

***Atividade de  
Perfuração Marítima  
no Bloco FZA-M-59  
Bacia Marítima da  
Foz do Amazonas***

---

*Atendimento ao  
Parecer Técnico nº  
191/2025-  
Coexp/CGMAC/DILIC*

---

*Revisão 00  
Outubro/2025*

## **SUMÁRIO**

I.	APRESENTAÇÃO .....	4
II.	ATENDIMENTO AO PARECER TÉCNICO Nº 191/2025 .....	5
III.	EQUIPE TÉCNICA.....	18

## **I. APRESENTAÇÃO**

O presente documento tem por objetivo atender as considerações exaradas no Parecer Técnico nº 191/2025/COEXP/CGMAC/DILIC relativo ao Plano de Emergência Individual (PEI) e respectivo Plano de Proteção à Fauna (PPAF) da atividade de perfuração marítima no bloco FZA-M-59. Para melhor visualização, as considerações elencadas no parecer foram destacadas na cor azul e as respostas da Petrobras em preto.

## **II. ATENDIMENTO AO PARECER TÉCNICO Nº 191/2025**

### **2.1 - Plano de Emergência Individual (PEI)**

#### **II.3.2.2.3 - Comunicação com outros países**

*Nesta tabela atualizada verificou-se que, para as ações “Informar o risco de chegada de óleo em águas de outros países e solicitar apoio para o estabelecimento de protocolos oficiais de articulação com as agências dos países sob risco” e “Em caso de insucesso na comunicação através do Ministério de Relações Exteriores, entrar em contato diretamente com as agências dos países sob risco e informar risco, definir protocolos de comunicação e de resposta, e solicitar autorizações, caso necessário”, foi indicado “Utilizar lista de instituições disponíveis no Anexo II.3.2.2.3-1 – Perfis de Países como referência para agências para contato”.*

*A lista contida no referido anexo, entretanto, difere-se substancialmente dos contatos utilizados nos comunicados produzidos pela empresa na Avaliação Pré-Operacional. Em realidade, não fora encontrado um ponto focal em comum entre o apresentado no documento e os empregados durante a APO. Nota-se que a listagem de instituições e pontos focais contantes no documento revisto apresentam contatos obtidos entre 2009 e 2015, sendo apontado o ano de 2018 para a última atualização (Quadro I.3 – Canais de contato com partes externas interessadas (atualização 20/Outubro/2018).*

*O documento também não dispõe de indicação dos contatos ou de setor a ser acionado no Ministério das Relações Exteriores para proceder o fluxo indicado. Observa-se que o acionamento do MRE foi considerado o fluxo prioritário pela empresa.*

*Desta forma, entende-se que a lista de instituições disponíveis no Anexo II.3.2.2.3-1 – Perfis de Países como referência para agências para contato não condiz com o praticado na APO, sugerindo que o mesmo não seria o utilizado pela empresa em caso de um acidente que demandasse a comunicação transfronteiriça.*

*Solicita-se, portanto, a adequação do documento, indicando os contatos que seriam acionados no Ministério das Relações Exteriores e nos países identificados.*

### **Resposta:**

O Anexo II.3.2.2.3-1 – Perfis de Países é uma importante referência inicial disponibilizada pela RAC-REMPEITC para subsidiar ações de articulação e resposta em caso de eventos acidentais envolvendo vazamento de óleo no mar. Nas fichas são informados os principais contatos de cada país.

A listagem de instituições e pontos focais foi revisada e atualizada pela Petrobras em agosto de 2025, visando garantir maior precisão e aderência aos procedimentos. Este processo de revisão faz parte da política de melhoria contínua dos processos, assegurando que os protocolos estejam sempre atualizados e alinhados às melhores práticas e exigências regulatórias.

De modo a evidenciar a atualização realizada, o **Anexo II.3.2.2.1-1 – Telefones úteis**, constante do PEI, foi revisado, com a indicação dos contatos que deverão ser acionados no Ministério das Relações Exteriores, bem como nos países identificados (Quadro I.3 – Canais de contato com partes externas interessadas (atualização em agosto de 2025), alinhando-se à prática adotada durante a Avaliação Pré-Operacional (APO), descrita na revisão 05 do PEI, no item II.3.2.2 - Comunicação Externa.

O **Anexo II.3.2.2.1-1 – Telefones úteis** encontra-se atualizado e apresentado na revisão 06 do Plano de Emergência Individual (PEI), encaminhado anexo a esse documento de resposta.

