

II.2. CARACTERIZAÇÃO DA ATIVIDADE

Solicitação/Questionamento 1: “A Revisão 01 do Estudo Ambiental de Caráter Regional da Bacia da Foz do Amazonas (Diagnóstico Ambiental Conjunto, Processo IBAMA 02022.000967/2014-72), encaminhado pela correspondência 001/16-Foz AP-1, de 1.3.2016, informou na página II.5-2/6 que a Atividade de Perfuração Marítima nos Blocos FZA-M-57, 86, 88, 125 e 127, Bacia da Foz do Amazonas, apresentará mudanças na escolha das Bases de Apoio e Aérea, as quais ainda serão devidamente formalizadas no âmbito do processo 02022.000327/2014.

Não obstante, o mesmo documento adianta que para a Base de Apoio, a referida atividade utilizará o Porto de Belém, ao invés dos Terminais Portuários Tapanã ou Silnave Navegação Ltda, conforme consta na versão atual deste item analisado. Do mesmo modo, afirma que a Base Aérea será o Aeroporto Internacional de Macapá - Alberto Alcolumbre - e não mais os aeroportos de Oiapoque e/ou de Belém. Especialmente esta última alteração provocou mudanças significativas no empreendimento, o que impactou inclusive o esforço de análise desta Unidade.

Ainda que não formalizadas no âmbito deste processo, informa-se que este Parecer já considera as mudanças acima indicadas, solicitando as devidas alterações nos itens específicos.”

Resposta/Comentário: Esclarece-se que, conforme mencionado na Revisão 01 do Estudo Ambiental de Caráter Regional da Bacia da Foz do Amazonas (Diagnóstico Ambiental Conjunto, Processo IBAMA 02022.000967/2014-72), encaminhado pela correspondência 001/16-Foz AP-1, de 01/03/2016, para fornecer suporte logístico à Atividade de Perfuração Marítima nos Blocos FZA-M-57, FZA-M-86, FZA-M-88, FZA-M-125 e FZA-M-127 a TOTAL utilizará o Porto de Belém, localizado no estado no Pará, e o Aeroporto de Macapá, localizado no estado no Amapá, os quais servirão, respectivamente, como base de apoio marítimo e base de apoio aéreo. Não serão mais utilizados, portanto, os aeroportos de Oiapoque e/ou de Belém como base de apoio aéreo, nem os Terminais Portuários de Tapanã ou Silnave Navegação Ltda. como base de apoio marítimo.

C) ASPECTOS AMBIENTAIS

Solicitação/Questionamento 2: “A empresa afirma que “Não é esperada, tanto na operação normal do empreendimento, como na eventualidade de acidentes com vazamento de óleo no mar, a manifestação de impactos sobre a região costeira, onde estão situadas áreas urbanas, ecossistemas de relevância ecológica e unidades de conservação”. Solicita-se revisão do texto, considerando a possibilidade de cenários acidentais envolvendo afundamento da embarcação de apoio e consequente vazamento de óleo/produtos químicos, cujo risco engloba todo o trajeto previsto para as embarcações.”

Resposta/Comentário: Para contextualizar, dentro do item de análise de riscos (cenários 25 da ENSCO DS-4 e cenário 24 da SEADRILL WEST POLARIS), foi avaliado o cenário acidental relacionado ao vazamento de óleo diesel devido à perda de estabilidade e consequente afundamento das embarcações de apoio. Considerou-se a maior capacidade de estocagem deste produto, 1.170 m³, dentre as embarcações de apoio tipo previstas para a atividade de perfuração exploratória na Bacia da Foz do Amazonas. É importante mencionar que, o volume total de óleo diesel armazenado na embarcação de apoio engloba o volume de óleo

necessário para o consumo próprio da embarcação de apoio e o volume de óleo a ser empregado no abastecimento da unidade de perfuração, e que os locais para a ocorrência deste cenário são ao lado do navio-sonda, ou na base de apoio marítimo, devido a movimentação de carga no convés da embarcação de apoio e as manobras de abordagem.

Conforme exposto acima, o risco apresentado nos cenários 25 da ENSCO DS-4 e 24 da SEADRILL WEST POLARIS ocorrem em áreas cobertas pelo PEI (navio-sonda ou porto de Belém), e que a possibilidade de ocorrência da perda de estabilidade está associada à movimentação de carga no convés da embarcação, quando próxima ao navio-sonda ou no porto de Belém, e as manobras de abordagem. Desta forma, não se justifica um cenário de modelagem para o trajeto das embarcações de apoio, em função do nível operacional de segurança a ser adotado, de não ter sido encontrado históricos de acidentes com embarcações de suporte ao petróleo na região, com vazamento de óleo na rota a ser utilizada pela Total E&P do Brasil.

