

Ilhabela, 23 de julho de 2020.

Ofício IIS/0097.07/2020

À

Transpetro – Petrobras Transporte S.A.

C/C. Ministério Público Federal

Att. Procuradora Dra Maria Capucci

Ministério Público Estadual – GAEMA

Att. Promotor Dr. Tadeu Badaró

REF.: Manifestação sobre a CONSULTA PÚBLICA DO PROCESSO DE OPERAÇÃO TRANSBORDO STS (Ship-to-Ship) ATRACADO A CONTRABORDO REALIZADO NO TERMINAL DE SÃO SEBASTIÃO (TEBAR

O Instituto Ilhabela Sustentável (IIS), associação civil de direito privado, sem fins econômicos, inscrita no CNPJ/MF sob o n. 08.943.858/0001-00, com sede à Rua Olímpio Leite da Silva, 77 - Perequê, Ilhabela - SP, vem através deste, encaminhar nossa manifestação e solicitações quanto à consulta pública em referência.

Considerando que:

1. O Canal de São Sebastião, além de ser uma área sensível nas questões ambientais com fragilidade do entorno apontado no resultado do projeto de pesquisa Biota Araçá/FAPESP nº 2011/50317-5, está localizado dentro do centro histórico da cidade de São Sebastião e em frente a cidade de Ilhabela, e numa eventual hipótese de acidente, grande parte da população de ambos os municípios será afetada diretamente, uma vez que a economia do local é baseada no turismo de natureza com foco em praias, esportes náuticos e pesca artesanal;
2. Já tivemos no passado neste terminal Inúmeros acidentes com vazamentos, e entendemos que a atividade em questão tem alto potencial de risco que pode, em caso de acidente, contaminar dramaticamente a fauna e flora da região; fortes correntezas e fortes ventos constantes no canal poderiam arrastar estes navios que, mesmo com rebocador adicional, poderiam ser lançados contra Ilhabela;
3. No dia 16 de março de 2015, no Terminal Aquaviário de Angra dos Reis, antigo TEBIG, Baía da Ilha Grande, Angra dos Reis, verificou-se a ocorrência de grande vazamento de óleo no mar, durante operação Ship-To-Ship double banking, de transferência de petróleo realizada entre os navios “Navion Gotemburg” e “Nave Buena Sorte”, no píer de atracação do terminal, causando gigantesco impacto poluidor nas baías de Sepetiba e Ilha Grande. Técnicos ambientais estimaram que o vazamento alcançou mais de 25.000 (vinte e cinco mil) litros de óleo derramados nas Baías de Ilha Grande e

Sepetiba. As vistorias realizadas pelos órgãos ambientais demonstraram que o óleo se estendeu por uma área de 459km²;

4. Após o acidente na operação da Ship-To-Ship em Angra dos Reis os Ministério Público Federal, Procuradoria da República no Município de Angra dos Reis e Ministério Público do Rio de Janeiro – 1ª Promotoria de Justiça de Tutela Coletiva de Angra dos Reis, instaurou os IC n.º 1.30.014.000029/2015-32; IC, n.º 1.30.014.000030/2015-67; IC n.º 1.30.014.000073/2015-42; IC n.º 1.30.014.000110/2017-87, inquéritos que objetivam a proteção do meio ambiente marinho, com o fim de **“reprimir danos ambientais perpetrados nas Baías da Ilha Grande e Sepetiba, decorrentes de vazamento de derivados de petróleo nas proximidades do Terminal Aquaviário de Angra dos Reis, durante operação ship to ship entre embarcações”**. Destacamos algumas citações:

“Portanto, fica nítido que as medidas de contenção para impedir a dispersão do óleo não foram eficazes. Os relatos indicaram, de forma categórica, que no momento do dano não foram colocadas barreiras de contenção de forma preventiva, o que só foi feito após o fato. A dinâmica do acidente demonstra que a TRANSPETRO não adotou os procedimentos de segurança necessários, como a colocação preventiva de barreira de contenção ao redor do navio, o que mitigariam a extensão do vazamento.”

