

II.2. CARACTERIZAÇÃO DA ATIVIDADE

C) ASPECTOS AMBIENTAIS

Solicitação/Questionamento 1: “A empresa alegou que, dentro do item análise de riscos, foi avaliado o cenário acidental relacionado ao vazamento de óleo diesel devido à perda de estabilidade e consequente afundamento das embarcações de apoio, e que os locais para a ocorrência deste cenário são ao lado do navio-sonda ou na base de apoio marítimo, devido à movimentação de carga no convés da embarcação de apoio e as manobras de abordagem. Argumentou ainda que 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.

Inicialmente, destaca-se que o cenário acidental deve ser tratado não apenas sob o ponto de vista da análise de riscos, mas também durante a avaliação de impactos ambientais, efetivos ou potenciais. Embora o afundamento de embarcações de apoio não seja esperado na operação normal do empreendimento, não se pode descartar a possibilidade da ocorrência de eventos acidentais envolvendo tais embarcações em qualquer ponto de sua rota. Cita-se como exemplo o afundamento, no dia 12.8.2013, do navio Ramco Crusader a cerca de 45 km da costa do município de Beberibe - CE. A embarcação prestava apoio à sonda SS-75 durante atividade de perfuração de poços no bloco BM-POT-17 (Bacia Potiguar), executada pela empresa Petrobras, a cerca de 84 km da costa do Estado do Ceará. Portanto, deixar de identificar tais cenários acidentais e esclarecer adequadamente a extensão dos impactos potencialmente causados é inaceitável, conforme estabelecido no Artigo 82 do Decreto 6.514/2008. Reitera-se, portanto, a necessidade de revisão do texto.”

Resposta/Comentário: Atendendo a esta solicitação e com base nos resultados da modelagem de diesel realizada, apresentados em anexo ao item II.8 deste documento, o texto foi revisado, conforme pode ser visto abaixo e na página 11/12 da versão revisada do capítulo II.2 - Caracterização da Atividade, apresentado na íntegra em seguida às presentes respostas.

“A previsão atual para início da atividade de perfuração marítima nos Blocos FZA-M-57, FZA-M-86, FZA-M-88, FZA-M-125 e FZA-M-127 é setembro de 2017, em área marítima situada aproximadamente a 120 km da costa no ponto mais próximo (FZA-M-86), e em lâminas d’água superiores a 1.800 m. Segundo os estudos de modelagem realizados, não é esperada, tanto na operação normal do empreendimento, como na eventualidade de acidentes com vazamento de óleo no mar, seja a partir da sonda (*blowout*) ou da embarcação de apoio (afundamento com perda de combustível durante o trajeto entre a base e os blocos), a manifestação de impactos sobre a região costeira, onde estão situadas áreas urbanas, ecossistemas de relevância ecológica e unidades de conservação (vide item II.8 – Identificação e Avaliação dos Impactos Ambientais).”

Vale ressaltar, no entanto, que a elaboração desta modelagem (não solicitada no TR N° 24/14, que estabeleceu as diretrizes para elaboração do EIA-RIMA da atividade) e a inclusão de seus resultados na Avaliação de Impactos e na Análise de Risco foram decisões exclusivas da TOTAL, tomadas não por concordar com a pertinência de tal solicitação (por motivos já expostos na resposta ao PT 219/16 e resumidos a seguir), mas pelos prazos atrelados ao cronograma da atividade.