### ***II.3.3.4.1 - Pontos de Apoio Flutuantes (PAF)***

*Considerando as ocorrências no Ponto de Apoio Fluvial na APO, solicita-se que o PAF seja analisado na Avaliação de Impacto Ambiental da atividade de perfuração marítima do Bloco M-FZA-59 por se tratar de estrutura correlata ao plano de emergência que pode acarretar diferentes cenários de incidentes, inclusive ambiental.*

### **Resposta:**

O Ponto de Apoio Flutuante (PAF) é uma estrutura de oportunidade, que não fica ativa continuamente durante a atividade de perfuração, sendo acionada, mobilizada e constituída somente no caso de emergência e a depender do cenário a ser enfrentado, com o objetivo de fornecer os serviços de telecomunicação, alimentação, segurança patrimonial, atendimento de saúde e descanso para as equipes.

Desta forma, não se justifica a sua inclusão na Avaliação de Impacto Ambiental (AIA) da atividade de perfuração, uma vez que a AIA se refere aos impactos efetivos e potenciais da atividade em si.

O acionamento do PAF se configura como uma das ações/soluções de resposta a emergência que são avaliadas e definidas no âmbito da EOR por meio de Análises Preliminares de Riscos. Nesse sentido, cabe reforçar que para a APO foi elaborada análise de risco específica, disponibilizada no COP, IAP Software e Teams.

### ***Anexo II.3.4.1- Dimensionamento, Estratégia e Tempo de Resposta.***

#### ***I.1 - Contenção e Recolhimento***

##### ***I.1.1 - Estratégia de Resposta***

###### ***Tabela I.1.1-3 Características mínimas da embarcação ORSV adicional***

***A embarcação adicional que atuará em até 12h na resposta offshore especificada na Tabela I.1.1-3 não corresponde à embarcação aprovada para desempenhar este fim no plano.***

***Ao se analisar a tabela, observa-se que ela não tem especificação dos sistemas de contenção e de recolhimento. Também não consta a exigência de boia de deriva, canhão fire fight e a capacidade de atingir a navegação com velocidade de 20 nós.***

***Contudo, ao se aprovar a embarcação Ilha das Flechas com suas especificações discriminadas, estas foram caracterizadas como necessidade mínima para qualquer embarcação que possa vir a substituí-la.***

***Assim, é exigência deste PEI que a embarcação adicional seja equipada minimamente com:***

- Vazão do sistema de recolhimento (tipo Avançado Current Buster 6) de 30 m<sup>3</sup>/hora;***
- CEDRO de 504 m<sup>3</sup>/dia;***
- Abertura do sistema recolhedor de 34 metros;***
- Tancagem de 174 m<sup>3</sup>;***
- 3 Boias de deriva;***
- Canhões Fire Fight.***

***Solicita-se alteração da Tabela I.1.1-3 Características mínimas da embarcação ORSV adicional, com objetivo de inserir as especificações da embarcação adicional.***

**Resposta:**

A Tabela I.1.1-3 do Anexo II.3.4.1 – Dimensionamento, Estratégia e Tempos de Resposta do PEI foi atualizada com as características mínimas da OSRV adicional, conforme solicitação do parecer técnico.

*A Baía do Guajará sofre variações de maré, que pode interferir no deslocamento das embarcações. Contudo, considerar a área na figura I.1.1-2 como de fundeio é excessivo.*

*Solicita-se maior detalhamento da área apresentada, considerando que as embarcações precisam atender aos tempos de resposta.*

*Considerando os apontamentos da análise do PEI, salienta-se a necessidade de ajustes no plano de emergência.*

**Resposta:**

A Figura I.1.1-2 do Anexo II.3.4.1 – Dimensionamento, Estratégia e Tempos de Resposta apresenta os limites máximos das áreas para posicionamento das embarcações, a fim de atender aos tempos de resposta. Cabe reforçar que a gestão das embarcações é feita de forma que sua atividade e seu posicionamento permitam o atendimento aos tempos de resposta e capacidades de resposta previstos no PEI.

