ 3.563.224,32, ou seja, prejuízo mensal médio de R\$ 391.563,11.

Tabela 18 – Resultado Mensal Apurado no Período de Interdição

Período	Lucro/Prejuízo Incorrido no Período
outubro/17 ⁴⁰	-R\$ 54.373,40
novembro/17	-R\$ 280.929,25
dezembro/17	-R\$ 856.138,81
janeiro/18	-R\$ 407.491,05
fevereiro/18	-R\$ 350.754,50
março/18	-R\$ 599.494,35
abril/18	-R\$ 176.091,18
maio/18	-R\$ 243.201,91
junho/18	-R\$ 559.898,18
julho/18 ⁴¹	-R\$ 44.208,40
Total Período (9,13 meses)	-R\$ 3.572.581,03

243. Desse modo, a SWOT utilizou como base para cálculo do lucro cessante a média de receitas mensais, obtendo o valor de R\$ 1.726.454,53, descontando a oscilação de -32,81% (conforme tabela 15 “Oscilação Mercado Apoio Marítimo”, acima) verificado no segmento de mercado e, que afetou o desempenho financeiro da Mac Laren, valor este respaldado pela queda da receita no período avaliado (36 meses antes ao acidente). Este ajuste foi correspondente a -R\$ 566.505,09 apurando uma nova base para receitas mensais de R\$ 1.159.949,44.

244. Com isso, foi aplicado o percentual de lucratividade média da empresa de 29,43%, constatando a expectativa de resultado mensal alcançar R\$ 341.377,76 ao longo dos 9,13 (274 dias) meses de interdição. Ao multiplicar a expectativa do resultado mensal por 9,13 meses, apurou-se o valor de R\$ 3.117.916,91.

245. Ademais, foi analisado o que a empresa, de fato, auferiu operacionalmente nesses 9,13 meses, sendo encontrado o montante de -R\$ 3.572.581,03, montante esse esperado pela empresa no decorrer desse tempo de interdição, levando em consideração a mensuração do curso normal das atividades, sem a interdição.

⁴⁰ Foi utilizado proporcionalidade para este mês, correspondendo a 19,35% do total de -R\$ 280.929,25.

⁴¹ Foi utilizado proporcionalidade para este mês, correspondendo a 83,87% do total de -R\$ 52.710,01.

246. Por fim, houve o somatório da expectativa de resultado com o realmente apurado ao longo da interdição, chegando ao valor histórico de R\$ 6.690.497,94.

247. Tais cálculos estão demonstrados na tabela abaixo, devidamente respaldados no item 5.2.1 “Conceitos Contábeis”, sendo apresentados, também, em sua forma diária:

Tabela 19 – Cálculo do Lucro Cessante

	Apuração Mensal	Apuração Diária
Média Receita	R\$ 1.726.454,53	R\$ 57.548,48
Oscilação do Mercado (-32,81%)	-R\$ 566.505,09	-R\$ 18.883,50
Nova Base Receita	R\$ 1.159.949,44	R\$ 38.664,98
Lucratividade Média	29,43%	29,43%
Resultado Esperado	R\$ 341.377,76	R\$ 11.379,26
Período Interdição (26/10/2017 - 26/07/2018)	9,13	274,00
Resultado Total Esperado no Período	R\$ 3.117.916,91	R\$ 3.117.916,91
Resultado Efetivo do Período (10/2017 - 07/2018)	-R\$ 3.572.581,03	-R\$ 3.572.581,03
Lucro Cessante Total	R\$ 6.690.497,94	R\$ 6.690.497,94

248. O impacto nas operações verificado na tabela, acima, pode ser perfeitamente vislumbrado conforme tabela abaixo, apresentando o lucro cessante mensal.

Tabela 20 - Apuração Lucro Cessante Mensal

Apuração Lucro Cessante Mensal			
Período	Resultado Efetivo	Resultado Esperado	Lucro Cessante Mensal
outubro/17	-R\$ 54.373,40	R\$ 79.654,81	R\$ 134.028,21
novembro/17	-R\$ 280.929,25	R\$ 341.377,76	R\$ 622.307,01
dezembro/17	-R\$ 856.138,81	R\$ 341.377,76	R\$ 1.197.516,57
janeiro/18	-R\$ 407.491,05	R\$ 341.377,76	R\$ 748.868,81
fevereiro/18	-R\$ 350.754,50	R\$ 341.377,76	R\$ 692.132,26
março/18	-R\$ 599.494,35	R\$ 341.377,76	R\$ 940.872,11
abril/18	-R\$ 176.091,18	R\$ 341.377,76	R\$ 517.468,94
maio/18	-R\$ 243.201,91	R\$ 341.377,76	R\$ 584.579,67
junho/18	-R\$ 559.898,18	R\$ 341.377,76	R\$ 901.275,94
julho/18	-R\$ 44.208,40	R\$ 307.239,99	R\$ 351.448,38
Total Período	-R\$ 3.572.581,03	R\$ 3.117.916,91	R\$ 6.690.497,94

249. Desta forma, conforme tabelas 13 “Receita, Custo e Resultado Operacional MAC LAREN – Mensal” e 19 “Cálculo do Lucro Cessante”, elencadas anteriormente, pode-se perfeitamente entender qual foi o verdadeiro impacto do acidente no resultado operacional da MAC LAREN no período em questão. Analisando-se as receitas previstas *versus* as receitas reais e o resultado previsto *versus* os resultados reais, resultando, portanto, na necessidade da recomposição do Lucro Cessante, conforme acima detalhado.

5.2.5 Conclusão da Análise Contábil

250. A SWOT, na qualidade de Perita, nomeada nos Autos, teve como objetivo deste Laudo Pericial apontar os principais aspectos contábeis envolvendo a controvérsia entre a MAC LAREN e BRAM.

251. As principais análises se deram em relação aos seguintes temas:

252. Em relação aos serviços de apoio jurídicos, declarados como dispendidos pela MAC LAREN, caso tenham sido levados à débito no balancete mensal apresentado, a SWOT entende, com base na metodologia utilizada para apuração do lucro cessante, este valor já está contemporizado nos cálculos.

Tabela 21 – Apuração: Serviço Jurídico

Apuração: Serviço Jurídico					
MAC LAREN		BRAM		SWOT	
R\$	224.000,00	R\$	-	R\$	-

253. No que diz respeito à cobrança de taxa administrativa, o percentual de aplicação de 15% é uma prática usual deste segmento de mercado, porém, com base na metodologia adotada por esta Perícia para apuração do lucro cessante, já está contemporizada.

Tabela 22 - Apuração: Taxa Administrativa

Apuração: Taxa Administrativa					
MAC LAREN		BRAM		SWOT	
R\$	456.743,53	R\$	-	R\$	-

254. No tocante a eventual perda contratual da Fendercare requerida pela MAC LAREN, com base na metodologia adotada por esta Perícia, para análise dos impactos no período afetado, este valor já foi contemporizado nos cálculos efetuados, haja vista que a perda alegada ocorreu exatamente no período de impacto da interdição do terminal, não alterando os valores estabelecidos de lucro cessante.

Tabela 23 – Apuração: Perda Contratual

Apuração: Perda Contratual Fendercare					
MAC LAREN		BRAM		SWOT	
R\$	1.427.891,18	R\$	-	R\$	-

255. Em relação à perda de liquidez e aumento do endividamento, a SWOT concluiu que a perda de liquidez financeira foi em -10,87% e aumento do endividamento com terceiros em 4,12%. Contudo, que esses percentuais não são conclusivos para expressar se houve, de fato, pois uma corporação pode apresentar solvência, mesmo com indicadores não tão elevados.

256. Já na questão do Lucro Cessante, o resultado apurado pela SWOT foi de R\$ R\$ 6.690.497,94 ao longo dos 9,13 meses de interdição do Estaleiro MAC LAREN.

Tabela 24 – Apuração: Valor Final

Apuração: Valor Final					
MAC LAREN		BRAM		SWOT	
R\$	11.149.660,06	R\$	2.016.846,00	R\$	6.690.497,94

257. Tendo em vista que os valores tratados neste Laudo Pericial são valores históricos, é cabível a aplicação de atualização monetária e aplicação de juros legais, conforme o entendimento da Ilma. Magistrada.

258. Assim, para facilitar os cálculos, a SWOT disponibilizou, além dos valores já evidenciados historicamente, mais 2 cenários, sendo: cenário 1 – somente com aplicação de atualização monetária; e cenário 2 com a aplicação de atualização monetária e juros legais. Tais cálculos foram baseados no site do TJRJ⁴² e podem ser verificados no anexo SW-13, tendo como resumo o evidenciado nas tabelas a seguir:

Tabela 25 - Atualização Monetária dos Valores

Cenário 1: Aplicação de Atualização Monetária		
Item	Valor Histórico	Valor Corrigido
Lucros Cessantes	R\$ 6.690.497,94	R\$ 8.381.860,01
Total	R\$ 6.690.497,94	R\$ 8.381.860,01

Tabela 26 - Atualização Monetária e Juros Legais dos Valores

Cenário 2: Aplicação de Atualização Monetária e Juros Legais				
Item	Valor Histórico	Valor Corrigido	Juros Legais	Valor Total (Correção + Juros)
Lucros Cessantes	R\$ 6.690.497,94	R\$ 8.381.860,01	R\$ 4.216.275,29	R\$ 12.598.135,30
Total	R\$ 6.690.497,94	R\$ 8.381.860,01	R\$ 4.216.275,29	R\$ 12.598.135,30

⁴² <https://www4.tjrj.jus.br/correcaoMonetaria/faces/correcaoMonetaria.jsp>

6. CONCLUSÃO

259. Tendo em vista os elementos analisados anteriormente neste Laudo, e chegadas às conclusões de forma segregada no tocante de cada área técnica (engenharia e contabilidade) desta Perícia, a fim de apurar a responsabilidade (ou não) da Ré, definir a dimensão e o período de interdição dos berços do estaleiro, analisar os efeitos do mercado e suas consequências sobre os prejuízos – cujos pleitos consistem em despesas com acompanhamento jurídico; taxas administrativas, notas fiscais e pagamentos efetuados; perda contratual; perda de liquidez e aumento do endividamento; e lucro cessante – do terminal, a SWOT conclui, resumidamente e compilando as análises de engenharia e contábil, que:

- i. A responsabilidade do acidente é da Ré (BRAM);
- ii. O período de interdição iniciou em 26/10/2017, considerando os impactos efetivos causados pelo acidente no terminal, e finalizou em 26/07/2018, quando houve a liberação da área pelo INEA, depois de concluída a descontaminação;
- iii. Conforme os estudos realizados, apresentados nos itens 5.1.4 e 5.1.5, houve de 2014 a 2017 retração de todas as atividades da indústria de Óleo e Gás e em consequência, uma redução das atividades comerciais nos Terminais Portuários ligados às atividades *off shore*. Os efeitos do mercado sobre os resultados do estaleiro foram significativos e podem ser observados no “Gráfico 2 – Evolução da Receita da MAC LAREN”, página 43 deste Laudo, levantado a partir das informações contábeis da empresa. A quantificação desse efeito sobre o faturamento da Autora no decorrer do período da interdição foi feita a partir das taxas de redução do número de operações das embarcações de apoio *off shore*, às quais a atividade do terminal está estreitamente ligada, devidamente considerada no item 5.2. deste Laudo.
- iv. No que diz respeito aos valores apurados, a SWOT verificou que:

- em relação aos serviços de apoio jurídico o montante apurado já está computado nos resultados apurados nos lucros cessantes;
- em relação à taxa administrativa, o valor não é pertinente visto que já está apurado nos cálculos pertinentes aos lucros cessantes;
- em relação à perda contratual com a Fendercare, o valor apurado não faz jus de ressarcimento, tendo em vista o seu cômputo ter sido incluído nos resultados apurados;
- em relação aos aspectos relacionados à perda de liquidez e aumento do endividamento, tais índices não tiveram variações significativas que fossem capazes de concluir a respeito se supostos impactos no financeiro da empresa;
- em relação ao Lucro Cessante, o resultado mensal apurado pela Perícia, ao longo dos 9,13 meses de interdição do Estaleiro MAC LAREN, totalizando o montante histórico de R\$ 6.690.497,94.

260. Vale ressaltar que os valores apurados ao longo deste Laudo Pericial são históricos, sendo passivos de atualização e aplicação de juros legais, conforme o entendimento da Ilma. Magistrada. A tabela abaixo apresenta um resumo das apurações periciais nesse sentido:

Tabela 27 – Resumo dos Valores Apurados

Resumo dos Valores Apurados: Histórico, Corrigido e Juros Legais				
Item	Valor Histórico	Valor Corrigido	Juros Legais	Valor Total (Correção + Juros)
Lucros Cessantes	R\$ 6.690.497,94	R\$ 8.381.860,01	R\$ 4.216.275,29	R\$ 12.598.135,30
Total	R\$ 6.690.497,94	R\$ 8.381.860,01	R\$ 4.216.275,29	R\$ 12.598.135,30

7. QUESITOS

7.1 QUESITOS DA AUTORA

7.1.1 Quesitos Engenharia

1. Queira o Ilustre Perito informar se a gestão da operação de transbordo que gerou o acidente e a interdição do cais da Autora cabia à empresa Ré através de seus prepostos.