“Foi produzido o Laudo Pericial Criminal Ambiental n. 2941/201515, no qual os peritos apontaram que o vazamento atingiu recursos biológicos da fauna e flora, com afetação da vegetação costeira e de botos-cinza. O Laudo Pericial nº 2958/201516, produzido no bojo do inquérito policial que investigou o fato, esclarece que o vazamento de óleo, além daqueles danos constatados pelo Laudo Pericial Criminal Ambiental n. 2941/2015, tinha potencial para afetar também outras espécies marinhas, como baleias, golfinhos e tartarugas. O citado laudo técnico apontou a potencialidade de danos à saúde humana, indicando, ainda, que praias da região foram afetadas pelo vazamento de óleo, dificultando seu uso público, com potencial prejuízo às atividades socioeconômicas.”

5. Já houve um incidente no Canal de São Sebastião, quando o SINDIPETRO - Sindicato dos Petroleiros, publicou na sua página a ocorrência do falecimento de um trabalhador depois de passar mal durante manobra de reposicionamento de embarcações (Ship-To-Ship) do Navio Milton Santos, que estava à deriva no porto de São Sebastião no dia 28/04/2019, conforme link:

<http://www.sindipetro.org.br/noticias/26642/petroleiro-morre-apos-tempestade-arrancar-navio-do-porto-de-sao-sebastiao>

Ainda nesta publicação são citados Risco e consequência: “De acordo com o artigo 2º da Instrução Normativa nº 16/2013 do IBAMA2, “entende-se por operações Ship-To-Ship (operações STS) a transferência de carga de petróleo e seus derivados entre embarcações localizadas em águas jurisdicionais brasileiras, podendo ocorrer com as embarcações em movimento, ancoradas/fundeadas ou atracadas a um terminal”

“A manobra estava sendo feita em meio à tempestade, que atingiu as cidades do Litoral Paulista no domingo e que causou destruição e morte no Litoral Norte. O mar

agitado pelo vendaval que se formou provocou o rompimento da amarração, arrancando o navio do píer, o que obrigou a manobra de reposicionamento da embarcação. De acordo com o que foi apurado pelo sindicato, as embarcações estavam conectadas entre si por quatro mangotes, sem o sistema de válvula de segurança (safety break-away valve); Os navios desatracaram, não somente devido a condições de tempo adversas, mas por estarem as duas embarcações na mesma amarração no píer, o que é uma irresponsabilidade, pois mudanças abruptas do tempo são recorrentes.”

Destaca ainda na comunicação o SINDIPETRO que:

“Houve uma sequência de eventos que potencializaram os riscos e que podem ter contribuído com o mal súbito do trabalhador. Destacamos alguns:”

“Ao desatracar romperam-se os cabos que poderiam atingir pessoas, equipamentos e a própria Casa de Controle do Píer Sul, onde ficam operadores e os Giants; O navio ao desatracar estava completamente à deriva, sem rebocadores, máquina, ou práctico e colidiu de raspão com o Dolphin 2 e no costado do navio, como foi possível constatar no dia seguinte ao acidente; Desgovernado dirigiu- em direção ao Píer Norte-berço 3, sob o risco de colidir com outro navio e Dolphin 1 do Píer Norte. A sorte ajudou direcionando-o para o canal, varrido em direção a Ilhabela; Tudo indica que houve demora no socorro devido a burocracia do terminal, amparado por procedimentos de ISPS-Code, que tiveram que prestar atendimento via carga seca do porto; Foi determinado reatracação dos navios, mesmo com ventos maiores de 100km/h, demonstrando total despreparo para esse tipo de eventualidade; Falta de preparo de chefes que, sem saber o que fazer, ficaram gritando com todos, não sabendo lidar com situação; Sem o safety break-away valve havia o risco de rompimento do mangote de conexão e transbordo que estava cheio com aproximadamente 7000 litros de petróleo.”