No cenário mais extremo, em que a embarcação é acionada enquanto se encontra atracada ou em fundeio no porto de Belém, com acionamento realizado no fechamento da janela de navegação e indisponibilidade de embarcação reserva, o tempo máximo estimado para chegada até a locação da sonda seria de 55 horas. Esse tempo corresponde à soma de 46 horas de navegação, considerando a distância de 448 milhas náuticas entre o porto e a locação, com até 9 horas adicionais de espera, devido às restrições de calado provocadas pelas variações de maré. Assim, mesmo nesse cenário restritivo, o atendimento aos requisitos de disponibilidade de recursos dentro do limite de 60 horas permanece viável.

Cabe destacar que existem áreas propícias para fundeio, tanto dentro quanto fora dos limites do porto organizado de Belém, com suporte da praticagem local, que não apresentam restrições de deslocamento relacionadas à maré. Nesses casos, por exemplo, se a embarcação destinada ao atendimento dentro da janela de 60 horas estiver posicionada na zona de fundeio da região do porto do Outeiro (área 5), não



*A embarcação de 20 nós permanece integrada à Força-Tarefa, porém não foi especificado se se trata da Baru Gorgona, previamente aprovada na vistoria de julho e participante da APO realizada em agosto de 2025.*

*Essa indefinição é relevante, pois, conforme observado durante a atividade, não seria possível realizar o transbordo de fauna entre a embarcação Cronos (10 nós) e a Baru Gorgona, ambas vistoriadas pelo IBAMA e designadas para a APO, devido à diferença de altura entre os costados, inviabilizando a aproximação segura para transferência dos animais.*

*Além disso, não há informações sobre a viabilidade de transbordo entre as duas embarcações de 10 nós ou entre a nova embarcação e a Baru Gorgona, o que comprometeria a estratégia de realocação dos animais para a embarcação rápida, caso fosse a opção adotada pela empresa.*

#### **Resposta:**

As embarcações offshore de 10 nós referenciadas na revisão 07 do PPAF como embarcações que serão mantidas no entorno do poço durante a fase reservatório são a Cronos e a MCE IV. A embarcação MCE IV estava inicialmente prevista como recurso de oportunidade, mas já se encontrava provisionada em contrato. Na revisão 07 do PPAF, essa embarcação foi inserida como recurso de prontidão no entorno da locação durante a perfuração da fase reservatório. A sua capacidade de navegação e calado permitem sua entrada ao longo do rio Oiapoque.

Quanto ao detalhamento das embarcações, seguem apresentadas abaixo as principais características da embarcação MCE IV. As informações das embarcações Cronos e Baru Gorgona foram disponibilizadas previamente à realização da APO.

Embarcação									
	<table border="1"> <tr> <td>AHTS</td> <td>PLSV</td> <td>RSV</td> <td>DSV</td> </tr> <tr> <td>OSRV</td> <td>MPSV</td> <td>FAUNA X</td> <td></td> </tr> </table>	AHTS	PLSV	RSV	DSV	OSRV	MPSV	FAUNA X	
AHTS	PLSV	RSV	DSV						
OSRV	MPSV	FAUNA X							
Função da Embarcação:	APOIO OFFSHORE								
Data de entrega									
Bandeira	BRASILEIRA								
N.Q IMO**	NÃO APLICAVEL								
Proprietario	MCE NAVEGAÇÕES COMERCIO E SERVIÇOS LTDA								
Operador	MINERAL ENGENHARIA E MEIO AMBIENTE LTDA								
Comprimento total (m)	22,80 m								
Largura (boca) maxima (m)	7,68 m								
Calado maximo (m)	1,70 m								
Deslocamento carregado (t)	125 t								
Arqueação bruta	94 t								
Velocidade maxima (kn)	9 a 10 nós								

A embarcação offshore de 20 nós prevista no PPAF é a Baru Gorgona. Essa embarcação pode realizar atividades de monitoramento, resgate, estabilização e transporte rápido de animais. Ainda que haja um número menor de especialistas a bordo da Baru, sua vantagem reside na velocidade com que chega na locação e nos pontos de desembarque.

Além disso, cabe ressaltar que o transbordo a partir da Baru é viável, podendo ocorrer para a sonda, para outras embarcações via bote ou entre embarcações em áreas abrigadas. Os cenários de transbordo foram avaliados em análises de riscos disponibilizadas no COP e no IAP Software durante a APO.