Resposta: Conforme a Resolução 1811 da ANTAQ alterada pela resolução nº 2834 de 15 de março de 2013, gestão náutica é definida como:

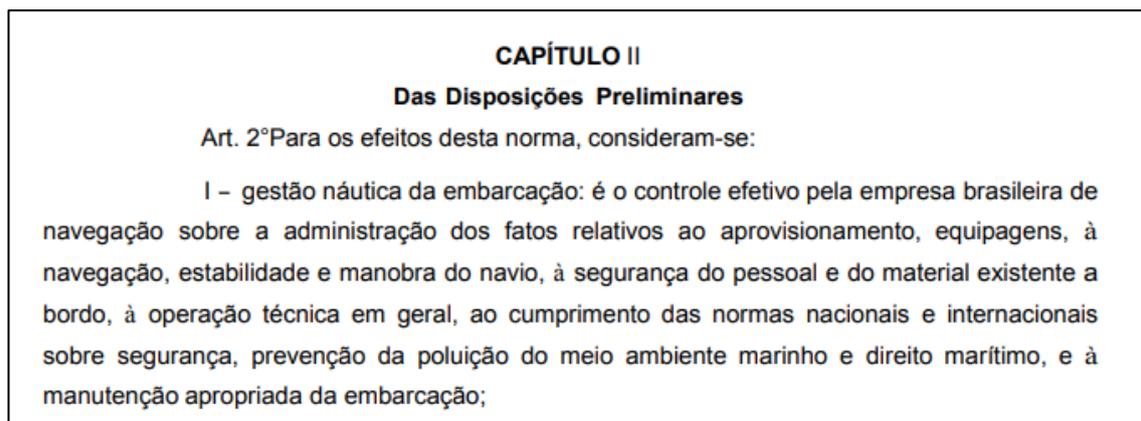


Figura 33 – Definição de Gestão Náutica segundo a Resolução 1811 da ANTAQ alterada pela resolução nº 2834 de 15 de março de 2013

Nesse sentido, a gestão da operação de transbordo cabia à tripulação da balsa Marbela. Entretanto conforme o item IV - ANÁLISE DOS DADOS OBTIDOS, do LAUDO DE EXAME PERICIAL da Capitania dos Portos do Rio de Janeiro (Fl. 487), o transbordo estava sendo realizado com a interferência da tripulação do *Bruce Kay*.

2. Queira o Ilustre Perito informar se a empresa Ré, através de imprudência, imperícia ou negligência de seus prepostos, é culpada, exclusiva ou solidariamente, pelo acidente em questão.

Resposta: Considerando-se as provas constantes nos autos, principalmente o Inquérito da Capitania dos Portos e demais documentos sobre o acidente, entendemos que a Ré (BRAM) foi a responsável pelo acidente em questão, face a ocorrência de imprudência, imperícia e negligência por parte de seus prepostos.

3. Queira o Ilustre Perito informar se a operação tal qual intentada pela Ré (ou seja, com a utilização de balsa para armazenagem do resíduo ao invés de sua transferência direta para o terminal) é a mais adequada e segura para o de transbordo do tipo de resíduo que estava sendo retirado da embarcação *Bruce Kay*.

Resposta: Com base na experiência deste Perito, pode-se afirmar que apesar dos dois tipos de transferência serem usuais e poderem ser executados com segurança, a transferência direta é a que oferece menos risco.

4. Queira o Ilustre Perito informar se a opção pela operação de transbordo de resíduos para uma balsa antes de descarregá-los em terra denota pressa da Ré em liberar a embarcação *Bruce Kay*.

Resposta: O método escolhido de operação permitiria uma liberação mais rápida de embarcação *Bruce Kay* o que leva a acreditar que havia intenção de liberar o *Bruce Kay* o mais breve possível.

5. Queira o Ilustre Perito informar a partir de que data as consequências do acidente passaram a comprometer a operação do cais da Autora.

Resposta: O comprometimento passou a acontecer nos berços A1, A2, A3 e A4 a partir do dia 26/10/2017, com a instalação das boias de contenção na área, porém o impacto mais efetivo foi caracterizado pela tentativa inicial de reflutuação da balsa no início de

novembro, e quando esta submergiu totalmente em 04/11/2017, percebendo-se o vazamento de óleo (Fl. 183). A partir de 22/12/2017, quando o INEA interditou o berço A2, toda a área adjacente foi afetada formalmente.

6. Em relação aos berços A1 e A3:

6.1. Queira o Ilustre Perito informar se a interdição do espelho d'água e a operação de dragagem e descontaminação decorrentes do acidente em frente ao cais da Autora afetaram, total ou parcialmente, a capacidade operacional destes berços.

Resposta: Sim, a interdição do Píer 2 pelo INEA, (como indicado na Fl. 491), em 22/12/2017 afetou a capacidade operacional dos berços A1 e A3, uma vez que ampliou a interdição para uma área de 50 m de raio.

6.1.1. Em caso positivo, queira o Ilustre Perito informar por quanto tempo perdurou a restrição operacional.

Resposta: Essa restrição afetou a operação dos berços A1, A2, A3 e A4 de 27/10/2017, com a instalação das boias de contenção até a liberação da área pelo INEA em 16/7/2018, depois de concluída a descontaminação.

6.1.2. Em caso positivo, queira o Ilustre Perito estimar o percentual da restrição operacional verificada nestes berços.

Resposta: A Perícia entende que qualquer estimativa percentual quanto ao nível de comprometimento da capacidade operacional total do cais da autora em decorrência do acidente vai resultar em um valor questionável. Assim, foi adotada a premissa de avaliar o impacto financeiro e operacional da interdição dos píeres A1, A2, A3 e A4 a partir da avaliação da evolução efetiva do faturamento do terminal antes e durante o período de paralização parcial.

6.2. Queira o Ilustre Perito informar se as embarcações que permaneceram atracadas nestes berços (Balsas Orca, Remora e Simson) da data do acidente até o dia 15/04/2018 poderiam ter sido movidas da posição que estavam em data anterior a esta.

Resposta: Sim, da mesma forma que ocorreu com o navio *Bruce Kay*, tomados os devidos cuidados as balsas poderiam ter sido removidas antes do dia 15/04/2018.

6.3. Queira o Ilustre Perito informar se o calado verificado nestes berços permite a atracação de embarcações maiores que balsas.

Resposta: Sim, conforme o Memorial Descritivo das Instalações da MAC LAREN (Fl.466), os berços A1 e A3 podiam receber embarcações de até 77 m de comprimento e 6,5 m de calado.

6.4. Queira o Ilustre Perito informar se estes berços são aptos a receber embarcações para a realização de serviços de carga e descarga, de embarque e desembarque de pessoal e de reparos navais.

Resposta: Sim, conforme o Memorial Descritivo das Instalações da MAC LAREN (Fl.466), os berços A1 e A3 são aptos a receber embarcações para a realização de serviços de carga e descarga, de embarque e desembarque de pessoal e de reparos navais.

6.5. Queira o Ilustre Perito informar se a empresa Autora dispõem de áreas de atracação com calado inferior àquele verificado nestes berços, para os quais poderia ter movido as balsas Orca, Remora e Simson a fim de utilizar-se os berços A1 e A3 para atracação de embarcações maiores.

Resposta: Sim, conforme o Memorial Descritivo das Instalações da MAC LAREN (Fl. 466), os berços B, C e D têm calado inferior aos dos berços A1 e A3 e poderiam receber as balsas.

6.6. Queira o Ilustre Perito informar se, em não havendo a interdição do espelho d'água defronte de seu cais, seria procedimento padrão para a Autora movimentar as balsas Orca, Remora e Simson para outros locais de atracação que dispunha com fito em atender embarcações maiores e com maior potencial de fornecimento de serviços nos berços A1 e A3.

Resposta: A Perícia entende que, mesmo com a interdição, a Autora poderia remanejar as balsas, conforme seus procedimentos internos. Os berços A1 e A3, entretanto, não poderiam ser utilizados.

6.7. Queira o Ilustre Perito informar se, mesmo com a estadia das balsas Orca, Remora e Simson nos cais A1 e A3 da data do acidente até o dia 15/04/2018, a empresa Autora perdeu potencial de faturamento nestes berços no período em questão por força da interdição do espelho d'água defronte de seu cais.

Resposta: Não está evidenciada nos Autos a razão das balsas permanecerem da data do acidente até o dia 15/04/2018. Entendemos, portanto, que estavam sendo atendidas pelo terminal nesse período. A perda de potencial de faturamento foi avaliada pela equipe de contabilidade desta Perícia.

7. Queira o Ilustre Perito informar se a interdição do espelho d'água e a operação de dragagem e descontaminação decorrentes do acidente em frente ao cais da Autora afetaram, total ou parcialmente, a capacidade operacional do berço A4.

Resposta: Sim, a interdição do espelho d'água pelo INEA e a operação de dragagem e descontaminação afetou a área denominada por berço A4 pois a mesma ficou sem acesso.

7.1. Em caso positivo, queira o Ilustre Perito informar por quanto tempo perdurou a restrição operacional.

Resposta: Vide resposta do quesito 6.1.1.

7.2. Em caso positivo, queira o Ilustre Perito estimar o percentual da restrição operacional verificada neste berço.

Resposta: São válidos nesta resposta os mesmos comentários apresentados na resposta ao quesito 6.1.2.

7.3. Queira o Ilustre Perito informar se o berço A4 é usualmente utilizado pela Autora como gerador de receitas.

Resposta: Sim, embora a Perícia não considere a área mencionada como um berço, entende-se que ela é utilizada pela Autora como gerador de receitas, mas devido às suas restrições de acesso, com frequência menor do que os berços A1, A2 e A3.

8. Queira o Ilustre Perito informar se a interdição do espelho d'água e a operação de dragagem e descontaminação decorrentes do acidente em frente ao cais da Autora afetaram, total ou parcialmente, a capacidade operacional do berço B.

Resposta: A Perícia não localizou nos documentos processuais provas que permitam afirmar que o berço B tenha sido afetado.

8.1. Em caso positivo, queira o Ilustre Perito informar por quanto tempo perdeu a restrição operacional.

Resposta: Não existem evidências nos Autos que o berço B tenha sido afetado.

8.2. Em caso positivo, queira o Ilustre Perito estimar o percentual da restrição operacional verificada neste berço.

Resposta: Não existem evidências nos Autos que o berço B tenha sido afetado.

9. Queira o Ilustre Perito estimar qual foi, percentualmente, o nível de comprometimento da capacidade operacional total do cais da autora em

decorrência da interdição do espelho d'água e da operação de dragagem e descontaminação oriundas do acidente.

Resposta: A Perícia entende que qualquer estimativa percentual quanto ao nível de comprometimento da capacidade operacional total do cais da autora em decorrência do acidente vai resultar em um valor questionável. Assim, foi adotada a premissa de avaliar o impacto financeiro e operacional da interdição dos píeres A1, A2, A3 e A4 a partir da avaliação da evolução efetiva do faturamento do terminal antes e durante o período de paralização parcial.

10. Queira o Ilustre Perito informar qual foi o tempo total de duração do comprometimento operacional do cais da autora em decorrência da interdição do espelho d'água e da operação de dragagem e descontaminação oriundas do acidente.

Resposta: Considerando os reflexos negativos que uma intervenção dos órgãos ambientais estabelece nas áreas afetadas, este Perito entende que, desde 26/10/2017 até 26/07/2018, quando o INEA finalmente liberou a área, os píeres A1, A2, A3 e A4 ficaram impedidos de serem utilizados plenamente.

11. Com relação à perda do contrato da Autora com a empresa Fendercare, queira o Ilustre Perito informar se há nos Autos elementos que comprovem que esta perda foi consequência direta da interdição do espelho d'água e da operação de dragagem e descontaminação decorrentes do acidente em frente ao cais da Autora.

Resposta: Como indicado na carta da Fendercare Marine Brasil, Fl. 2224, a empresa alegou ter rescindido o contrato com a MAC LAREN por motivos operacionais e pela indisponibilidade do cais A1 para seu uso.

7.1.2 Quesitos Contabilidade

12. Queira o Ilustre Perito informar qual a média de faturamento da Autora registrada em anos anteriores durante o mesmo período do ano em que a interdição do espelho d'água ocorreu (de outubro a julho).