6. Acrescentamos ainda sobre a burocracia para os rebocadores, que pelo que obtivemos de informações, os rebocadores não são próprios da Transpetro, poderiam portanto estar alocados em outras operações, o que dificultaria ainda mais ação imediata no caso de um acidente; solicitamos que seja esclarecido esse ponto nos estudos de licenciamento.
7. Devido à instabilidade das correntes marinhas e ventos na região, já ocorreram vazamentos no passado, onde vale lembrar o rompimento do duto no ponto zero em Guaecá, quando a mancha de óleo chegou a atingir distâncias superiores ao Mar Virado em Ubatuba a mais de 40 km pelo mar; considerando a possibilidade de ocorrer na direção inversa, a mancha atingiria toda a costa até Bertioiga.
8. A Cetesb não licenciou a atividade mas apenas a incluiu na licença de operação já existente (e que não prevê esse tipo de operação) , e entendemos que deveria passar por um processo de licenciamento ambiental, incluindo elaboração dos estudos de EIA- RIMA para avaliação dos potenciais impactos ambientais e sociais, bem como suas respectivas mitigações;
9. O Sistema Nacional do Transporte de Produtos Perigosos - SNTPP se aplica a licenciamentos realizados pelo IBAMA. Artigo 7º - Estabelece que as operações

- Ship-To-Ship realizadas em áreas cobertas por licenciamento ambiental deverão ser autorizadas no âmbito do processo de licenciamento;
10. Estudos realizados pela USP - Universidade de São Paulo, informam que apenas um dos berços está apto para a realização da operação STS, onde ficarão atracados dois navios, embora projetado para apenas um; apesar disso, a Transpetro já vem divulgando que pretende realizar até 4 operações simultaneamente, o que demandará obras de melhorias de infraestrutura, e que para tal não pretende fazer processo de licenciamento conforme os trâmites determinado pela legislação;
 11. A Instrução Normativa IBAMA Nº 16, DE 26 DE AGOSTO DE 2013 e o art. 12 da Resolução CONAMA 237/1997, CAPÍTULO II DAS ÁREAS DE RESTRIÇÃO em seu Art. 8º, diz que São consideradas Áreas de Restrição às operações STS: I - Áreas costeiras a menos de 50 km do litoral; II - Áreas a menos de 50 km de Unidades de Conservação marinhas (federais, estaduais ou municipais); III - Áreas de Montes Submarinos em profundidades inferiores a 500 metros de lâmina d'água; lembramos que este tipo de operação é comumente feita no mundo com os navios navegando em águas externas ao porto organizado de seus respectivos locais.
 12. Apesar das áreas que se enquadram nos incisos I, II e III, acima citadas, o IBAMA delegou o licenciamento ao Estado de São Paulo com a justificativa de que o Tebar possui licença de operação para outras atividades concedida pela CETESB. Ocorre que, por força do Decreto 8437/15, o Licenciamento Ambiental do Terminal Aquaviário de São Sebastião passou a ser de competência do IBAMA;
 13. Os Ministérios Públicos Estadual e Federal ajuizaram Ação Civil Pública (processo n. 0000398-59.2014.4.03.613) perante o juízo da Subseção judiciária Federal de Caraguatatuba, relacionada ao Processo de Licenciamento Ambiental do Projeto de Ampliação do Porto Organizado de São Sebastião tendo obtido êxito com a suspensão Licença prévia n. 474/2013, expedida pelo IBAMA para ampliação do Porto de São Sebastião; os estudos de impactos cumulativos e sinérgicos, previstos no PAIC - Projeto de Avaliação de Impactos Cumulativos, contemplando outros mega-empresendimentos localizados no Litoral Norte estão em fase de elaboração porém não contemplam tal operação STS;
 14. Existem diversas unidades de conservação nas áreas de influência direta e indireta, como: PEIb, APA Marinha, Parque Estadual Serra do Mar, NGI Alcatrazes, que poderão ser impactadas no caso de um acidente e que não foram consultadas com relação à operação;
 15. Conforme relatório apresentado pela PETROBRAS disponível para consulta pública, "trata-se de manobras de navios de grandes dimensões, destinados à operação de petróleo e/ou seus derivados, sujeitos aos efeitos das variações de intensidade de corrente de maré e às consequências de um eventual acidente onde a possibilidade de danos materiais relevantes e de comprometimento da salvaguarda da vida humana e da preservação do meio ambiente são consideráveis";