- Operacionalmente os locais para a ocorrência do cenário de afundamento de uma embarcação de suporte à atividade de petróleo e gás são ao lado do navio-sonda ou na base de apoio marítimo, devido à movimentação de carga no convés da embarcação de apoio e abordagem;
- Entende-se que a contribuição proveniente das três viagens semanais das embarcações de apoio à nossa atividade ao tráfego marítimo da região é inferior a 1%, configurando-se, portanto, como irrisória quanto comparada ao número de embarcações, inclusive navios petroleiros, que passam diariamente pela mesma região (**Figura 1**);
- Sobre o transporte de combustíveis/óleo e produtos petroquímicos, esclarecemos que esta rota há anos é amplamente utilizada por embarcações que transportam este tipo de carga. Tais embarcações possuem capacidade de até 320 mil m³ de óleo cru (quando o volume máximo de estocagem esperado para nossas embarcações de apoio é de 900 m³, de óleo diesel) e segundo dados da CDP de 2015, um total de 1.433 embarcações carregando estes produtos acessaram as baías de Marajó e Guajará;
- Ainda sobre o tráfego marítimo na região, não foi encontrado histórico de acidentes com embarcações de apoio ao petróleo na região que tenham ocasionado vazamento de óleo na rota entre o porto de Belém e os blocos;
- Também não se verificam feições, ao longo da rota, que favoreçam este tipo de incidente;
- Medidas de segurança operacionais serão adotadas de forma preventiva e rotineira, tais como:
 - Antes da aproximação com o navio-sonda, está previsto que os responsáveis pelas embarcações avaliem, determinem e concordem que todas as condições meteorológicas, oceanográficas e de tráfego estão adequadas para a prevenção de colisões;
 - As atividades de transferência de diesel e movimentação de carga serão apoiadas por embarcações certificadas, dotadas, para essas operações, de sistemas de posicionamento dinâmico (DP2/DP3), cuja condição de funcionamento é garantida pelo cumprimento do programa de inspeção e manutenção da embarcação. Além disso, a transferência de diesel será feita exclusivamente com mangueiras flutuantes, equipadas com acoplamento auto-vedante (válvulas de retenção em cada extremidade).

Além dos sistemas de posicionamento dinâmico presentes nas embarcações, todas foram selecionadas de forma a operar com segurança em condições de correntes superiores a 3 nós (sempre com potência dos propulsores inferior a 50% do total).

Vale esclarecer, ainda, que o exemplo apresentado para evidenciar a necessidade de uma avaliação mais minuciosa de acidentes de navegação ao longo da rota prevista para as embarcações de apoio não pode ser caracterizado como tal. Em realidade, o incidente que resultou no afundamento da embarcação Ramco Crusader não ocorreu no trajeto entre o porto e a quem esta prestava apoio. Ele ocorreu no dia 12/08/2013 enquanto a embarcação mantinha-se em prontidão nas proximidades da sonda, visando o atendimento a possíveis vazamentos de óleo na atividade de perfuração do poço. Depois de detectado um incêndio na praça de máquinas a embarcação perdeu motor e não conseguiu mais manter seu posicionamento. O incêndio acabou fugindo ao controle e a embarcação manteve-se à deriva, vindo a afundar por completo transcorridas 27h e 34min após a identificação do incêndio, sem que fosse detectado qualquer vazamento de óleo.

Posteriormente dois pequenos vazamentos de óleo foram identificados e reportados, um no dia 17/08/2013, com volume calculado de 0,0005 m³, e outro no dia 23/08/2013, com volume calculado de 0,002 m³.

Apenas para comparação, ressalta-se que as embarcações de apoio do tipo PSV que serão contratadas pela TOTAL para as suas operações na Foz do Amazonas terão idade inferior a 10 anos, enquanto que embarcação OSRV terá menos de 15 anos. Ambos os tipos possuirão tanques de combustível posicionados de forma a atender ao conceito de casco duplo, o que assegura uma grande redução no risco de vazamento de óleo. Com esta configuração, segundo a indústria naval, a ocorrência de um vazamento de óleo em caso de colisão é quase impossível. Além disso, as mesmas serão dotadas de sistema de detecção e extinção de incêndio *Hi-Fog* (*sprinklers* em alta pressão, mais CO₂), o mais apropriado para embarcações marítimas.

A **Figura 1**, apresentada a seguir, mostra o registro de navegação na região da rota revista e blocos do setor SFZA-AP1 em um período de apenas 14 dias no ano de 2017. As rotas em verde representam navios cargueiros e as rotas em vermelho representam navios petroleiros.