Resposta: A média de faturamento, com base na Demonstração do Resultado do Exercício (DRE) disponibilizada pela MAC LAREN, nos meses solicitados de anos anteriores está como segue:

- Período 1 (10/2014 – 07/2015): R\$ 2.679.071,62
- Período 2 (10/2015 – 07/2016): R\$ 1.644.931,81
- Período 3 (10/2016 – 07/2017): R\$ 1.346.374,31

As tabelas a seguir evidenciam os períodos selecionados:

Mês/Ano	Receitas Operacionais	Mês/Ano	Receitas Operacionais	Mês/Ano	Receitas Operacionais
out/14	R\$ 3.356.039,30	out/15	R\$ 1.484.791,81	out/16	R\$ 520.358,71
nov/14	R\$ 2.901.328,32	nov/15	R\$ 1.874.089,42	nov/16	R\$ 1.460.401,36
dez/14	R\$ 3.016.154,02	dez/15	R\$ 2.655.019,51	dez/16	R\$ 1.530.453,44
jan/15	R\$ 1.612.555,74	jan/16	R\$ 1.469.147,67	jan/17	R\$ 1.369.213,72
fev/15	R\$ 2.369.086,34	fev/16	R\$ 1.329.999,39	fev/17	R\$ 1.423.048,95
mar/15	R\$ 2.145.885,86	mar/16	R\$ 1.207.538,81	mar/17	R\$ 1.541.352,95
abr/15	R\$ 3.196.295,75	abr/16	R\$ 1.354.573,51	abr/17	R\$ 1.334.500,69
mai/15	R\$ 2.268.947,53	mai/16	R\$ 1.862.223,90	mai/17	R\$ 1.587.095,59
jun/15	R\$ 2.523.098,83	jun/16	R\$ 1.435.942,65	jun/17	R\$ 1.410.474,33
jul/15	R\$ 3.401.324,52	jul/16	R\$ 1.775.991,38	jul/17	R\$ 1.286.843,31
Média Período 1	R\$ 2.679.071,62	Média Período 2	R\$ 1.644.931,81	Média Período 3	R\$ 1.346.374,31

13. Queira o Ilustre Perito informar qual foi o faturamento da Autora no período de outubro de 2017 a julho de 2018.

Resposta: A média de faturamento, com base na Demonstração do Resultado do Exercício (DRE) disponibilizada pela MAC LAREN, nos meses de 10/2017 – 07/2018, está como segue:

- Período 4 (10/2017 – 07/2018): R\$ R\$ 774.486,15

Mês/Ano	Receitas Operacionais
out/17	R\$ 617.439,99
nov/17	R\$ 496.910,10
dez/17	R\$ 1.007.500,53
jan/18	R\$ 1.213.830,77
fev/18	R\$ 615.141,77
mar/18	R\$ 791.072,99
abr/18	R\$ 881.402,40
mai/18	R\$ 827.791,66
jun/18	R\$ 380.393,77
jul/18	R\$ 913.377,54
Média Período 4	R\$ 774.486,15

14. Queira o Ilustre Perito informar qual a diferença de faturamento entre a média registrada de outubro a julho de anos anteriores e o faturamento registrado de outubro de 2017 a julho de 2018.

Resposta: Para responder ao quesito, é necessário observar além da média entre os períodos anteriores, visto que, limitando-se somente na análise numérica desses dados é notório uma variação negativa entre esses períodos, conforme demonstrado a seguir. Nesse sentido, para a devida análise da queda de faturamento com o impacto das análises de mercado do segmento, é pertinente retomar ao item 5.2.4.5 "Apuração do Lucro Cessante".

A Tabela abaixo é apenas ilustrativa da variação da média de faturamento ao longo dos períodos.

Período	Valor	Variação
Período 1	R\$ 2.679.071,62	N/A
Período 2	R\$ 1.644.931,81	-39%
Período 3	R\$ 1.346.374,31	-18%
Período 4	R\$ 774.486,15	-42%

15. Queira o Ilustre Perito informar se a empresa reduziu seu custo fixo no período durante o qual perdurou a interdição do espelho d'água defronte seu cais.

Resposta: Conforme anexo “SW-08”, dados contábeis disponibilizados pela MAC LAREN, foram analisados os custos da empresa, não entrando para fins de mensuração custos e despesas com Depreciação, Despesas Não Dedutíveis (exemplo: confraternização) e Despesas Financeiras e Tributárias.

Dessa forma, foi possível verificar que a MAC LAREN, comparando 10/2017 – 07/2018, em relação ao período anterior, houve incremento nos custos em 5,70%.

Período	Valor	Variação
Período 1	R\$ 1.411.974,72	N/A
Período 2	R\$ 1.416.741,43	0,34%
Período 3	R\$ 1.059.245,34	-25,23%
Período 4	R\$ 1.119.605,15	5,70%

16. Caso a empresa tenha mantido seu custo fixo no período mencionado, queira o Ilustre Perito informar se existem outras rubricas de custos a serem descontados do valor do faturamento perdido pela Autora em decorrência do acidente para que se possa auferir o montante exato dos lucros cessantes devidos à Autora.

Resposta: Negativa é a resposta, visto que o custo se elevou em 5,70% e que não há outros custos a serem desconsiderados.

16.1. Em caso positivo, queira o Ilustre Perito informar quais seriam estes custos e o valor dos mesmos.

Resposta: Negativa é a resposta, vide quesito anterior.

17. Queira o Ilustre Perito informar qual o valor corrigido dos lucros cessantes devidos à Autora em decorrência do acidente.

Resposta: Para a correta apreciação deste quesito, queira remeter-se ao item 5.2.4.5 “Apuração do Lucro Cessante” deste Laudo Pericial.

18. Queira o Ilustre Perito informar se, nos 6 meses subsequentes à liberação do espelho d’água defronte ao seu cais (julho a dezembro de 2018), a Autora registrou faturamento inferior àquele registrado neste mesmo período em anos anteriores.

Resposta: Com base nos dados analisados por esta Perita, acostados nos documentos contábeis apresentados pela MAC LAREN (SW-08), realmente verifica-se que nos 5 meses seguintes (08/2018 – 12/2018) , após a liberação do terminal pelo INEA, a MAC LAREN registrou impactos na sua receita quando **confrontados** com o período de 36 meses anteriores analisados, bem como, constatou-se resultados operacionais negativos neste mesmo período.

Porém, entende-se que não faz parte do escopo desta Perícia analisar os impactos dos meses posteriores a data de liberação pelo INEA, conforme decisão estabelecida pelo Juízo da 6ª Vara empresarial da Capital do Rio de Janeiro, às fls. 3034 e 3035 que determinou a perícia e fixou seus objetivos. Dessa forma, conclui-se que um dos objetivos da prova pericial é quantificar os “*danos materiais, lucros cessantes e demais custos decorrentes do acidente e apontados na peça vestibular [...]*”, ou seja, segundo o entendimento da SWOT, até a data da liberação pelo INEA.

18.1. Em caso positivo, queira o Ilustre Perito informar qual a diferença de faturamento entre a média registrada de julho a dezembro de anos anteriores e o faturamento registrado de julho a dezembro de 2018.

Resposta: Resposta prejudicada, vide resposta ao quesito 18.

18.2. Queira o Ilustre Perito informar se a empresa reduziu seu custo fixo no período de julho a dezembro de 2018.

Resposta: Resposta prejudicada, vide resposta ao quesito 18.

18.3. Caso a empresa tenha mantido seu custo fixo no período mencionado, queira o Ilustre Perito informar se existem outras rubricas de custos a serem descontados do valor do faturamento perdido pela Autora durante estes meses.

Resposta: Resposta prejudicada, vide resposta ao quesito 18.

18.3.1. Em caso positivo, queira o Ilustre Perito informar quais seriam estes custos e o valor dos mesmos.

Resposta: Resposta prejudicada, vide resposta ao quesito 18.

18.4. Queira o Ilustre Perito informar qual o valor corrigido dos lucros cessantes devidos à Autora decorrentes da perda de faturamento no período de julho a dezembro de 2018.

Resposta: Resposta prejudicada, vide resposta ao quesito 18.

19. Queira o Ilustre Perito informar se o endividamento da Autora cresceu ou diminuiu no período durante o qual perdurou a interdição do espelho d'água defronte seu cais.

Resposta: Para a resposta ao quesito, é essencial retornar ao item 5.2.4.4 “Perda de Liquidez e Aumento do Endividamento” deste Laudo Pericial, em que foi abordada tal temática.

20. Em caso de crescimento no endividamento, queira o Ilustre Perito informar qual em qual montante o endividamento da Autora foi acrescido durante o período mencionado.

Resposta: Para a resposta ao quesito, é essencial retomar ao item 5.2.4.4 “Perda de Liquidez e Aumento do Endividamento” deste Laudo Pericial, em que foi abordada tal temática.

7.2 QUESITOS DA RÉ

7.2.1 Quesitos Engenharia

1. Queira o i. Perito informar se a empresa Autora possui no seu objeto social a exploração de operação portuária.

Resposta: Sim, conforme o Contrato Social Consolidado da MAC LAREN Oil Estaleiros de 12/01/1918 (Fl. 27), o objeto social da empresa, inclui as seguintes atividades que configuram exploração de operação portuária:

- Exploração de instalação portuária privada de uso misto com habilitação ao tráfego marítimo internacional com alfandegamento;
- Operador portuário compreendendo o armazenamento no parque portuário de mercadorias provenientes ou destinadas às embarcações.

2. Queira o i. Perito informar se a empresa Autora é um Terminal de Uso Privado (TUP), o qual também é habilitado pela ANTAQ para o tráfego internacional.

Resposta: Sim, conforme o Contrato Social da empresa ela é um Terminal de Uso Privado, habilitada ao tráfego marítimo internacional pela ANTAQ, como indicado no *site* da entidade no Painel de Monitoramento de Instalações Privada (www.gov.br/antag).

3. Caso a resposta anterior seja positiva, queira o i. Perito informar se a empresa Autora é submetida às regras de fiscalização do Terminal previstas pela ANTAQ.

Resposta: Sim, todos os terminais portuários são submetidos às regras de fiscalização do Terminal previstas pela ANTAQ.

4. Queira o i. Perito informar se a empresa Autora possui a obrigação de zelar pela segurança de todas as operações realizadas no Terminal, segundo as regras estabelecidas pela ANTAQ. Em caso positivo, queira o i. Perito confirmar se a Autora atuou para que a operação fosse realizada em segurança.

Resposta: Sim, as obrigações referentes a segurança estão dispostas na Resolução 3274 da ANTAQ, Cap III Art.3, Item IV. Não foram encontrados nos Autos elementos que comprovem a atuação ativa da Autora nesse sentido, entretanto constam nas Condições Gerais para o atendimento definidas pela MAC LAREN (Fl.44) vários requisitos estabelecidos pela ANTAQ, que deveriam ser atendidos pela contratante.

5. Com base na leitura da documentação de Fls. 36/114, queira o i. Perito informar se a empresa Autora autorizou a execução das operações ou fez alguma ressalva sobre as atividades que seriam realizadas pela empresa C-Tank, ou seja, operação de retirada de material de base oleosa da embarcação *Bruce Kay* para caminhões e barcaça.

Resposta: A documentação citada demonstra que a execução do serviço foi autorizada pela Autora. Não constam nas Condições Gerais para o atendimento definidas pela

MAC LAREN (Fl. 44), ressalvas sobre as atividades, mas sim, obrigações e recomendações a serem atendidas.

6. Queira o i. Perito informar se os representantes da empresa Autora participaram da reunião no dia 25.10.2017, ou seja, 1 (um) dia antes do início da transferência da base oleosa. Em caso positivo, foi feita alguma ressalva quanto a operação que seria realizada?

Resposta: O manuscrito apresentado na Fl. 2454 e citado no item 27 da Petição da Ré de 19/10/2018 (Fl. 2264), como sendo a ata de uma reunião ocorrida em 25/10/2017, não pode ser considerado no presente processo, por estar praticamente ilegível, não permitindo verificar o registro de possíveis presentes e suas assinaturas.

7. Queira o i. Perito informar se a empresa Autora, com base na documentação de Fls. 2.350/2.419 e na legislação aplicável, teria a faculdade de suspender a operação de transferência de material de base oleosa, caso entendesse que estava sendo feita de forma insegura. Em caso positivo, poderia justificar a resposta?