16. Não houve análise dos impactos cumulativos e sinérgicos entre os empreendimentos, sendo que a inclusão de operação “ship to ship” no Tebar é considerada de alto risco e também deveria ser avaliada;
17. Os Estudos de manobras, referenciado no parecer da CETESB (anexo), informa que a solicitação dos rebocadores é o ponto crítico da operação, principalmente quando há necessidade de giro do navio na acostagem. Na modelagem efetuada, como se utilizaram de valores médios de condições ambientais simultâneas (ventos e correntes), é possível que "certos rebocadores podem ter atingido a saturação durante certos trechos da manobra, comprometendo muito a segurança da mesma". E diz também o relatório, que em algumas situações "uma eventual falha do rebocador pode produzir perda de posição e um acidente em potencial" e ainda o relatório descreve que: “ Por considerar que a manobra próxima de outros petroleiros impõe maiores riscos às operações” e “há também necessidade de melhorar a batimetria do local ou mesmo de dragagem”;
18. O Plano de Emergência Individual - PEI Conforme Parecer Técnico 050/17/CEEQ, revisado com a inclusão das operações Ship-to-Ship foi aprovado, mas condicionado à realização de simulado durante a primeira operação real;
19. O tempo total de operação (sem considerar atracação, desatracação e preparativos) varia entre 24 horas para navios Suezmax e 48 horas para navios do tipo VLCC, este com capacidade média de 300.000m³.
20. A quantidade de operações inicialmente prevista é de 4 (quatro) por mês, podendo variar em função da demanda e das condições climáticas;
21. De acordo com o artigo 33 da Lei Federal 12.815 de 05.06.2013, o aumento da capacidade do Porto Organizado, sem expansão da área original, deverá ser objeto de aprovação;
22. **É inaceitável** que para uma atividade de alto risco, a CETESB em seu parecer conclua: “Conclusão: Pelo exposto, conclui-se que: - o licenciamento ambiental da atividade de Transbordo entre Navios a Contrabordo atracado, denominado simplesmente Ship-to-Ship ou STS atracado se dará no âmbito de competência da Agência Ambiental da CETESB, ou seja, sem avaliação de impacto ambiental”;
23. No inquérito do MPF, é mencionado que a própria Transpetro reconheceu falha no processo pela ausência de consulta públicas para debater com a população o processo de licenciamento do empreendimento previsto na Constituição Federal, porém se exime da necessidade de atender o artigo 225, §1º, inciso IV, que exige, na forma da lei, a elaboração de Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e seu respectivo Relatório (RIMA) para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação ambiental;
24. Ficou acordado com o MPF Ministério Público Federal, que esta consulta pública poderia ser de forma virtual devido à situação atual de pandemia que o país está vivendo, com objetivo oportunizar que a população participe ativamente das discussões, da atual operação STS apenas no berço 1, o que nada tem a ver com o processo de licenciamento para aumento de operações simultaneamente e nem

mesmo para cancelar a renovação da licença de Operação do TEBAR que expira em março de 2021.

25. As audiências públicas são instrumento democrático essencial para a efetiva e informada participação popular. Devido à sua importância, foi regulamentada em âmbito federal pela Resolução CONAMA n. 09/87, que deixa clara a sua finalidade, a saber: expor aos interessados o conteúdo do RIMA, dirimir as eventuais dúvidas e colher críticas e sugestões ao projeto (art. 1º).

Uma vez que a partir do 23 março de 2021, vencerá a Licença de operação n° 68000263 - Processo n° 68/00056/11, solicitamos que para emissão de nova licença **sejam executadas todas as etapas do processo de licenciamento ambiental contemplando o EIA RIMA**, com justificativas técnicas para a realização desta operação perto da Costa e de Unidades de Conservação, observando a Instrução Normativa 016/13 (modalidade atracado), que sejam apresentadas alternativas locais e o respectivo confronto com a hipótese de não execução, com estudos de potenciais impactos negativos no turismo por restrição a navios de cruzeiro turístico passando pelo Canal de São Sebastião, e Estudo de Análise de Risco, e conforme consideração número 13 acima, que sejam considerados os impactos cumulativos e sinérgicos, incluindo a operação STS no PAIC.

