

**NAVIO-PLATAFORMA** Cidade de São Mateus, afretado à Petrobras, explodiu em 11 de fevereiro e ocasionou a morte de nove pessoas e deixou 26 feridas, no litoral de Aracruz

EXPLOSÃO DE NAVIO

# Culpa de acidente é de gerente, diz polícia

**Polícia concluiu que gerente da plataforma Cidade de São Mateus sabia do risco quando mandou equipes à sala de bombas do navio**

Dayane Freitas

**A**pós 10 meses de investigações, a Polícia Federal chegou à conclusão de que o gerente do navio-plataforma Cidade de São Mateus, que explodiu em 11 de fevereiro e ocasionou a morte de nove pessoas e deixou 26 feridas, no litoral de Aracruz, foi o culpado pelo acidente.

O filipino, que não teve o nome divulgado pela Polícia Federal e nem pela BW Offshore, dona do navio afretado à Petrobras, assumiu o risco do acidente. Segundo o

inquérito da Procuradoria do Trabalho no Rio de Janeiro, esse era o terceiro embarque dele.

O filipino foi indiciado por homicídio doloso mais lesão corporal dolosa e pode, se condenado pela Justiça, pegar de seis a 20 anos pelo primeiro crime e de três meses a um ano pelo segundo.

O delegado regional de Combate ao Crime Organizado da Polícia Federal no Estado, Vitor Moraes Soares, ressaltou que o gerente sabia o que estava acontecendo. "O entendimento foi de negligência, imprudência e imperícia. Mesmo sabendo do risco de explosão, ele mandou equipes descerem à casa de bombas, onde havia o vazamento", disse Soares.

O chefe da Delegacia de Defesa Institucional da Polícia Federal no Estado, Leonardo Rabello, responsável pela investigação, explicou que não foi elaborado um documento chamado Sistema de Ges-

tão de Mudança (MOC) para uma operação de transferência de fluido que ocorria no dia do acidente e nos seis dias anteriores.

Esse estudo feito pela engenharia da empresa indicaria o que essa mudança poderia ocasionar na estrutura do navio. A partir desse movimento, houve um aumento da pressão no sistema e o vazamento ocorreu.

Apesar de a Petrobras ter afretado o navio e de haver um fiscal de contrato da estatal no local, para a Polícia Federal a petroleira não teve culpa na explosão. "Uma cláusula dá como responsabilidade absoluta da BW qualquer consequência durante as atividades de exploração" disse Rabello.

Além do gerente, mais três foram indiciados: o superintendente de marinha do navio, que é russo; o superintendente de manutenção, polonês; e um operador de marinha filipino.

## Local deveria estar vazio

Para que o acidente com o navio-plataforma Cidade de São Mateus fosse evitado, equipes não poderiam ter sido enviadas ao local onde o gás vazava, na casa de bombas. Essa é uma das conclusões do inquérito da Polícia Federal apresentado ontem.

"Não se poderia admitir que alguém estivesse no local do epicentro da explosão", frisou o chefe do

setor de Perícias da Polícia Federal, José Guimarães Carvalho.

Ele participou das investigações junto com o chefe da Delegacia de Defesa Institucional, Leonardo Rabello, responsável pelo inquérito, e o delegado regional de Combate ao Crime Organizado, Vitor Moraes Soares.

O navio continua a cerca de 40 quilômetros da costa. Em nota, a



POLÍCIA FEDERAL

**DELEGADOS**  
José Guimarães, Vitor Moraes e Leonardo Rabello: equipes não poderiam ter ido ao local do vazamento

BW Offshore informou que a desconexão dos risers (tubos que ligam os poços de petróleo, no fundo do mar, e a plataforma) está em andamento e será seguida pela desconexão das linhas de ancoragem, antes do início do reboque. A empresa disse ainda que tomou conhecimento do resultado das investigações da polícia e que colabora com as autoridades.

A Petrobras, que pode ser responsabilizada junto com a BW na esfera trabalhista, a partir de dois inquéritos em andamento no Ministério Público do Trabalho do Rio de Janeiro, não se posicionou.