Resposta: Sim, conforme a Resolução nº 3274 de 6/2/14 da ANTAQ (alterada pela Resolução Normativa Nº 02 de 13/2/15), Cap. VIII, Sec.II, Art.32, Item XXVI: ***“Constituem infrações administrativas a que se sujeitam a Autoridade Portuária, o arrendatário, o autorizatário e o operador portuário, observadas as responsabilidades legais regulamentar e contratualmente atribuídas a cada um desses agentes, “...“Deixar de suspender operações portuárias que prejudiquem o funcionamento do Porto ou da Instalação Portuária...”*** (Fl. 2384)

8. Queira o i. Perito explicar o que seria a gestão náutica de uma embarcação.

Resposta: Conforme a Resolução 1811 da ANTAQ alterada pela resolução nº 2834 de 15 de março de 2013, gestão náutica é definida como:

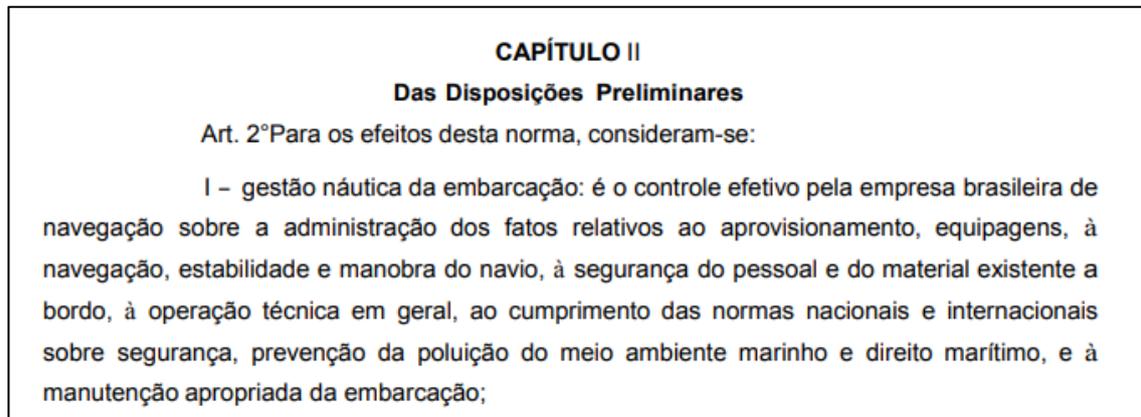


Figura 34 – Definição de Gestão Náutica segundo a Resolução 1811 da ANTAQ alterada pela resolução nº 2834 de 15 de março de 2013

9. Após a definição de gestão náutica de uma embarcação, queira o i. Perito esclarecer se existe alguma prova nos Autos que identifique a interferência dos tripulantes da embarcação *Bruce Kay* na gestão náutica da barçaça *Marbela*. Caso a resposta seja positiva, poderia identificar o número da folha do processo?

Resposta: No item IV- ANÁLISE DOS DADOS OBTIDOS, do LAUDO DE EXAME PERICIAL da Capitania dos Portos do Rio de Janeiro (Fl. 487), está registrado que o transbordo estaria sendo realizado com a interferência da tripulação do *Bruce Kay*.

10. Queira o i. Perito esclarecer se, após o emborcamento da barçaça *Marbela*, a empresa Ré participou da operação de salvamento e contratou a empresa *Manobrosso*. Caso a resposta seja positiva, favor informar as folhas dos Autos do processo.

Resposta: Não foram encontrados nos Autos provas de que a Ré tenha participado da operação de salvamento, entretanto existem evidências de que a C-Tank, sua subcontratada, contratou a *Manobrosso* conforme o Pedido de Cotação na Fl.2465 e a Proposta da *Manobrosso* dirigida a C Tank na Fl. 2467 do Processo.

11. Queira o i. Perito informar quais empresas foram responsáveis pela contratação das empresas *Manobrosso Serviços Marítimos Ltda* (responsável

pelo equipamento de içamento) e Pico e Associados Ltda (responsável pelo projeto de engenharia naval).

Resposta: Os documentos dos Autos apresentam evidências de que a C-Tank subcontratou a Manobraso Serviços Marítimos Ltda (Páginas 19 e 20 deste Laudo). Apesar de não constarem dos Autos documentos específicos que demonstrem qual empresa contratou a Pico e Associados Ltda, existem evidências de que a Manobraso fez uma parceria com ela como pode ser visto na Proposta de recuperação da Marbela para a Capitania dos Portos, Fl. 167, para a execução da operação.

12. Queira o i. Perito esclarecer se, na qualidade de Operadora Portuária, existe alguma prova nos Autos quanto à participação ativa da empresa Autora na resposta e mitigação de consequências/danos causados pelo acidente e também durante a manobras de salvamento da barcaça Marbela. Em caso positivo, favor identificar o número das folhas dos Autos do processo.

Resposta: A Autora utilizou os serviços da empresa Hidroclean para contenção e retirada de elementos oleosos, logo após o acidente. A comprovação é apresentada na correspondência entre Autora e Ré nas Fls 2162 a 2211 dos Autos, referente aos custos do serviço. Quanto às manobras de salvamento da barcaça Marbela, não existem evidências da participação da Autora.

13. Queira o i. Perito esclarecer se o laudo pericial de Fls. 447/460 levou em consideração as seguintes premissas: (i) a retração de todas as operações da indústria de óleo e gás no Brasil; (ii) a redução da frota de embarcações de apoio marítimo no Brasil e (iii) o aumento de oferta de bases de apoio marítimo no Brasil.

Resposta: Não. O Laudo da Swell (Fls. 447/460) não levou em consideração as premissas citadas.

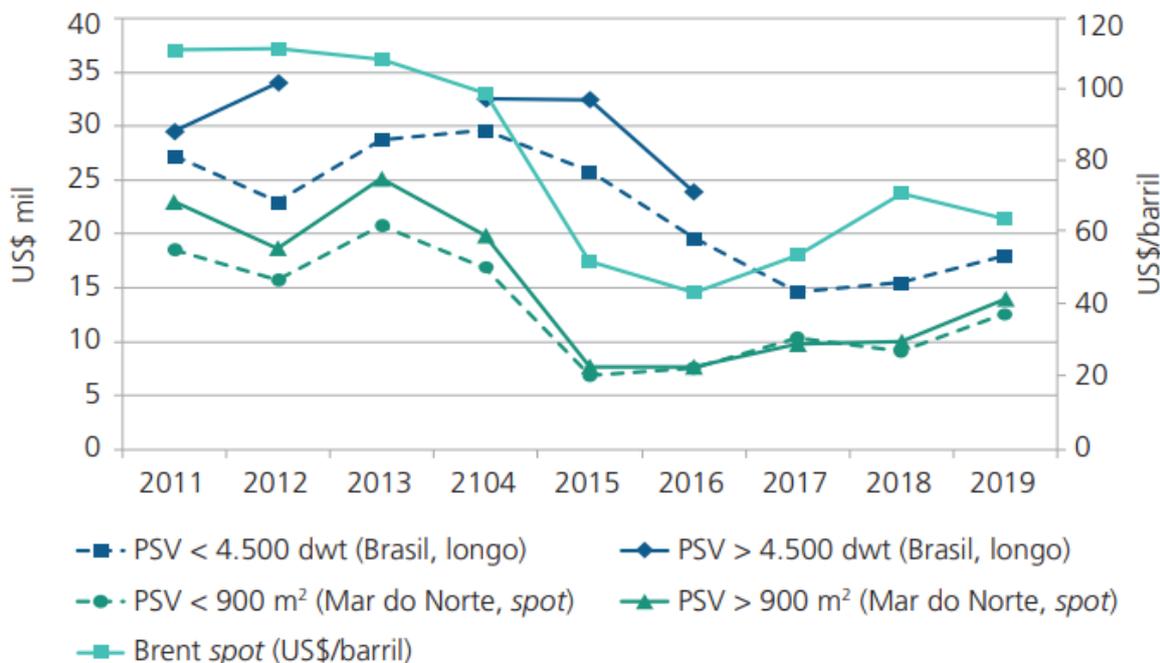
14. Queira o i. Perito esclarecer se o laudo pericial de Fls. 447/460, é pautado em evidências objetivas de provas ou somente são utilizados conceitos.

Resposta: O Laudo apresenta evidências objetivas quanto à interdição dos cais e dos berços. Com relação à determinação da perda de faturamento devido ao acidente, entretanto, ela utilizou conceitos e projeções pouco consistentes.

15. O i. Perito poderia esclarecer se houve redução de preço do petróleo no mercado mundial desde 2014 até a presente data e se todos os setores da indústria de óleo e gás também retraíram, principalmente, a atividade comercial da empresa Autora.

Resposta: Sim, houve no período 2014 a 2018, período pertinente ao presente processo, redução no preço do mundial do petróleo. Conforme a publicação do BNDES: **MERCADO DE EMBARCAÇÕES DE APOIO A PLATAFORMAS DE PETROLEO E GÁS NATURAL**, Pag.101, Gráfico 14, os preços médios do petróleo *Brent* foram aproximadamente de:

Gráfico 14 | Taxa diária média anualizada de PSV no Brasil e no Mar do Norte e preço do petróleo Brent, entre 2011 e 2019



Fonte: Elaboração própria, com base em Westshore do Brasil (2011-2017), Seabrokers Group (2012-2019) e dados fornecidos pela Seabrokers Group Brazil.

Ano	US\$/barril
2014	100
2015	50
2016	45
2017	55
2018	70

Em consequência, houve também retração de todas as atividades da indústria de Óleo e Gás.

16. Caso a resposta anterior seja positiva, poderia justificar o percentual de redução, principalmente, da atividade comercial nos Terminais Portuários e, em particular, da empresa Autora?

Resposta: Sim, a retração das atividades da indústria de Óleo e Gás, justifica a redução das atividades comerciais nos Terminais Portuários. Quanto à empresa Autora, como ela interrompeu parcialmente suas atividades devido ao acidente, a melhor forma para

definir o quanto a retração influiu nessa redução é a avaliação da evolução dos resultados financeiros do terminal antes e durante a interdição parcial devida ao acidente, feita pela equipe contábil/financeira desta Perícia.

17. Caso não seja possível determinar o percentual na resposta anterior, queira o i. Perito informar se houve redução relevante nas operações dos Terminais Portuários.

Resposta: Sim, houve uma redução relevante do percentual referente às atividades dos terminais portuários ligados às atividades *off shore*. Como já comentado no quesito anterior, esta avaliação foi feita pela equipe contábil/financeira desta Perícia

18. Queira o i. Perito esclarecer se a crise mundial do preço do petróleo foi agravada no Brasil, em razão de todos os problemas políticos e financeiros da Petrobras, o que ocasionou a desmobilização de diversas plataformas, devolução de diversas embarcações de apoio marítimo, demissão de tripulação, bem como encerramento de atividades de *off shore* e redução de operações nos terminais portuários e, em especial, no Terminal da Autora. Em caso positivo, poderia informar o percentual?

Resposta: Sim, a crise de 2014 foi agravada no Brasil devido aos problemas políticos e financeiros da Petrobras. Quanto ao percentual de redução de produção do terminal da autora, conforme comentado nos 2 quesitos anteriores, tal avaliação foi feita pela equipe contábil/financeira desta Perícia.

19. Caso não seja possível determinar o percentual na resposta anterior, queira o i. Perito informar se houve redução relevante nas operações dos Terminais Portuários.

Resposta: Vide resposta do quesito 17.

20. Levando-se em consideração a informação da Sociedade Brasileira de Empresas de Apoio Marítimo no ano de 2014, queira o i. Perito informar quantas embarcações navegavam/operavam pelas águas brasileiras.

Resposta: Segundo a ABEAM – Associação Brasileira de Empresas de Apoio Marítimo, haviam 500 embarcações de apoio operando no Brasil em 2018. (FI. 2498). Tal informação é corroborada pela publicação do BNDES - MERCADO DE EMBARCAÇÕES DE APOIO A PLATAFORMAS DE PETRÓLEO E GÁS NATURAL, de março de 2020, no Gráfico 3.

21. Queira o i. Perito informar, com base nas informações da Sociedade Brasileira de Empresas de Apoio Marítimo, quantas embarcações navegavam/operavam no ano de 2018 pelas águas brasileiras.

Resposta: Segundo a ABEAM – Associação Brasileira de Empresas de Apoio Marítimo, haviam 285 embarcações de apoio operando no Brasil em 2018. (FI 2498). Tal informação é corroborada pela publicação do BNDES - MERCADO DE EMBARCAÇÕES DE APOIO A PLATAFORMAS DE PETRÓLEO E GÁS NATURAL, de março de 2020, no Gráfico 3.

22. Com base nas informações da Sociedade Brasileira de Empresas de Apoio Marítimo desde o ano de 2014 até 2018, é possível afirmar que houve redução das embarcações que navegavam/operavam pelas águas brasileiras, considerando que a demanda por serviços de terminais de apoio marítimo é diretamente proporcional ao tamanho da frota em operação?

Resposta: Sim, de acordo com a ABEAM houve redução das embarcações que navegavam/operavam pelas águas brasileiras (FI 2498). Tal informação é corroborada pela publicação do BNDES - MERCADO DE EMBARCAÇÕES DE APOIO A PLATAFORMAS DE PETRÓLEO E GÁS NATURAL, de março de 2020, no Gráfico 3.

23. Na hipótese de a resposta anterior ser afirmativa, é possível afirmar que a redução do percentual de 45% dos recebíveis da empresa Autora, apontada no r. laudo de Fls. 447/460, está relacionada com a redução das atividades das embarcações no mercado brasileiro?

Resposta: Sim, a redução dos recebíveis foi afetada pela redução da frota em operação, não necessariamente na mesma proporção.