Desde já nos colocamos a disposição para eventuais esclarecimentos e participação.

Atenciosamente,



Georges Henry Grego
Instituto Ilhabela Sustentável
Presidente do Conselho

ANEXO: matérias sobre Vazamento em Angra dos Reis operação Ship to Ship

Mar sem Fim

Vazamento de óleo da Transpetro detona Angra dos Reis

Eu preveni, faz muito pouco tempo, quando visitei a [ESEC de Tamoios](#). Nossa falida Petrobras, dilapidada desde o início do Governo PT, está quebrada. Além das falcatruas, a empresa está sem rumo, sem direção. Mais recentemente falei dos 120 vazamentos de óleo da área do [Parque Nacional da Restinga de Jurubatiba](#). Agora vazamento de óleo da Transpetro detona Angra dos Reis.

Operação arriscada

No caso de Angra fiz questão de explicar a arriscada operação conhecida como “ship to ship”, ou seja, a transferência de óleo cru do pré-sal de um navio para outro. E expliquei:

dois navios param no meio da baía, a contrabordo um do outro, para a transferência de óleo. Um descuido e toda a baía pode ser contaminada. Num dos passeios que fizemos, a bordo da lancha da ESEC, assistimos, com frio na barriga, mais uma operação deste tipo.

O acidente aconteceu nesta segunda, 16 de março, bem antes que eu imaginava. Pior: a empresa omitiu informações (não é a primeira vez) ao [Inea](#), Instituto Estadual do Ambiente, do Rio de Janeiro, declarando que o vazamento seria de apenas 560 litros de óleo. Por isso [seria multada em 2,38 milhões de reais](#).



Vazamento de

óleo da Transpetro detona Angra dos Reis (Foto YV Record).

Post do Mar Sem Fim alertou sobre o risco

Na matéria que fiz para este site fotografei a operação. Repito a mesma foto e legenda:



A perigosa operação de transferência de óleo, ship-to-ship, em plena baía. Na quarta, 18 de março, descobriu-se a mentira. Uma equipe do Inea sobrevoou a área e descobriu que [“a extensão da mancha é muito maior, o que leva a crer que a empresa omitiu informações”](#), por isso a multa passou dos 2,38 milhões, [para 50 milhões de reais](#).



Vazamento de

óleo da Transpetro detona Angra dos Reis (foto, TV Record).

Vazamento de óleo da Transpetro detona Angra dos Reis..

Atualização

Mancha de óleo se espalha para 30 quilômetros

Segunda- feira, 23 de Março.

No fim de semana tentei falar com o chefe da ESEC de Tamoios mas não consegui. Esta manha liguei para a sede da UC e perguntei sobre o vazamento. Sugeriram que eu procurasse Leonardo Flach, do [Instituto Boto- cinza](#).

Conversei com Leonardo. Ele não acredita que o vazamento possa ser de apenas 560 litros de óleo cru, conforme informação inicial da Transpetro. Leonardo contou que a mancha já se espalhou para 30 quilômetros do ponto inicial do acidente, missão quase impossível para um vazamento de apenas 560 litros. Disse ainda que 48 horas após o acidente, “não havia ninguém fazendo contenção apesar de serem avisados”. O Ministério Público Federal entrou com ação para saber quem autorizou a operação ship to ship.

Transpetro envolvida na operação Lava Jato

Em tempo: a Transpetro, subsidiária da Petrobras, também esta envolvida no esquema Lava Jato. Seu diretor, Sérgio Machado, foi citado pelo ex- diretor (da Petrobras) Paulo Roberto Costa em acordo de delação premiada. Um dia depois do afastamento de Graça Foster, Machado pediu demissão. É nisso que dá o aparelhamento praticado pelos PeTralhas. Também lamentáveis os jornais de São Paulo, que sequer mencionaram o acidente. Uma rápida pesquisa no Google, e você verá a quantidade de matérias publicadas pelos jornais do Rio, além da ação do Ibama, e das ONGs locais.