*Durante a APO, verificou-se que o tempo limite de 24 horas para transporte dos animais foi atingido apenas com o deslocamento da embarcação Cronos da locação até a área de transbordo na Baía do Oiapoque ainda em período diurno, o que resultou na interrupção das atividades de resgate de fauna. Considerando que a empresa pretende utilizar embarcações com velocidade máxima de 10 nós, o cumprimento do prazo de 24 horas, estabelecido no PAE-Fauna, permanece como dúvida. Assim, a simples adição de uma embarcação não esclarece como será garantida, simultaneamente, a continuidade do monitoramento na locação e o transporte tempestivo dos animais resgatados.*

### **Resposta:**

A inclusão de uma 2ª embarcação offshore dedicada à fauna (MCE IV) na locação durante a fase reservatório permite manter a atividade de monitoramento embarcado e o resgate enquanto a 1ª embarcação (Cronos) se desloca em direção a Oiapoque para realizar transbordo e desembarque dos animais. Nesse sentido, com a inclusão da 2ª embarcação na locação durante a fase reservatório, mantém-se a continuidade da resposta à fauna desde o instante inicial do incidente, garantindo tanto as ações de monitoramento quanto de resgate.

Durante a APO, a Cronos saiu da região às 15h do D1 e o tempo de 24h entre o resgate do primeiro animal e a chegada no CAF-Oiapoque foi atendido. A embarcação Baru chegou na locação na noite do D1, iniciando as atividades de monitoramento na manhã do D2. Agora, com a inclusão da 3ª embarcação offshore, de prontidão durante a perfuração da fase reservatório, amplia-se a capacidade de resposta à fauna.

A definição das estratégias logísticas das embarcações offshore será endereçada de acordo com o cenário, conforme metodologia do ICS, levando em consideração o status dos animais resgatados, o grau de ameaça da espécie, a proximidade da embarcação do local de ocorrência da fauna oleada, os tempos para transporte dos animais, bem como as condições de mar. A Petrobras ressalta que possui flexibilidade e recursos variados para atender ao prazo de 24h, conforme preconiza o PAE-Fauna e foi demonstrado na APO.

Por fim, ressaltamos que consideramos que, mais importante que o prazo de 24h, o atendimento veterinário a bordo é prioritário para garantir o bem-estar dos animais, conforme previsto pelo próprio Manual de Boas Práticas do PAE-Fauna.

*Apesar da inclusão de uma nova embarcação de 10 nós no PPAF para atividades de monitoramento, resgate, estabilização e transporte de fauna, o papel da Baru Gorgona na Força-Tarefa permanece indefinido, especialmente diante da impossibilidade de receber animais das demais embarcações offshore.*

*Conforme destacado no Parecer Técnico nº 162/2025 (SEI 24572983), referente à avaliação da APO, observou-se limitação na execução dos procedimentos de manejo por apenas dois especialistas de fauna embarcados na Baru Gorgona, em contraste com os seis especialistas presentes na embarcação Cronos, quantitativo mínimo considerado adequado pelo IBAMA para as condições locais.*

**Resposta:**

Conforme previamente esclarecido nesse documento, a embarcação Baru pode realizar atividades de monitoramento, resgate, estabilização e transporte rápido de animais. Ainda que haja um número menor de especialistas a bordo, a vantagem da Baru reside na velocidade com que chega na locação e nos pontos de desembarque.

Além disso, cabe ressaltar que o transbordo a partir da Baru é viável, podendo ocorrer para a sonda, para outras embarcações via bote ou entre embarcações em áreas abrigadas. Os cenários de transbordo foram avaliados em análises de riscos disponibilizadas no COP e no IAP Software durante a APO.

*A empresa informou que não estão previstas atividades de manejo durante o período noturno nas embarcações, embora o transporte offshore possa ocorrer nesse período, se necessário. O transporte nearshore ou fluvial noturno também poderá ser realizado, desde que atendidas as condições de segurança de navegabilidade. Solicita-se, portanto, detalhamento de tais diretrizes e critérios atualmente adotados pela Petrobras para garantir a segurança e a navegabilidade nessas operações, considerando que a análise de risco realizada ao final da APO foi concluída com recomendações que dependiam de outros entes, além da Petrobras. Tais orientações devem ser atendidas como forma de reduzir o risco da atividade anteriormente à opção pelo transporte ou transbordo fluvial noturno.*

**Resposta:**

Durante os exercícios simulados prévios à APO e no próprio evento em si foram realizadas análises de risco para diversas atividades, incluindo as operações noturnas de navegação. Em observação aos padrões corporativos que regem o tema, esta atualização e revisão de estudos de risco é realizada de forma contínua durante a resposta a um incidente, sendo atribuição da Assessoria de Segurança a cada período operacional ou sempre que houve novas informações oriundas do campo.