24. Considerando a redução das embarcações no mercado brasileiro, queira o i. Perito informar se, desde o ano de 2014, as atividades portuárias ficaram ociosas, ocasionando uma maior competitividade entre os Terminais Portuários e se houve a consequente redução de preço dos serviços.

Resposta: A partir de 2014, houve uma queda expressiva no número de embarcações de apoio operando no Brasil, como já comentado no quesito 22, afetando os armadores e as empresas que prestam serviço ao setor. Os terminais que operam com navios mercantes foram afetados também, mas em menor escala, mas as atividades portuárias não ficaram ociosas, tendo apenas reduzido suas atividades. Em consequência, houve redução no preço dos serviços.

25. Queira o i. Perito esclarecer quais eram na época da ocorrência do acidente as bases de apoio e locais para atracação de pequenos reparos das embarcações localizadas no Rio de Janeiro e que são concorrentes diretos da empresa Autora.

Resposta: As principais bases e locais de atracação no Rio de Janeiro são:

- i. Bases de apoio: Brasa, Renave, BRASCO, NITPORT, B-Port – Açu;
- ii. Locais de atracação e pequenos reparos: Locar (ex Transnave), Estaleiro Mauá, Estaleiro Eisa, Enavi, Fersan (ex Cassinu), Estaleiro São Miguel.

26. Queira o i. Perito informar se houve redução do valor da taxa diária do afretamento das embarcações de apoio marítimo e, por via de consequência, a redução das tarifas portuárias.

Resposta: De acordo com a publicação “Mercado de Embarcações de Apoio a Plataformas de Petróleo e Gás Natural”, editado em 2020 pelo BNDES, anexo, houve uma redução substancial de valores de afretamento das embarcações de apoio marítimo no período de 2014 a 2018. Como exemplo, o valor da diária de um PSV menor do que 4.500 dwt caiu de US\$ 30,000 para US\$ 15,000.

27. Queira o i. Perito informar se existe material fotográfico anexado ao processo, em especial ao parecer do assistente técnico da empresa Ré, que comprove a utilização dos berços A1 e A3 desde a data da ocorrência do acidente até o dia 15/04/2018, pelas embarcações denominadas balsa Orca, Remora e Simson. Em caso positivo, poderia informar o número de folhas do processo?

Resposta: No parecer do assistente técnico da empresa Ré é apresentada na Figura 8, (Fl. 2510) uma foto da utilização dos berços A1 e A3 pelas embarcações denominadas balsas Orca e Simson, mas não existe indicação da data da mesma. O laudo menciona ainda na mesma folha, no item 3.9.8, que “**Segundo informações da BRAM e documentos emitidos pelo INEA, essas balsas (Orca, Remora e Simson) foram reposicionadas/movimentadas somente para possibilitar a execução dos serviços de descontaminação do leito marinho sob a área específica que as mesmas ocupavam**”. Os documentos mencionados, entretanto, não foram encontrados no processo. A menção de que as balsas Orca, Remora e Simson foram retiradas dos berços A1 e A3 em 15/04/2018 consta na Petição da Ré, Fl. 2.302 e não foi refutada pela Autora.

28. Queira o i. Perito informar se os berços A1 e A3 apenas ficaram desocupados no período comprometido entre os dias 15.04.2018 e 16.06.2018, total de 61 (sessenta e um) dias, compreendidos entre a saída das barcaças e

liberação da área para limpeza até a aprovação do INEA para restabelecer a navegação.

Resposta: Sim, após a saída das balsas Orca, Remora e Sinsom em 15/04/2018 os berços ficaram desocupados até a aprovação do INEA para restabelecer a navegação.

29. Queira o i. Perito informar se, através do material fotográfico anexado na defesa da empresa Ré, restou comprovado que o berço B ficou operante desde a ocorrência do acidente, mesmo com as barreiras de contenção. Em caso positivo, poderia apontar o número de folhas?

Resposta: Sim, no parecer do assistente técnico da empresa Ré é apresentada na Figura 7 (Fl. 2509), uma foto da utilização do berço B, mesmo com as barreiras de contenção.

30. Queira o i. Perito esclarecer se o berço A4 pode ser considerado como “virtual”, pois somente pode ser utilizado através de amarração a contrabordo da embarcação que esta atracada no berço A2.

Resposta: Sim, a área intitulada de berço A4 só pode ser utilizada através de amarração a contrabordo da embarcação que esta atracada no berço A2.

31. Caso o i. Perito afirme que o berço A4 é considerado como virtual, é possível afirmar não deve ser considerado como uma fonte efetiva de receita contínua da Autora?

Resposta: Não. Ainda que com a limitação de acesso sua utilização seja eventual, ele pode ser considerado como fonte de receita, uma vez que é uma área que pode ser utilizada como apoio aos berços A1, A2 e A3.

32. Queira o i. Perito esclarecer se não é permitido o acesso de cargas no berço A4 e o acesso das pessoas somente é feita por outras embarcações, mediante autorização dos seus respectivos tripulantes.

Resposta: Sim, o acesso ao berço A4 depende da permissão dos responsáveis pela embarcação atracada no berço A2.

33. Caso o i. Perito afirme que o berço A4 é considerado como virtual, é possível afirmar não deve ser considerado como uma fonte efetiva de receita contínua da Autora?

Resposta: Vide resposta do quesito 31.

34. O i. Perito poderia esclarecer se, através da documentação anexada na contestação (consulta fotográfica do Google Earth), restou comprovado que a ocupação do berço A4 é ínfima, no percentual de 2% no período compreendido de 2014 a 2017?

Resposta: A consulta fotográfica do Google Earth, anexada à contestação da Ré demonstra um uso reduzido do berço A4, mas não se pode afirmar pelo teor da amostragem que o percentual de uso tenha sido de 2%.

35. Queira o i. Perito informar se, com base no documento de fl. 491, a interdição parcial do berço A2 ocorreu somente em 22 de dezembro de 2017.

Resposta: Sim, de acordo com a Notificação do INEA anexada na Fl. 491 do processo, o berço A2 foi formalmente interditado em 22 de dezembro de 2017.

36. Queira o i. Perito esclarecer se, através do documento de fl. 2.224, a empresa Fendercare Marine Brasil justificou a rescisão do contrato “por motivos operacionais”, ou apresentou outro motivo.

Resposta: De acordo com o documento citado, a empresa alegou ter rescindido o contrato com a MAC LAREN por motivos operacionais e pela indisponibilidade do cais A1 para seu uso.

37. Queira o i. Perito esclarecer se as operações de *ship to ship* reduziram drasticamente no Brasil, distante do terminal da empresa Autora.

Resposta: O assunto não é pertinente ao processo, já que as operações *ship to ship* não eram comumente utilizadas no terminal da Autora.

38. Queira o i. Perito esclarecer se a empresa Ré, através dos documentos anexados ao parecer do assistente técnico de Fls. 2.488/2.632, comprovou o pagamento estabelecido no contrato pela utilização do berço A2 até a liberação do INEA.

Resposta: Na planilha apresentada na Fl. 2515 e nos comprovantes anexados nas Fls. 2596 a 2632 a Ré comprovou diversos pagamentos à Autora relativos a utilização do berço A2, porém a Perícia não pôde confirmar se os valores cobrem integralmente a utilização do mesmo até a liberação do INEA.

39. Caso a empresa Ré tenha comprovado o pagamento pela utilização do berço A2, queira o i. Perito informar o valor pago.

Resposta: Em complemento à resposta do quesito anterior, informamos que a Ré apresenta na “ANÁLISE CRÍTICA DO RELATÓRIO ELABORADO PELA EMPRESA SWELL LTDA” (Fl. 2489), no item 5.1.4 uma planilha de pagamentos efetuados à Autora (Fl. 2515), na qual informa que foi efetuado como “Pagamento referente adiamento interdição de Cais” o valor de “R\$ 956.674,80”. Os documentos comprovantes desses pagamentos são: Fatura 801/2018, e as Notas de Débito 06/2018, 14/2018 e 15/2018 mostrados respectivamente nas Fls. 2067, 2625, 2628 e 2632.

40. Queira o i. Perito informar se as condições gerais do contrato de Fls. 44/46 estabelecem a cobrança de taxa de administração pelos serviços prestados nas dependências do Terminal.

Resposta: Não foi identificada nas condições gerais do contrato de Fls. 44/46 a cobrança de taxa de administração pelos serviços prestados nas dependências do Terminal.

41. Queira o i. Perito informar se existe alguma prova nos Autos de que a empresa Autora teria coordenado as operações realizadas pela empresa Hidroclean, especializada no combate à poluição.

Resposta: Não constam nos Autos a comprovação de que a Autora teria coordenado as operações realizadas pela empresa, entretanto constam (Fls. 2162 a 2211) diversas cartas trocadas entre Autora e Ré referentes a pagamentos à Hidroclean pela Autora, que indicam que ela utilizou os serviços da Hidroclean logo após o acidente, dentro das suas atribuições e obrigações junto à ANTAQ, como mostrado na resposta ao quesito 12.

7.2.2 Quesitos Contabilidade

- Lucros Cessantes

1. Queira o I. Perito informar, com base na doutrina contábil e nas Normas Brasileiras de Contabilidade - NBC, o conceito de receita operacional.

Resposta: Conforme apontado pela NBC TG 1.001: “*Receita é o aumento de patrimônio líquido que se origina no curso das atividades normais da entidade [...]*” Além disso, há outros Normativos Legais, como a Lei nº 6.404/76, o Pronunciamento Contábil, CPC 47 (Receita de Contrato com Cliente) e o Decreto-Lei nº 1.598/77, incluído pela Lei nº 12.973, de 2014.

Ao verificar tais princípios, conclui-se que receita operacional abarca toda entrada de recursos proveniente da venda de produtos ou prestação de serviços especificamente relacionados à natureza do negócio da companhia, ou seja, da atividade principal da

empresa. De modo análogo, as receitas não operacionais são recursos que não são diretamente relacionados das atividades usuais da empresa.

2. Queira o I. Perito informar, com base na doutrina contábil e nas Normas Brasileiras de Contabilidade - NBC, o conceito de lucro líquido.

Resposta: Lucro líquido, conforme a Lei 6.404/76⁴³, atualmente vigente, é a rubrica obrigatória na DRE, a qual informa se houve lucro após a deduzir das receitas todos os custos e despesas, descontos tributários e participações devidas. Assim, caso o montante de receitas seja maior que o total de dispêndios, haverá lucro líquido em favor da entidade ou caso o total de saídas seja superior ao total de entradas, restará prejuízo nesta mesma rubrica.

Assim, corroborando com a afirmativa, Marion (2010, pg. 106) faz menção a respeito desse conceito contábil “*O lucro líquido é a sobra líquida à disposição dos proprietários (sócios ou acionistas)*”.

3. Queira o I. Perito informar, com base na doutrina contábil e nas Normas Brasileiras de Contabilidade - NBC, o conceito de lucros cessantes.

Resposta: No item 5.2.1 “Conceitos Contábeis”, especificamente no tópico (1) “Lucro Cessante” foi realizada extensiva elucidação a respeito da temática de lucros cessantes. Contudo, valer ressaltar os seguintes aspectos:

A temática de Lucro Cessante é regida pelo Código Civil brasileiro - Lei nº 10.406/02 especificamente no artigo 402, o qual traz na íntegra: “*salvo as exceções expressamente previstas em lei, as perdas e danos devidas ao credor abrangem, além do que ele efetivamente perdeu, o que razoavelmente deixou de lucrar*”. Desse modo, em relação a esse dispositivo, o cerne do lucro cessante é o que o que razoavelmente

⁴³ Lei das S.A.

deixou de lucrar, visto que há necessidade de dimensionamento dos aspectos específicos do negócio para quantificar o valor cabido.

Ademais, é cabível destacar um trecho acostado em renomado dicionário jurídico no tocante ao lucro cessante “[...] 3. *Aquele que, razoavelmente, se deixou de se ter; é a diminuição do potencial do patrimônio (Clóvis Bevilacqua).* 4. *Lucro que se foi privado pela ocorrência de fato ou fato alheio à vontade*”. Nesse sentido também vale mencionar o que seria a reparação dessa diminuição do potencial de patrimônio, como apontado por Zanna: “[...] *a indenização por lucros cessantes deve ser de tal monta que reponha o quantum frustrado por não poder atuar, comercialmente ou profissionalmente, como de costume*”.

Destaca-se também as diferenças entre lucro e receita cessantes, visto que receita cessante está vinculada ao cancelamento de vendas e/ou prestação de serviços, ao passo que o lucro cessante está relacionado à rentabilidade econômica. Ademais, o cômputo deve ser pautado por critérios mensuráveis e deve ser afastada a possibilidade de lucro imaginário ou hipotético. Com isso, é necessário ter ciência dos registros da empresa, apurados em Balanço Patrimonial e DRE ou outras formas de comprovação de receita, com embasamento legal.