Ibama e o vazamento

O [site do Ibama](#) confirma a operação ship-to-ship que gerou o despejo de óleo na baía de Ilha Grande.

<https://marsemfim.com.br/vazamento-de-oleo-detona-angra-dos-reis/>

Inea suspende licença do ship-to-ship

Angra terá perda de R\$ 3,6 milhões

Quinta-Feira, 09/04/2015 | **Superintendência de Comunicação**



Inea suspende licença do ship-to-ship

Crédito: Felipe de Souza

O Instituto Estadual do Ambiente (Inea) suspendeu a licença para as operações “ship to ship” (navio para navio) na Baía da Ilha Grande. A Prefeitura de Angra dos Reis sofrerá perdas de R\$ 300 mil por mês e um total de R\$ 3,6 milhões anualmente com a arrecadação de ISS. Os dados são da Secretaria Municipal de Fazenda.

A secretária, Antonielli Lopes, adianta, todavia, que não existirão perdas relativas ao ICMS ou aos royalties do petróleo. No primeiro caso, porque a operação é de exportação e só cabe tributação na origem da mercadoria, que no caso é Macaé; no segundo, porque a Agência Nacional de Petróleo (ANP) não tributa, por entender que as instalações do Terminal não são utilizadas.

Já o secretário de governo Robson Marques diz que essa é uma decisão que pra Angra é muito preocupante. Segundo ele os desdobramentos da medida do Inea vão ser acompanhados de perto. Para o secretário, é necessário aumentar a fiscalização durante as operações “ship to ship” e aplicar multas consideráveis às empresas responsáveis por eventuais vazamentos. Mas segundo ele, é preciso que a medida seja revista, uma vez que o município não pode perder receita.

- A operação em questão é polêmica e o risco ambiental que ela gera é realmente preocupante, mas hoje existe uma crise de recursos em Angra dos Reis e abrir mão de receita é inaceitável, por isso vamos trabalhar em conjunto com autoridades do Estado para se chegar a um bom termo e o nosso município não sair perdendo - declarou o secretário.

A decisão do Inea estabelece prazo de 60 dias para que essas operações de transferência de óleo cru ou derivados de petróleo sejam interrompidas. A empresa tem 15 dias para recorrer da cassação da licença.

- A Baía de Ilha Grande é um patrimônio ambiental do Brasil, não só do Rio de Janeiro. A decisão tem o objetivo de proteger esse importante santuário da fauna marinha, que foi atingido recentemente por dois acidentes ambientais ocorridos no terminal da Transpetro - explicou o secretário estadual do Ambiente, André Corrêa, em nota enviada pela assessoria de comunicação da Secretaria Estadual do Ambiente (SEA).

http://www.angra.rj.gov.br/noticia.asp?vid_noticia=43420&IndexSigla=imp

Ibama participa de operação em área afetada por vazamento de óleo em Angra dos Reis/RJ

Publicado: Quinta, 19 de Março de 2015, 15h36 | Última atualização em Sexta, 29 de Setembro de 2017, 11h25