Desta forma, após a APO, novas medidas mitigadoras de risco continuam sendo inspecionadas pelas equipes de segurança operacional da Petrobras, considerando os principais critérios e diretrizes: i) interrupção em caso de condições meteo-oceanográficas que ofereçam risco à salvaguarda da vida humana; ii) mapeamento rotineiro do canal de navegação fluvial ao longo dos períodos sazonais; iii) utilização

de navegadores locais, usualmente oriundos das atividades de pesca, turismo, cabotagem, etc; iv) aperfeiçoamento dos recursos tecnológicos de comunicação, iluminação e navegação das embarcações de resposta à fauna; e v) velocidade compatível com a segurança da navegação.

A Petrobras reforça o compromisso com a segurança de suas equipes e a vida humana e esclarece que o suporte operacional adequado às operações previstas no PPAF independe de órgãos externos, estando todas sob gestão da própria Companhia.

Por fim, esclarece-se que a tomada de decisão sobre a realização ou não de qualquer atividade prevista no PPAF é realizada apenas no momento da resposta e de acordo com as condições vigentes em campo.

*Não foi identificada, no item II.4.5 – Embarcações Dedicadas em Oiapoque/AP, a embarcação offshore mencionada no item II.3 – Recursos no entorno da locação da sonda, que indica a manutenção de embarcações em prontidão em Belém/PA ou Oiapoque/AP durante as demais fases da perfuração do poço. Embora a embarcação dedicada em Belém seja referenciada no item II.5.2, não há menção à embarcação dedicada que permanece em Oiapoque no item II.4.5, o que compromete a clareza e a coerência das informações apresentadas.*

**Resposta:**

O item II.4.5. Embarcações Dedicadas em Oiapoque/APO do Módulo II foi revisado incluindo a embarcação dedicada offshore mencionada no item II.3.

*No item III.6.1.5 – Manejo de Fauna em Embarcações Dedicadas Offshore, a empresa afirma que disponibilizará embarcações com borda máxima de 3 metros, equipadas com sistema de guincho e embarcação auxiliar (workboat ou bote de resgate), para permitir o acesso à água e a captura dos animais. No entanto, essa informação não consta no Módulo II, conforme indicado.*

**Resposta:**

O Módulo II foi revisado incorporando o detalhamento das características das embarcações previstas para atuação offshore.

*Ainda nesse item, é mencionado que, com três embarcações offshore, será mantida a capacidade contínua de manejo de fauna na locação, incluindo o transporte dos animais resgatados até os pontos de entrega previamente definidos. Contudo, não foram apresentadas as estratégias logísticas para o uso combinado das embarcações (uma rápida e duas dedicadas), impossibilitando a compreensão da dinâmica de transporte diário dos animais.*

### Resposta:

O plano prevê a partir da revisão 07 que duas embarcações (Cronos e MCE IV) estarão disponíveis nas imediações da locação desde o momento inicial do incidente e nas primeiras horas do segundo dia a terceira embarcação (Baru Gorgona) também integrará essa frente, conforme pode ser visualizado na figura abaixo:



**Figura 02:** Distribuição das embarcações offshore

A disponibilidade de diferentes modais de transporte previstos no plano garante maior flexibilidade para a definição das estratégias logísticas que serão endereçadas de acordo com o cenário enfrentado, conforme metodologia do ICS, observando-se a localização de cada embarcação, o transecto previsto para cada embarcação, os deslocamentos necessários para os pontos de transbordo ou para a sonda, as condições dos animais, o grau de ameaça, as condições de mar e a velocidade da embarcação.

Portanto, a disponibilidade dos recursos (três embarcações offshore) e demais estruturas previstas no plano, tais como contêiner de fauna na sonda, associada à atuação de equipes especializadas no manejo de fauna, garantem uma maior flexibilidade ao plano, permitindo a escolha da melhor alternativa (modal) considerando-se o cenário enfrentado.