É cabido salientar a respeito do histórico dos resultados gerados antes do evento que incorreu em lucro cessante, sendo de praxe a utilização dos últimos 3 anos, como é comum na prática contábil, conforme apontado por Zanna (2011), cabendo julgamento a esse respeito do profissional. Em linha, tem que ser realizada extensiva análise e verificação das peculiaridades e entendimento das operações de cada segmento de negócio, considerando todo o cenário o qual está inserido.

Desse modo, há de ser efetuado o estudo da situação, verificando as causas, qualidade, quantidade, tempo, espaço e colateralidade do fato ou dos fatos que geram o impedimento de obter lucros. Portanto, com base em todas as informações é essencial critérios de julgamento e premissas adequadas, que façam sentido para cada business para apuração do Lucro Cessante.

4. Queira o I. Perito esclarecer se a Autora calculou os lucros cessantes com base na média da receita auferida nos anos de 2014, 2015 e 2016.

Resposta: Afirmativa é a resposta. Apesar dos apontamentos da MAC LAREN, pautados pelo Relatório da SWELL, estarem referenciando “Lucros Cessantes”, estes valores foram calculados de modo equivocado. A base de informação utilizada foi, no caso, “Receita”, sendo, portanto, pleiteados valores à título de “Receitas Cessantes”.

O Mac Laren Oil Estaleiros Ltda, declarou as receitas mensais que estão grupadas mês a mês conforme Tabela 5.1 abaixo, no mesmo período de tempo em que está ocorrendo impacto na receita do Terminal. Desta forma, estão relacionadas as receitas dos meses de novembro, dezembro, janeiro, fevereiro, março, abril, maio e junho dos anos de 2014~2015; 2015~2016 e 2016~2017.

Figura 35 – Recorte Relatório SWELL Engenharia - Fls. 456

6.0 CONCLUSÃO

O justo valor para a perda de receita diária do Terminal Mac Laren Oil Estaleiros Ltda da Ponta da Areia é de R\$40.692,19 , e acumula ate a data deste laudo, o valor total de R\$ **9.725.432,80** (nove milhões setecentos e vinte e cinco mil e quatrocentos e trinta e dois reais e oitenta centavos) .

Figura 36 – Recorte Relatório SWELL Engenharia - Fls. 460

83. Com isso, foram analisadas as receitas obtidas nos últimos 3 anos, em períodos correspondentes ao período em que as atividades foram paralisadas em razão do acidente, nas mesmas atividades comerciais, no mesmo terminal. Tomou-se cuidado ainda para que os dados utilizados fossem considerados estatisticamente válidos para tal análise.

Figura 37 – Recorte da Petição Inicial - Fls. 17

85. Com isso, consoante cálculos demonstrados no laudo, o Ilmo. *Expert* concluiu que a Perda Receita diária do Estaleiro foi de R\$ 40.692,19.

Figura 38 – Recorte da Petição Inicial - Fls. 17

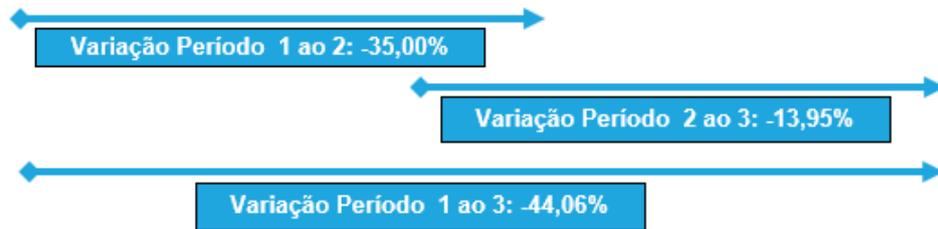
87. Sendo assim, tendo em vista que o Estaleiro teve suas atividades interrompidas entre os dias 26 de outubro de 2017 e 26 de julho de 2018, perfazendo um total de 274 dias, conclui-se que os lucros cessantes atingiram o valor total de R\$ 11.149.660,06 (onze milhões, cento e quarenta e nove mil, seiscentos e sessenta reais e seis centavos).

Figura 39 – Recorte da Petição Inicial - Fls. 18

5. Queira o I. Perito esclarecer, com base na planilha apresentada pela Autora, o percentual de redução das receitas auferidas considerando os 3 anos utilizados.

Resposta: Considerando os valores elencados no Relatório da SWELL (Fls. 447 – 460), compilados abaixo pela SWOT, há o percentual de redução de -35% entre denominado “Período 1” e o “Período 2”. Ao observar os “Período 2” e o “Período 3”, esse percentual de redução é de -13,95%. Analisando o “Período 1” e o “Período 3”, a redução foi de -44,06%.

Planilha Relatório Swell - Fls. 447 - 460					
(Período 1): 2014/2015		(Período 2): 2015/2016		(Período 3): 2016/2017	
out/14	-	out/15	-	out/16	-
nov/14	R\$ 2.922.298,32	nov/15	R\$ 1.874.089,49	nov/16	R\$ 1.460.401,36
dez/14	R\$ 3.008.654,02	dez/15	R\$ 2.895.489,80	dez/16	R\$ 1.533.725,54
jan/15	R\$ 1.866.373,71	jan/16	R\$ 1.354.875,99	jan/17	R\$ 1.369.213,72
fev/15	R\$ 2.103.557,50	fev/16	R\$ 1.344.507,22	fev/17	R\$ 1.423.049,75
mar/15	R\$ 2.769.436,38	mar/16	R\$ 1.446.619,41	mar/17	R\$ 1.541.353,58
abr/15	R\$ 2.795.890,82	abr/16	R\$ 1.462.942,58	abr/17	R\$ 1.334.500,69
mai/15	R\$ 2.701.666,37	mai/16	R\$ 1.809.328,59	mai/17	R\$ 1.567.095,59
jun/15	R\$ 2.634.278,18	jun/16	R\$ 1.333.591,18	jun/17	R\$ 1.406.474,33
Total	R\$ 20.802.155,30	Total	R\$ 13.521.444,26	Total	R\$ 11.635.814,56



6. Queira o I. Perito esclarecer, com base na planilha apresentada pela Autora, o percentual de redução das receitas auferidas considerando os 12 meses anteriores ao acidente.

Resposta: Essa abordagem já foi tratada no quesito 5, contudo, vale destacar que é de -13,95% ao considerar esse período de 12 meses.

7. Queira o I. Perito esclarecer se quando a Autora utiliza uma amostra de 3 anos o percentual de redução é maior.

Resposta: Afirmativa é a resposta, conforme é possível observar no quesito 5, quando utilizado 3 anos, esse percentual é maior em relação a 12 meses.

8. Queira o I. Perito, levando em consideração as informações da Sociedade Brasileira de Empresas de Apoio Marítimo que desde o ano 2014 houve uma redução drástica das embarcações navegando/operando nas águas brasileiras, queira o i. Perito apontar o percentual de redução das embarcações.

Resposta: Para a resposta ao quesito, é fundamental retomar ao item 5.2.4.5 “Apuração do Lucro Cessante” deste Laudo Pericial, em que foi abordada tal temática por intermédio do estudo de mercado realizado.

9. Queira o I. Perito requerer os Balancetes Analíticos, os Balanços Patrimoniais e as Demonstrações do Resultado do Exercício da sociedade MAC LAREN Oil Estaleiros EIRELI., referente aos anos 2016, 2017, 2018.

Resposta: Foram requeridos os Balanços Patrimoniais e as Demonstrações do Resultado do Exercício da MAC LAREN dos anos de 2014, 2015, 2016, 2017 e 2018, conforme anexo SW-08.

10. Queira o I. Perito relacionar o valor das receitas auferidas nos anos de 2016 a 2018.

Resposta: A resposta está evidenciada nas tabelas abaixo, as quais estão divididas por ano.

Mês/Ano	Receitas Operacionais	Mês/Ano	Receitas Operacionais	Mês/Ano	Receitas Operacionais
jan/16	R\$ 1.469.147,67	jan/17	R\$ 1.369.213,72	jan/18	R\$ 1.213.830,77
fev/16	R\$ 1.329.999,39	fev/17	R\$ 1.423.048,95	fev/18	R\$ 615.141,77
mar/16	R\$ 1.207.538,81	mar/17	R\$ 1.541.352,95	mar/18	R\$ 791.072,99
abr/16	R\$ 1.354.573,51	abr/17	R\$ 1.334.500,69	abr/18	R\$ 881.402,40
mai/16	R\$ 1.862.223,90	mai/17	R\$ 1.587.095,59	mai/18	R\$ 827.791,66
jun/16	R\$ 1.435.942,65	jun/17	R\$ 1.410.474,33	jun/18	R\$ 380.393,77
jul/16	R\$ 1.775.991,38	jul/17	R\$ 1.286.843,31	jul/18	R\$ 913.377,54
ago/16	R\$ 1.004.788,49	ago/17	R\$ 1.086.884,27	ago/18	R\$ 879.079,50
set/16	R\$ 1.207.378,87	set/17	R\$ 518.311,36	set/18	R\$ 418.980,83
out/16	R\$ 520.358,71	out/17	R\$ 617.439,99	out/18	R\$ 428.926,43
nov/16	R\$ 1.460.401,36	nov/17	R\$ 496.910,10	nov/18	R\$ 398.281,98
dez/16	R\$ 1.530.453,44	dez/17	R\$ 1.007.500,53	dez/18	R\$ 640.673,80

11. Queira o I. Perito informar a origem das receitas auferidas pela Autora, relacionando os contratos pactuados entre ela e seus clientes nos anos de 2016 a 2018.

Resposta: Prejudicada está a resposta, visto que não é possível relacionar as receitas com as respectivas fontes contratuais.

12. Queira o I. Perito relacionar o valor das despesas/custos realizados nos anos de 2016 a 2018.

Resposta: A resposta está evidenciada nas tabelas abaixo, as quais estão divididas por ano. É importante salientar que, para fins de mensuração, não foram incluídos custos e despesas com Depreciação, Despesas Não Dedutíveis (exemplo: confraternização) e Despesas Financeiras e Tributárias.

Mês/Ano	Custos/Despesas	Mês/Ano	Custos/Despesas	Mês/Ano	Custos/Despesas
jan/16	R\$ 1.874.340,88	jan/17	R\$ 1.146.890,10	jan/18	R\$ 1.621.321,82
fev/16	R\$ 2.168.879,75	fev/17	R\$ 1.183.002,78	fev/18	R\$ 965.896,27
mar/16	R\$ 1.871.070,43	mar/17	R\$ 1.173.751,98	mar/18	R\$ 1.390.567,34
abr/16	R\$ 1.073.230,78	abr/17	R\$ 1.073.815,05	abr/18	R\$ 1.057.493,58
mai/16	R\$ 1.040.987,61	mai/17	R\$ 1.077.072,18	mai/18	R\$ 1.070.993,57
jun/16	R\$ 1.078.226,67	jun/17	R\$ 1.195.989,39	jun/18	R\$ 940.291,95
jul/16	R\$ 1.181.027,70	jul/17	R\$ 1.181.177,18	jul/18	R\$ 966.087,55
ago/16	R\$ 1.009.074,47	ago/17	R\$ 1.129.330,52	ago/18	R\$ 1.119.773,44
set/16	R\$ 874.606,28	set/17	R\$ 547.722,24	set/18	R\$ 935.177,37
out/16	R\$ 930.155,70	out/17	R\$ 541.920,77	out/18	R\$ 1.154.457,42
nov/16	R\$ 799.334,85	nov/17	R\$ 777.839,35	nov/18	R\$ 929.345,53
dez/16	R\$ 831.264,18	dez/17	R\$ 1.863.639,34	dez/18	R\$ 1.738.808,17

13. Queira o I. Perito demonstrar se a sociedade apurou lucro ou prejuízo nos anos de 2016 a 2018.

Resposta: Os resultados estão como segue abaixo, cabendo destacar que nos anos solicitados no quesito (2016, 2017 e 2018), 21 meses dentre os 36 apresentaram resultado negativo.