Vazamento de óleo Angra dos Reis/RJ

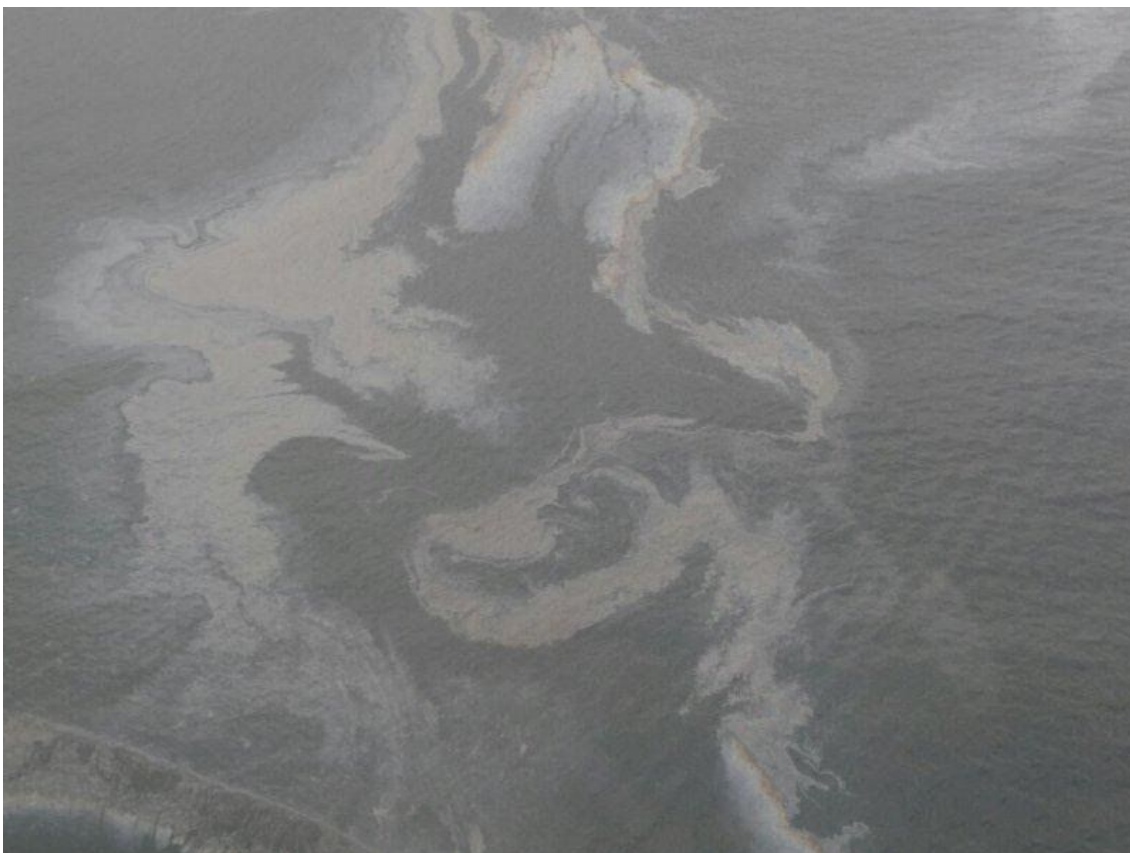


Foto: Ibama

Brasília (19/03/2015) – O Ibama, em ação conjunta com o Instituto Estadual do Ambiente (Inea/RJ), vem prestando assistência e apoio operacional às instituições envolvidas com o vazamento de óleo ocorrido em Angra dos Reis/RJ. O acidente foi na madrugada da última segunda-feira (16) nas instalações do Terminal Marítimo Maximiliano da Fonseca (Tebig), da Petrobras Transporte S/A (Transpetro).

As informações apontam que o vazamento teve origem no navio Gothenburg durante a transferência de petróleo oriundo da plataforma Macaé para o navio Buena Suerte.

O Ibama lavrou notificação em nome do responsável pelo navio Gothenburg para que apresente relatório detalhado do acidente. Também, realizou sobrevoo no mesmo dia, observando que a área contaminada não se limita à enseada de Jacuecanga, na Baía da Ilha Grande, onde está situado o pier da Transpetro. Foram observadas mancha de óleo ao longo do litoral, entre os municípios de Mangaratiba e Angra dos Reis, inclusive na costa.

Um dos tanques do navio Gothenburg que continha óleo foi preenchido com água com objetivo de manter a embarcação equilibrada. O volume do vazamento foi estimado em aproximadamente 600 litros. A Transpetro disponibilizou barreiras de contenção, mantas absorvente e recolhedores, visando à contenção e ao recolhimento do óleo no mar. Cerca de 22 embarcações participaram da dispersão mecânica.