## Entenda Passo a passo antes da explosão

### DIA DO ACIDENTE

- > **11H14** - Uma transferência de fluidos entre tanques via linha de gás inerte é realizada no navio, para fins de reparo, com o auxílio de uma bomba de esgotamento. Não há documentação de segurança.
- > **11H22** - Essa bomba é fechada, o que eleva a pressão do sistema.
- > **11H24** - São abertas válvulas de sucção iniciando o vazamento de fluido - água e condensado - no flange (junção de tubulações). Nesse ponto foi instalada uma raquete ou tampa cega de bloqueio em desacor-
- do com a pressão do projeto original.
- > **11H25** - Há um aumento de pressão no sistema e vazamento de gás. É suspensa a abertura de uma das válvulas.
- > **11H26** - O primeiro detector de gás na casa de bombas é acionado.
- > **11H27** - O 2º detector é acionado.
- > **11H31** - O 3º detector é acionado e começa o desligamento de emergência das bombas e válvulas, além do sistema de ventilação e ar condicionado.
- > **DE 11H46 A 11H51** - A 1ª equipe entra no local do vazamento. Ao retor-
- nar, confirma uma poça de fluido no piso.
- > **12H02** - A 2ª equipe vai à casa de bombas para planejar o reparo do vazamento.
- > **12H14** - Foram estabelecidos pelo gerente da plataforma a limpeza da área e o reaperto do flange.
- > **12H26** - Uma 3ª equipe entra para executar a ordem do gerente.
- > **12H32** - O sistema de som do navio anuncia que os outros tripulantes poderiam almoçar. A impressão era que tudo estava bem.
- > **12H33** - Acontece a explosão.



### INDICIAMENTOS

#### FORAM QUATRO INDICIAMENTOS\*

##### 1 GERENTE DA PLATAFORMA:

um filipino foi indiciado por homicídio doloso e lesão corporal dolosa por ter assumido o risco do acidente. **Pena:** 6 a 20 anos de reclusão por homicídio doloso mais detenção de três meses a um ano por lesão corporal.

##### 2 SUPERINTENDENTE DE MARINHA:

o russo foi indiciado por homicídio culposo por ter agido com negligência e imperícia. **Pena:** Detenção de um a três anos.

##### 3 OPERADOR DE MARINHA:

o filipino foi indiciado por homicídio culposo por ter agido com negligência e imperícia. **Pena:** Detenção de um a três anos.

##### 4 SUPERINTENDENTE DE MANUTENÇÃO:

um polonês foi indiciado por homicídio culposo por ter agido com negligência. **Pena:** Detenção de um a três anos.

\* Os funcionários não tiveram nomes divulgados. Se condenados, podem até cumprir penas em seus países.

### Causas

Uma sucessão de erros levou ao vazamento de gás que causou a explosão. Entre eles, a instalação de uma "tampa cega", em desacordo com a pressão do projeto original da linha. O fluido que passava aumentou a pressão que rompeu a tampa.

### CONSTATAÇÕES DO INQUÉRITO

> **NÃO HAVIA** permissão de trabalho para as equipes descerem à casa de bombas, onde houve a explosão. O documento é indispensável nesses casos.

> **NÃO HAVIA** plano de emergência para vazamento de gás. Isso permitiria que os tripulantes do navio soubessem como se portar para amenizar os riscos.

> **NÃO HAVIA** Sistema de Gestão de Mudança (MOC) para o novo alinhamento da transferência de fluido que ocorria no dia do acidente e nos seis dias anteriores. Esse estudo feito pela engenharia da empresa indicaria o que a mudança poderia fazer com a estrutura do navio.

> **A BOMBA** de esgotamento (bomba de stripping) não foi interrompida durante essa mudança de alinhamento. Foi fechada uma válvula em sua linha de descarga. A consequência foi a elevação da pressão no sistema.

> **A RAQUETE** ou tampa cega instalada no flange (junção de tubulações), além de não ter sido instalada por meio de MOC, tinha pouca espessura e estava em desacordo com a pressão do projeto original da linha. O fluido que passava criou uma pressão que rompeu a tampa cega.

> **UM DETECTOR** portátil de gás encontrado na roupa de um dos mortos apontou Limite do Inferior de Explosividade em 100%, o que indicava iminência de explosão.