II.2.1. IDENTIFICAÇÃO DA UNIDADE DE PERFURAÇÃO E DAS EMBARCAÇÕES DE APOIO

A) EMBARCAÇÕES DE APOIO

Solicitação/Questionamento 3: “O documento informou que estão previstas de serem utilizadas quatro embarcações, uma das quais dedicada, permanecendo de prontidão na locação, para dar suporte às ações de resposta a incidentes com derramamento de óleo no mar.

O presente item deve ser revisto com base nas colocações relativas à solicitação de embarcação dedicada adicional, conforme descrito no item Plano de Emergência Individual.”

Resposta/Comentário: A TOTAL reitera que durante a Atividade de Perfuração na Bacia da Foz do Amazonas há previsão de serem utilizadas quatro embarcações, uma das quais ficará de prontidão na locação para dar suporte imediato às ações de resposta a incidentes com derramamento de óleo no mar (embarcação dedicada). Este assunto está sendo apresentado em mais detalhes no capítulo II.13 – Plano de Emergência Individual.

B) UNIDADE MARÍTIMA DE PERFURAÇÃO

Solicitação/Questionamento 4: “O documento informou que está prevista a perfuração simultânea, gerando conseqüentemente a sinergia de impactos ambientais neste empreendimento. As sondas previstas de serem utilizadas são o Navio-sonda ENSCO DS-4, de propriedade da empresa ENSCO e o Navio-sonda WEST POLARIS de propriedade da empresa Seadrill Ltda.

Solicita-se que a empresa atualize as informações nos processos da CADUMP da ENSCO DS-4 e WEST POLARIS de acordo com a Nota Técnica 04/2012 - CGPEG/DILIC/IBAMA.”

Resposta/Comentário: Informa-se que a Revisão 01 do CADUMP do navio-sonda ENSCO DS-4 foi protocolada nesta CGPEG/IBAMA, pela empresa BP Energy do Brasil, em 31 de março de 2015, sob o número de protocolo 02022.003433/2015-89 (Processo nº 02022.000973/2013-49). De acordo com o Parecer

Técnico nº 02022.000249/2015-87 COEXP/IBAMA, encaminhado à empresa BP Energy do Brasil por meio do Ofício nº 02022.001436/2015-88 COEXP/IBAMA, de 14 de julho de 2015, a única informação pendente deste CADUMP é a Declaração de Conformidade para Operação de Plataformas da Marinha do Brasil atualizada, todas as demais informações estando aprovadas. Ressalta-se que a unidade de perfuração ENSCO DS-4 no momento não se encontra operando em águas brasileiras e que a Declaração da Marinha do Brasil apenas poderá ser atualizada quando esta unidade retornar ao Brasil.

Com relação ao CADUMP do navio-sonda SEADRILL WEST POLARIS, este documento foi protocolado pela TOTAL na CGPEG/IBAMA em 31 de março de 2015, sob o número de protocolo 02022.003431/2015-90, dando abertura ao Processo nº 02022.000484/2015. Desde então, foram emitidos dois Pareceres Técnicos a respeito, o PT nº 02022.000157/2016-88 (já respondido e avaliado) e o PT nº 02022.000237/2016-33, cuja resposta foi encaminhada a esta CGPEG/IBAMA em 03 de agosto de 2016, através do Ofício Nº 0180-16 FdA-HSE.

Cabe ressaltar, porém, que a empresa está no processo de contratação da unidade de perfuração a ser utilizada, que será como os navios-sonda ENSCO DS-4 e SEADRILL WEST POLARIS (6ª geração ou superior).

II.2.2. HISTÓRICO

B) SUMÁRIO

Solicitação/Questionamento 5: “Neste item é indicado que as três embarcações de apoio do tipo Platform Supply Vessel (PSV) trafegarão na rota de navegação cerca de três vezes por semana. Entretanto, na página II.8.2.2-8/50 afirma-se que “durante o período da atividade, serão realizadas semanalmente três viagens nos primeiros 12 meses e cinco nos últimos 12 meses de embarcações de apoio entre a locação e as bases de apoio. Significa que haverá passagem de um barco de apoio à atividade entre a área dos Blocos e Belém uma única vez a cada dia ou uma vez a cada um dia e meio”. Solicita-se portanto que o documento seja padronizado integralmente com a informação correta.”

Resposta/Comentário: A TOTAL confirma que estão previstas três viagens semanais das embarcações entre a base de apoio e os blocos, e que apenas no caso de sucesso exploratório da campanha de pesquisa dos primeiros poços é que existirá a remota possibilidade de operação simultânea de duas sondas, podendo alterar o número de viagens. Informa-se, ainda, que tal informação foi padronizada ao longo do Estudo, conforme solicitado.