Tabela 28 – Apuração de Resultado 2016

Apuração Resultados 2016				
Mês	Receitas Operacionais	Custos/Despesas	Lucro ou (Prejuízo)	Margem de Contribuição
jan	R\$ 1.469.147,67	R\$ 1.874.340,88	-R\$ 405.193,21	-27,58%
fev	R\$ 1.329.999,39	R\$ 2.168.879,75	-R\$ 838.880,36	-63,07%
mar	R\$ 1.207.538,81	R\$ 1.871.070,43	-R\$ 663.531,62	-54,95%
abr	R\$ 1.354.573,51	R\$ 1.073.230,78	R\$ 281.342,73	20,77%
mai	R\$ 1.862.223,90	R\$ 1.040.987,61	R\$ 821.236,29	44,10%
jun	R\$ 1.435.942,65	R\$ 1.078.226,67	R\$ 357.715,98	24,91%
jul	R\$ 1.775.991,38	R\$ 1.181.027,70	R\$ 594.963,68	33,50%
ago	R\$ 1.004.788,49	R\$ 1.009.074,47	-R\$ 4.285,98	-0,43%
set	R\$ 1.207.378,87	R\$ 874.606,28	R\$ 332.772,59	27,56%
out	R\$ 520.358,71	R\$ 930.155,70	-R\$ 409.796,99	-78,75%
nov	R\$ 1.460.401,36	R\$ 799.334,85	R\$ 661.066,51	45,27%
dez	R\$ 1.530.453,44	R\$ 831.264,18	R\$ 699.189,26	45,69%
Total	R\$ 16.158.798,18	R\$ 14.732.199,30	R\$ 1.426.598,88	8,83%

Apuração Resultados 2017				
Mês	Receitas Operacionais	Custos/Despesas	Lucro ou (Prejuízo)	Margem de Contribuição
jan	R\$ 1.369.213,72	R\$ 1.146.890,10	R\$ 222.323,62	16,24%
fev	R\$ 1.423.048,95	R\$ 1.183.002,78	R\$ 240.046,17	16,87%
mar	R\$ 1.541.352,95	R\$ 1.173.751,98	R\$ 367.600,97	23,85%
abr	R\$ 1.334.500,69	R\$ 1.073.815,05	R\$ 260.685,64	19,53%
mai	R\$ 1.587.095,59	R\$ 1.077.072,18	R\$ 510.023,41	32,14%
jun	R\$ 1.410.474,33	R\$ 1.195.989,39	R\$ 214.484,94	15,21%
jul	R\$ 1.286.843,31	R\$ 1.181.177,18	R\$ 105.666,13	8,21%
ago	R\$ 1.086.884,27	R\$ 1.129.330,52	-R\$ 42.446,25	-3,91%
set	R\$ 518.311,36	R\$ 547.722,24	-R\$ 29.410,88	-5,67%
out	R\$ 617.439,99	R\$ 541.920,77	R\$ 75.519,22	12,23%
nov	R\$ 496.910,10	R\$ 777.839,35	-R\$ 280.929,25	-56,54%
dez	R\$ 1.007.500,53	R\$ 1.863.639,34	-R\$ 856.138,81	-84,98%
Total	R\$ 13.679.575,79	R\$ 12.892.150,88	R\$ 787.424,91	5,76%

Apuração Resultados 2018				
Mês	Receitas Operacionais	Custos/Despesas	Lucro ou (Prejuízo)	Margem de Contribuição
jan	R\$ 1.213.830,77	R\$ 1.621.321,82	-R\$ 407.491,05	-33,57%
fev	R\$ 615.141,77	R\$ 965.896,27	-R\$ 350.754,50	-57,02%
mar	R\$ 791.072,99	R\$ 1.390.567,34	-R\$ 599.494,35	-75,78%
abr	R\$ 881.402,40	R\$ 1.057.493,58	-R\$ 176.091,18	-19,98%
mai	R\$ 827.791,66	R\$ 1.070.993,57	-R\$ 243.201,91	-29,38%
jun	R\$ 380.393,77	R\$ 940.291,95	-R\$ 559.898,18	-147,19%
jul	R\$ 913.377,54	R\$ 966.087,55	-R\$ 52.710,01	-5,77%
ago	R\$ 879.079,50	R\$ 1.119.773,44	-R\$ 240.693,94	-27,38%
set	R\$ 418.980,83	R\$ 935.177,37	-R\$ 516.196,54	-123,20%
out	R\$ 428.926,43	R\$ 1.154.457,42	-R\$ 725.530,99	-169,15%
nov	R\$ 398.281,98	R\$ 929.345,53	-R\$ 531.063,55	-133,34%
dez	R\$ 640.673,80	R\$ 1.738.808,17	-R\$ 1.098.134,37	-171,40%
Total	R\$ 8.388.953,44	R\$ 13.890.214,01	-R\$ 5.501.260,57	-65,58%

14. Queira o I. Perito apurar a margem de contribuição dos anos de 2016 a 2018.

Resposta: A devida resposta encontra-se reportada no quesito 13, evidenciando as receitas, custos/despesas e os resultados mensais da MAC LAREN, com as respectivas margens de contribuição, em forma de tabelas.

15. Queira o I. Perito informar os valores das receitas mensais auferidas pela Autora nos 12 meses anteriores ao acidente ocorrido em 25/10/2017.

Resposta: A resposta está evidenciada na tabela abaixo:

Mês/Ano	Receitas Operacionais
nov/16	R\$ 1.460.401,36
dez/16	R\$ 1.530.453,44
jan/17	R\$ 1.369.213,72
fev/17	R\$ 1.423.048,95

Mês/Ano	Receitas Operacionais
mar/17	R\$ 1.541.352,95
abr/17	R\$ 1.334.500,69
mai/17	R\$ 1.587.095,59
jun/17	R\$ 1.410.474,33
jul/17	R\$ 1.286.843,31
ago/17	R\$ 1.086.884,27
set/17	R\$ 518.311,36
out/17	R\$ 617.439,99

16. Queira o I. Perito relacionar os valores das despesas/custos mensais realizados nos 12 meses anteriores ao acidente ocorrido em 25/10/2017.

Resposta: A resposta está evidenciada na tabela abaixo:

Mês/Ano	Custos/Despesas
nov/16	R\$ 799.334,85
dez/16	R\$ 831.264,18
jan/17	R\$ 1.146.890,10
fev/17	R\$ 1.183.002,78
mar/17	R\$ 1.173.751,98
abr/17	R\$ 1.073.815,05
mai/17	R\$ 1.077.072,18
jun/17	R\$ 1.195.989,39
jul/17	R\$ 1.181.177,18
ago/17	R\$ 1.129.330,52
set/17	R\$ 547.722,24
out/17	R\$ 541.920,77

17. Queira o I. Perito apurar o lucro mensal auferido pela Autora nos 12 meses anteriores ao acidente ocorrido em 25/10/2017.

Resposta: A resposta está evidenciada na tabela abaixo:

Mês/Ano	Receitas Operacionais	Custos/Despesas	Lucro ou (Prejuízo)
nov/16	R\$ 1.460.401,36	R\$ 799.334,85	R\$ 661.066,51
dez/16	R\$ 1.530.453,44	R\$ 831.264,18	R\$ 699.189,26
jan/17	R\$ 1.369.213,72	R\$ 1.146.890,10	R\$ 222.323,62
fev/17	R\$ 1.423.048,95	R\$ 1.183.002,78	R\$ 240.046,17
mar/17	R\$ 1.541.352,95	R\$ 1.173.751,98	R\$ 367.600,97
abr/17	R\$ 1.334.500,69	R\$ 1.073.815,05	R\$ 260.685,64
mai/17	R\$ 1.587.095,59	R\$ 1.077.072,18	R\$ 510.023,41
jun/17	R\$ 1.410.474,33	R\$ 1.195.989,39	R\$ 214.484,94
jul/17	R\$ 1.286.843,31	R\$ 1.181.177,18	R\$ 105.666,13
ago/17	R\$ 1.086.884,27	R\$ 1.129.330,52	-R\$ 42.446,25
set/17	R\$ 518.311,36	R\$ 547.722,24	-R\$ 29.410,88
out/17	R\$ 617.439,99	R\$ 541.920,77	R\$ 75.519,22

18. Queira o I. Perito apurar o lucro médio auferido pela Autora nos 12 meses anteriores ao acidente ocorrido em 25/10/2017.

Resposta: A resposta está evidenciada na tabela abaixo:

Mês/Ano	Lucro ou (Prejuízo)
nov/16	R\$ 661.066,51
dez/16	R\$ 699.189,26
jan/17	R\$ 222.323,62
fev/17	R\$ 240.046,17
mar/17	R\$ 367.600,97
abr/17	R\$ 260.685,64
mai/17	R\$ 510.023,41
jun/17	R\$ 214.484,94
jul/17	R\$ 105.666,13
ago/17	-R\$ 42.446,25
set/17	-R\$ 29.410,88
out/17	R\$ 75.519,22
Média Período	R\$ 273.729,06

19. Queira o I. Perito informar se no período de 25/10/2017 a 26/07/2018 a Autora auferiu receitas, e qual a origem dessas receitas.

Resposta: Afirmativa é a resposta. A empresa MAC LAREN auferiu receitas, contudo, vale destacar que não é possível correlacionar as fontes dessas receitas.

Mês/Ano	Receitas Operacionais
out/17	R\$ 617.439,99
nov/17	R\$ 496.910,10
dez/17	R\$ 1.007.500,53
jan/18	R\$ 1.213.830,77
fev/18	R\$ 615.141,77
mar/18	R\$ 791.072,99
abr/18	R\$ 881.402,40
mai/18	R\$ 827.791,66
jun/18	R\$ 380.393,77
jul/18	R\$ 913.377,54

20. Queira o I. Perito demonstrar qual o resultado mensal apurado pela Autora nos meses de outubro de 2017 a julho de 2018.

Resposta: A resposta está evidenciada na tabela abaixo:

Mês/Ano	Receitas Operacionais	Custos/Despesas	Lucro ou (Prejuízo)
out/17	R\$ 617.439,99	R\$ 541.920,77	R\$ 75.519,22
nov/17	R\$ 496.910,10	R\$ 777.839,35	-R\$ 280.929,25
dez/17	R\$ 1.007.500,53	R\$ 1.863.639,34	-R\$ 856.138,81
jan/18	R\$ 1.213.830,77	R\$ 1.621.321,82	-R\$ 407.491,05
fev/18	R\$ 615.141,77	R\$ 965.896,27	-R\$ 350.754,50
mar/18	R\$ 791.072,99	R\$ 1.390.567,34	-R\$ 599.494,35
abr/18	R\$ 881.402,40	R\$ 1.057.493,58	-R\$ 176.091,18
mai/18	R\$ 827.791,66	R\$ 1.070.993,57	-R\$ 243.201,91
jun/18	R\$ 380.393,77	R\$ 940.291,95	-R\$ 559.898,18
jul/18	R\$ 913.377,54	R\$ 966.087,55	-R\$ 52.710,01

21. Queira o I. Perito calcular a diferença entre o resultado mensal efetivamente apurado e o lucro médio dos 12 meses anteriores ao acidente ocorrido em 25/10/2017.

Resposta: Com base na receita média entre nov/16 e out/17 de R\$ 273.729,06, calculou-se mês a mês o resultado mensal no período de interrupção (nov/17 a jul/18), conforme tabela abaixo:

Mês/Ano	Lucro Médio 12 Meses Anteriores	Lucro ou (Prejuízo)	Resultado
nov/17	R\$ 273.729,06	-R\$ 280.929,25	R\$ 554.658,31
dez/17	R\$ 273.729,06	-R\$ 856.138,81	R\$ 1.129.867,87
jan/18	R\$ 273.729,06	-R\$ 407.491,05	R\$ 681.220,11
fev/18	R\$ 273.729,06	-R\$ 350.754,50	R\$ 624.483,56
mar/18	R\$ 273.729,06	-R\$ 599.494,35	R\$ 873.223,41
abr/18	R\$ 273.729,06	-R\$ 176.091,18	R\$ 449.820,24
mai/18	R\$ 273.729,06	-R\$ 243.201,91	R\$ 516.930,97
jun/18	R\$ 273.729,06	-R\$ 559.898,18	R\$ 833.627,24
jul/18	R\$ 273.729,06	-R\$ 52.710,01	R\$ 326.439,07

22. Queira o I. Perito calcular os lucros cessantes referentes aos 274 dias, considerando a diferença entre os resultados efetivamente apurados e o lucro médio dos 12 meses anteriores ao acidente ocorrido em 25/10/2017.

Resposta: Para a resposta ao quesito, deve-se retomar ao item 5.2.4.5 “Apuração do Lucro Cessante” deste Laudo Pericial, em que foram abordados os cálculos pertinentes.

- Indenização contrato Fendercare

23. Queira Queira o I. Perito requerer o contrato pactuado entre a Autora e a Fendercare Marine Brasil.

Resposta: Conforme já explicitado ao longo deste Laudo Pericial, a SWOT solicitou aos Assistentes Técnicos o contrato firmado entre a Fendercare e a MAC LAREN, concedendo o período para entrega de 16/02/2022 até 31/03/2022. O documento foi entregue pelos Assistentes Técnicos da MAC LAREN para esta Perícia em 29/04/2022, momento este em que foi solicitado sigilo por motivos estratégicos da Autora.

A SWOT passou a considerar tal documentação para fins de apreciação técnica a partir de 11/05/2022, quando o Assistente Técnico da MAC LAREN permitiu que fosse colocada a referida documentação à disposição da Parte Ré. Ato contínuo, em 13/05/2022, a SWOT compartilhou com os Assistentes Técnicos da Parte Ré os documentos.