*Na Tabela II-1 – Visão Geral dos Recursos para Resposta Inicial de Proteção à Fauna, o protocolo de afugentamento está previsto para ser executado apenas por profissionais do Sudeste e internacionais. No entanto, no item III.4 – Resposta Secundária, a empresa afirma que, conforme o Manual de Boas Práticas para Manejo de Fauna Atingida por Óleo, a ausência de autorização não deve impedir a execução de ações mitigadoras. O Módulo V – Procedimentos Gerais para Atendimento à Fauna Vulnerável atribui essas ações às equipes de campo. Essas divergências geram dúvidas quanto à execução do protocolo de afugentamento, uma vez que, inicialmente, se indica a necessidade de deslocamento de profissionais especializados e, posteriormente, atribui-se a responsabilidade à equipe embarcada.*

*O documento também informa que a embarcação dedicada poderá ser equipada com recursos específicos para resposta secundária, conforme o cenário. No entanto, durante a APO, não foram identificados equipamentos de afugentamento a bordo da Cronos e os especialistas relataram que a embarcação não estava preparada para tais ações.*

*Dessa forma, é necessário que a empresa detalhe as medidas previstas para a resposta secundária em todas as frentes de atuação.*

### **Resposta:**

No que diz respeito à resposta secundária, a maioria das técnicas é mais eficaz em ambiente costeiro e estuarino. Sendo assim, manter os recursos disponíveis nas embarcações dedicadas offshore pode limitar o uso desses equipamentos em áreas em que a resposta secundária se mostrar necessária. Portanto, a estratégia descrita no PPAF é manter tais recursos em Belém e em Oiapoque, de modo a facilitar seu transporte para as áreas de aplicação. De todo modo, os recursos estão mobilizados e, caso seja oportuno, podemos equipar as embarcações.

Por fim, ressaltamos que as equipes de especialistas de fauna de Tier-1 também foram treinadas para aplicar as técnicas de resposta secundária, caso necessário.

*A partir das informações apresentadas, não foi possível compreender quais seriam as estratégias logísticas que a empresa adotaria para atender, com segurança, o critério de transferência dos animais resgatados do local de captura até uma instalação fixa em um tempo máximo de 24 horas e a manutenção do monitoramento*

*contínuo durante a fase de reservatório. Tais informações devem ser apresentadas, de forma a demonstrar o atendimento aos prazos preconizados no Manual de Boas Práticas.*

**Resposta:**

Conforme esclarecido previamente, a inclusão de uma 2ª embarcação offshore dedicada à fauna na locação durante a fase reservatório permite manter a atividade de monitoramento embarcado e o resgate enquanto a 1ª embarcação se desloca em direção a Oiapoque para realizar transbordo e desembarque dos animais. Assim, mantém-se a continuidade da resposta à fauna desde o instante inicial do incidente, garantindo tanto as ações de monitoramento quanto de resgate.

A definição das estratégias logísticas das embarcações offshore será endereçada de acordo com o cenário, conforme metodologia do ICS, levando em consideração o status dos animais resgatados, o grau de ameaça da espécie, a proximidade da embarcação do local de ocorrência da fauna oleada, os tempos para transporte dos animais, bem como as condições de mar. A Petrobras ressalta que possui flexibilidade e recursos variados para atender ao prazo de 24h, conforme preconiza o PAE-Fauna e foi demonstrado na APO.

*Solicita-se que a empresa disponibilize, para vistoria ambiental: (i) a embarcação de 10 nós, prevista para atuar juntamente com a embarcação Cronos, de prontidão na locação; (ii) as embarcações (ambulanchas) Mineral III e Mineral IV e; (iii) a unidade de quarentena de aves do CAF-OIA. Tais embarcações e unidade citada foram, ou poderiam ter sido utilizadas na APO, mas sequer haviam sido mencionadas no PPAF.*

**Resposta:**

As embarcações e a Unidade de Quarentena de Oiapoque estão disponíveis para vistoria. Destaca-se que as embarcações Mineral III e Mineral IV são idênticas à Mineral II, já vistoriada pelo IBAMA. Considerando que as embarcações já atuaram satisfatoriamente na APO, solicitamos que as vistorias sejam realizadas durante a perfuração, previamente ao simulado a ser executado.

### III. EQUIPE TÉCNICA

Profissional	Elisa Diniz Reis Vieira
Registro no Conselho de Classe	CRBio 29571/02
CTF/AIDA	7387792
Assinatura	

Profissional	Michelle Nunes de Lima
Registro no Conselho de Classe	(CPF 089.151.357-41)
CTF/AIDA	5285388
Assinatura	

Profissional	Patricia de Barros Rosa
Registro no Conselho de Classe	CREA RJ 2010115446
CTF/AIDA	5971322
Assinatura	