Ascom/Ibama

Foto: Ibama

<http://www.ibama.gov.br/noticias/66-2015/273-ibama-participa-de-operacao-em-area-afetada-por-vazamento-de-oleo-em-angra-dos-reis-rj>

- NOTÍCIAS

30/04/2019

PETROLEIRO MORRE APÓS TEMPESTADE ARRANCAR NAVIO DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO

Sindicato lista erros e cobra apuração



O trabalhador próprio, Marcelo Bezerra do Nascimento, marinho de convés do Sistema Petrobrás morreu no último domingo (28), depois de passar mal durante manobra de reposicionamento de embarcações (*ship to ship*) do Navio Milton Santos, que estava à deriva no porto de São Sebastião. No início da operação, Marcelo informou aos colegas dificuldade de respirar e foi conduzido à enfermaria do navio. Depois do primeiro atendimento, foi levado por uma embarcação até o píer de rebocadores e uma ambulância da SAMU o conduziu ao hospital, onde faleceu.

Risco e consequência

A manobra estava sendo feita em meio à tempestade, que atingiu as cidades do Litoral Paulista no domingo e que causou destruição e morte no Litoral Norte. O mar agitado pelo vendaval que se formou provocou o rompimento da amarração, arrancando o navio do píer, o que obrigou a manobra de reposicionamento da embarcação.

De acordo com o que foi apurado pelo sindicato, as embarcações estavam conectadas entre si por quatro mangotes, sem o sistema de válvula de segurança (*safety break-away valve*).

Os navios desatracaram não somente devido a condições de tempo adversas, mas por estarem as duas embarcações na mesma amarração no píer, o que é uma irresponsabilidade, pois mudanças abruptas do tempo são recorrentes.

Houve uma sequência de eventos que potencializaram os riscos e que podem ter contribuído com o mal súbito do trabalhador. Destacamos alguns:

- Ao desatracar romperam os cabos que poderiam atingir pessoas, equipamentos e a própria Casa de Controle do Píer Sul, onde ficam operadores e os Giaonts.
- O navio ao desatracar estava completamente à deriva, sem rebocadores, máquina, ou prático e colidiu de raspão com o Dolphin 2 e no costado do navio, como foi possível constatar no dia seguinte ao acidente.

- Desgovernado dirigiu- em direção ao Pier Norte-berço3, sob o risco de colidir com outro navio e Dolphin 1 do Píer Norte. A sorte ajudou direcionando-o para o canal, varrido em direção a Ilhabela.
- Tudo indica que houve demora no socorro devido a burocracia do terminal, amparado por procedimentos de ISPS-Code, que tiveram que prestar atendimento via carga seca do porto.
- Foi determina retratação dos navios, mesmo com ventos maiores de 100km/h, demonstrando total despreparo para esse tipo de eventualidade.
- Falta de preparo de chefes que, sem saber o que fazer, ficaram gritando com todos, não sabendo lidar com situação.
- Sem o safety break-away valve havia o risco de rompimento do mangote de conexão e transbordo que estava cheio com aproximadamente 7000 litros de petróleo.

Para o sindicato, o incidente com a embarcação poderia ter sido evitado se a empresa ouvisse os operadores, que são os especialistas na operação de navios, que não concordam com a forma que as coisas são feitas no terminal.

Embora não seja possível ainda relacionar a causa da morte com a série de erros que se sucedeu - e que será investigado - é fato que as más condições de trabalho no Sistema Petrobrás, causadas pela precarização das instalações, redução de custos operacionais e do efetivo têm cada vez mais provocado acidentes e sobrecarga nos trabalhadores. Os problemas, não raras vezes, são somatizadas em mals súbitos, estresse e outros problemas físicos e psicológicos. O Sindipetro-LP irá acompanhar e cobrar os desdobramentos e desfecho da investigação de mais uma morte no Sistema Petrobrás.

Homenagem da categoria

[Durante a mobilização na RPBC ontem \(29\)](#), contra venda de refinarias, os trabalhadores fizeram um minuto de silêncio em homenagem ao petroleiro. A homenagem será repetida durante os atos que o sindicato irá promover nos próximos dias.

O Sindipetro-LP lamenta a morte do trabalhador e se solidariza com a dor da família de Marcelo e presta aqui sua homenagem.

Marcelo Bezerra do Nascimento, presente!