24. Queira o I. Perito informar qual o objeto do contrato pactuado entre a Autora e a Fendercare Marine Brasil.

Resposta: O objeto contratual consiste na prestação de serviços de apoio logístico e operação portuária para as embarcações indicadas pela Fendercare (Cláusula 1.1 do Contrato), podendo ser verificado no anexo “SW-10”.

25. Queira o I. Perito informar se o contrato pactuado era por prazo indeterminado ou por demanda.

Resposta: O contrato e aditivo pactuados eram por prazo determinado.

26. Queira o I. Perito informar o termo inicial e o termo final do contrato.

Resposta: O contrato previa o escopo temporal de 6 meses (01/12/2016 até 31/05/2017). De mesmo modo, no tocante ao aditivo, o prazo correspondeu a mais 6 meses de duração (01/06/2017 até 30/11/2017).

27. Queira o I. Perito informar se o contrato pactuado previa um berço exclusivo para as operações da Fendercare.

Resposta: Conforme disposto nas obrigações da contratada, na Cláusula 4.1, alínea “d”, a MAC LAREN deveria disponibilizar cais de atracação para as embarcações indicadas pela Fendercare. Não era previsto berço exclusivo, contudo, segundo troca de e-mails ocorrida entre a MAC LAREN e a Fendercare (Fls. 2223 – 2227), foi exposto que a Fendercare utilizava frequentemente o cais A1.

28. Queira o I. Perito informar se, na data do acidente, o contrato junto à Fendercare estava vigente.

Resposta: Afirmativa é a resposta, visto que à época do acidente, a Fendercare possuía um mês de contrato por vencer com MAC LAREN, o qual se encerraria em 30/11/2017.

29. Queira o I. Perito informar se é possível comprovar que a Fendercare realizaria operações durante todo o período de outubro de 2017 a julho de 2018.

Resposta: Resposta prejudicada, visto que não há formalização contratual que indique tal assertiva. Porém, há troca de e-mails relatando a realização de uma manobra em data futura (próxima a data da troca de e-mails), ponderando não colocar este procedimento em risco, incorrendo, assim, na saída imediata do Estaleiro por parte da Fendercare.

30. Queira o I. Perito informar como era calculado a remuneração entre a Autora e a Fendercare.

Resposta: Conforme previsto na Cláusula 5 do contrato, abordando a respeito de remuneração, haveria o pagamento mensal da quantia de R\$ 20.000,00, em função do uso de área para armazenamento de equipamentos (Cláusula 5.2). Além disso, era previsto que para os serviços de apoio logístico e operação portuária (Cláusula 5.1 do Contrato), haveria remuneração especificada em planilha acostada no Anexo I, contudo, não foi disponibilizada para a SWOT.

31. Queira o I. Perito discriminar a conta razão contábil em que a Autora escriturava os recebimentos da Fendercare.

Resposta: Resposta prejudicada, tendo em vista a impossibilidade de vislumbrar as rubricas contábeis de receitas segregadas por cliente.

32. Queira o I. Perito informar o valor que a Fendercare já tinha pago a Autora no ano de 2017, até a rescisão do contrato.

Resposta: Resposta prejudicada, tendo em vista a impossibilidade de vislumbrar as rubricas contábeis de receitas segregadas por cliente.

33. Queira o I. Perito informar se, mesmo após o acidente, a Fendercare manteve relações comerciais com a Autora.

Resposta: É relatado em conversas de e-mail entre membros da MAC LAREN e da Fendercare (Fls. 2223 – 2227), ocorridas entre 08/12/2017 e 12/12/2017. A SWOT apurou o conteúdo dessa troca de e-mails e realizou breve explanação no item 5.2.4.3 “Perda Contratual”.

34. Queira o I. Perito se esclarecer quais as bases para a renovação do contrato entre a Autora e a Fendercare, a título de objeto, valor e prazo.

Resposta: A Fendercare realizou aditamento com MAC LAREN havendo mudança apenas no prazo, o qual passou a ser de 01/06/2017 até 30/11/2017. No tocante ao objeto (tratado no quesito nº 24) e valor (tratado no quesito nº 30) não foram alterados.

35. Queira o I. Perito esclarecer se há documentação nos Autos que comprove que o contrato seria renovado.

Resposta: Negativa é a resposta, visto que não há formalização contratual que indique tal assertiva. Porém, há troca de e-mails relatando a realização de uma manobra em data futura (próxima a data da troca de e-mails) e, pela indisponibilidade do berço A1 (que frequentemente utilizava), a Fendercare, teria que sair para que não fosse atrapalhada a operação.

36. Queira o I. Perito informar se no cálculo do lucro médio dos 12 meses anteriores ao acidente está incluída a receita auferida pela Autora junto a Fendercare.

Resposta: Afirmativa é a resposta. Nos itens 5.2.4.3 “Perda contratual” e 5.2.4.5 “Apuração do Lucro Cessante” deste Laudo Pericial, foi discorrido a respeito dessa temática de modo mais detalhado.

37. Queira o I. Perito informar se nos lucros cessantes apurados já está incluído o lucro que a Autora deixou de ganhar com o contrato da Fendercare.

Resposta: Afirmativa é a resposta. Nos itens 5.2.4.3 “Perda contratual” e 5.2.4.5 “Apuração do Lucro Cessante” deste Laudo Pericial, foi discorrido a respeito dessa temática de modo mais detalhado.

- Taxa administrativa com a Hidroclean

38. Queira o I. Perito discriminar quais os serviços realizados pela empresa Hidroclean especificamente em razão do plano de emergência do Estaleiro MAC LAREN.

39.

Resposta: A resposta está parcialmente prejudicada. Foi solicitada documentação pertinente à MAC LAREN, visto que não foi localizado nos Autos, contudo, esta não foi disponibilizada para a SWOT ao longo do período de entrega de documentos à Perícia.

Vale ressaltar que foram encontradas Notas Fiscais (Fls. 2215, 2218, 2221 e 2222) emitidas pela Hidroclean (Brasbunker) em razão ao *“Atendimento a emergência ocorrida na embarcação Bruce Kay”* em diversos períodos. Há especificação dos valores para mão-de-obra e materiais sem, entretanto, evidenciar os pormenores.

	PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO GONÇALO SECRETARIA MUNICIPAL DE FAZENDA NOTA FISCAL ELETRÔNICA DE SERVIÇOS	Número da Nota - Série 2215 000000011473 - E
		Autenticidade VVFC-414M
		Data de Emissão 21/12/2017 14:30:50
PRESTADOR DE SERVIÇOS		
	Nome/Razão Social: BRASBUNKER PARTICIPACOES S/A CPF/CNPJ: 04.931.019/0002-93 IM: 105059 IE: Endereço: RUA MANOEL DUARTE, 2999 PARTE, GRADIM - cep: 24430500 Fone: Município: SÃO GONÇALO UF: RJ E-mail: fiscal@bravante.com.br	
TOMADOR DE SERVIÇOS		
Nome/Razão Social: MAC LAREN OIL ESTALEIROS LTDA CPF/CNPJ: 05.646.148/0002-00 IM: IE: 7937751-1 Fone: Endereço: RUA MIGUEL DE LEMOS, S/Nº LOTE 616, PONTA D'AREIA - cep: 24040260 Município: NITERÓI UF: RJ E-mail: nfe@maclaren.com.br		
DISCRIMINAÇÃO DOS SERVIÇOS		
ATENDIMENTO A EMERGÊNCIA OCORRIDA NA EMBARCAÇÃO BRUCE KAY NO PERIODO DE 26/10 A 18/12/2017. PEDIDO: 0463/11/2017 VALOR DOS MATERIAIS: R\$ 215.415,80 VALOR DA MÃO DE OBRA: R\$ 215.415,81 COBRANÇA PARCIAL REFERENTE AO PERIODO 06/12/17 À 18/12/2017 O ISS DESTA NOTA SERÁ PAGO PELO PRESTADOR. ISS DEVIDO PARA O MUNICÍPIO DE NITERÓI - RJ.		

Figura 40 – Exemplo de Nota Fiscal Emitida Pela Hidroclean - Fls. 2215

40. Queira o I. Perito informar qual o valor cobrado pela Hidroclean para a realização de tais serviços.

Resposta: Para a devida resposta ao quesito, é importante remeter-se ao item 5.2.4.2 “Taxas Administrativas, Notas Fiscais Emitidas e Pagamentos Efetuados” deste Laudo Pericial em que foi realizada análise dos pagamentos entre as Partes.

41. Queira o I. Perito informar qual o total pago para a empresa Hidroclean pelos serviços referentes ao plano de emergência.

Resposta: Para a devida resposta ao quesito, é importante remeter-se ao item 5.2.4.2 “Taxas Administrativas, Notas Fiscais Emitidas e Pagamentos Efetuados” deste Laudo Pericial em que foi realizada análise dos pagamentos entre as Partes.

42. Queira o I. Perito informar qual o total reembolsado pela empresa Ré a Autora pelos gastos realizados com a Hidroclean.

Resposta: Para a devida resposta ao quesito, é importante remeter-se ao item 5.2.4.2 “Taxas Administrativas, Notas Fiscais Emitidas e Pagamentos Efetuados” deste Laudo Pericial em que foi realizada análise dos pagamentos entre as Partes.

- Danos decorrentes da Perda de Liquidez

43. Queira o I. Perito esclarecer se a Autora comprovou em quais licitações ficou impedida de participar.

Resposta: Prejudicada está a resposta. Foi solicitada documentação pertinente à MAC LAREN, visto que não foi localizado nos Autos, contudo, esta não foi disponibilizada para a SWOT ao longo do período de entrega de documentos à Perícia.

44. Queira o I. Perito esclarecer se a Autora comprovou mediante os registros contábeis e os extratos bancários quais as despesas financeiras pagas, especificamente em razão do acidente ocorrido.

Resposta: Prejudicada está a resposta. Foi solicitada documentação pertinente à MAC LAREN, visto que não foi localizada nos Autos, contudo, esta não foi disponibilizada

para a SWOT ao longo do período concedido para entrega de documentos para confecção deste Laudo Pericial.

45. Queira o I. Perito esclarecer se as notas fiscais de Fls. 2230/2237 discriminam a prestação de serviços de advocacia relacionados unicamente ao acidente.

Resposta: Afirmativa é a resposta. No item 5.2.4.1 “Despesas com Acompanhamento Jurídico” deste Laudo Pericial, foi relatado a respeito dessa temática de **modo mais detalhado.**

8. BIBLIOGRAFIA / NORMAS TÉCNICAS

BNDES Set., **Mercado de Embarcações de Apoio a Plataformas de Petróleo e Gás Natural**. Rio de Janeiro, v. 26, n. 51, p. 77-124, mar. 2020

Código de Tributário Nacional. Lei nº 5. 172, de 25 de outubro de 1966.

Código Civil. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002.

Gitman, Lawrence J. **Princípios de administração financeira**. 12. ed. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2010.

LOPES SÁ, Antônio. **Perícia Contábil**. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2019.

MARTINS, Eliseu. **Contabilidade de Custos**. 9. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

Norma Brasileira de Contabilidade, NBC TG 1.001, de 18 de novembro de 2021.

PÊGAS, Paulo Henrique. **Manual de contabilidade tributária**. 9. ed. São Paulo: Atlas, 2017.

Póvoa, Alexandre. **Valuation: como precificar ações**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2012.

ZANNA, Remo Dalla. **Contabilidade Instrumental para Peritos**. 1. ed. São Paulo: IOB, 2011.

9. ANEXOS

Item	Anexo	Documento
1	SW-01	ABNT NBR 10004
2	SW-02	Condições Gerais <i>Site</i> MAC LAREN
3	SW-03	Ata de Reunião KOM Perícia
4	SW-04	Ata de Reunião Visita Técnica – Diligência Terminal MAC LAREN
5	SW-05	Fotos Visita Técnica Terminal MAC LAREN
6	SW-06	Ata de Reunião Diligência Sede da BRAM
7	SW-07	Publicação BNDES
8	SW-08	Documentos Contábeis MAC LAREN
9	SW-09	Base Afretamento
10	SW-10	Contrato Fendercare
11	SW-11	Apresentação Visão Geral da ANTAQ do Transporte Marítimo
12	SW-12	Notas Fiscais Honorários Advocatícios
13	SW-13	Atualização dos Valores
14	SW-14	Documento de Desinterdição do INEA
15	SW-15	Notas Fiscais Brasbunker

10. ENCERRAMENTO

Nada mais restando, encerra o presente trabalho que é composto de 154 (cento e cinquenta e quatro) páginas impressas, sendo esta última datada e assinada.

Rio de Janeiro, 25 de maio de 2022.

Assinam o presente relatório a equipe da SWOT.



Marcello Guimarães
Presidente
OAB-RJ 98884



Hilton Junior
Vice-Presidente de Operações
CREA Nacional 200043148-8



Iashmin Bastos
Contadora
CRC-RJ 123091/O-0



José Luiz Santana
Engenheiro Naval
CREA Nacional 27.812 D



Sérgio Del Picchia
Engenheiro Naval
CREA Nacional 600281925