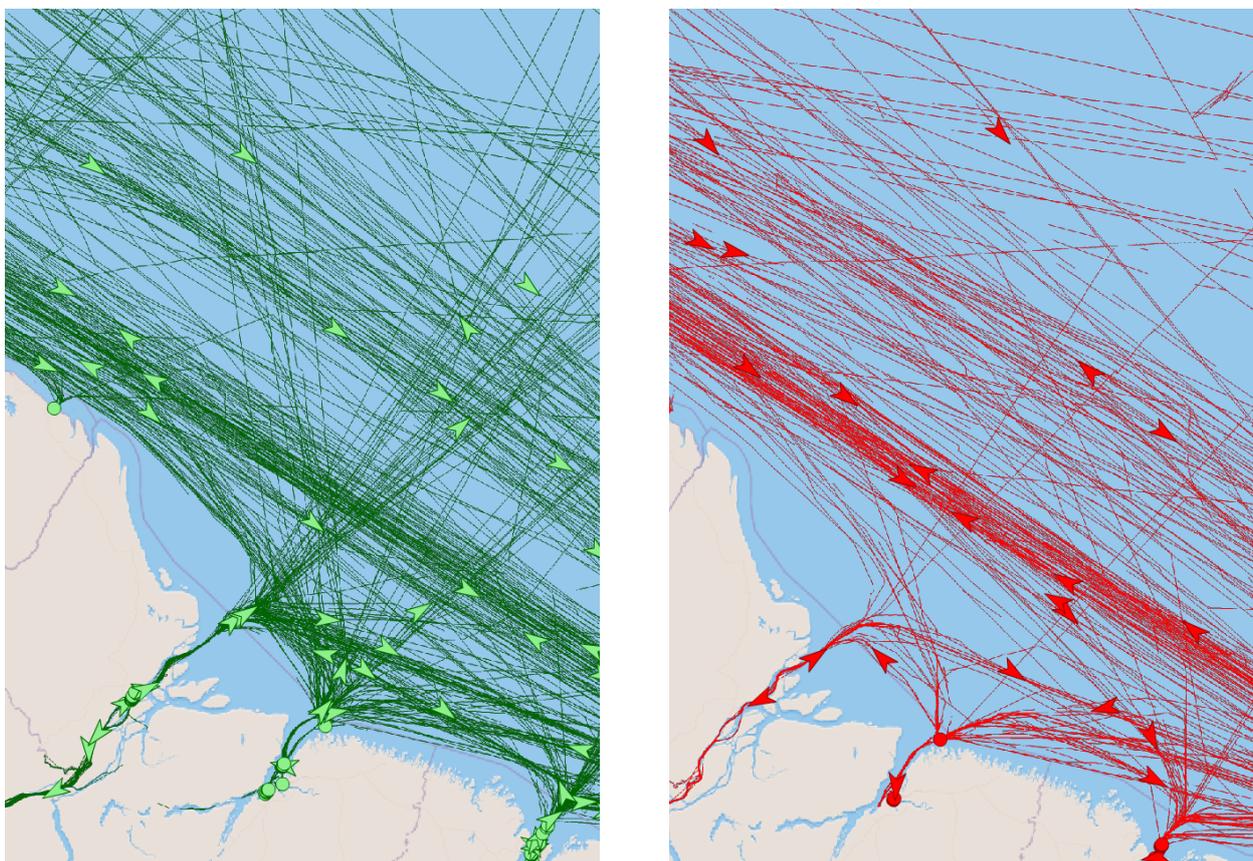


FIGURA 1 – Volume de tráfego marítimo na rota aproximada das embarcações de apoio e no setor SFZA-AP1 (14 dias).

(Fonte: Fleetmon, 2017)

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

A) EMBARCAÇÕES DE APOIO

“Solicitação/Questionamento 2: “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 a solicitação de embarcação dedicada adicional, conforme descrito no item Plano de Emergência Individual.”

Resposta/Comentário: Atendendo a esta solicitação, o texto foi revisado, conforme pode ser visto abaixo e na página 9/12 da versão revisada do capítulo II.2 - Caracterização da Atividade, apresentado na íntegra em seguida às presentes respostas.

“Para o apoio logístico (transporte de materiais, transporte de resíduos, etc.) às atividades de perfuração serão utilizadas 03 (três) embarcações do tipo *Platform Supply Vessel* (PSV) e 01 (uma) embarcação do tipo *Oil Spill Recovery Vessel* (OSRV). Como redundância, para dar suporte às ações de resposta a incidentes com derramamento de óleo no mar, 02 (duas) dessas embarcações serão dedicadas, permanecendo de prontidão na locação a uma distância máxima de 02 (duas) horas da localização da sonda de perfuração, em atendimento a uma exigência do IBAMA para o presente empreendimento. Para as outras 02 (duas), estima-se que tráfegarão na rota entre a locação dos poços e a base de apoio cerca de 03 (três) vezes por semana.”

B) UNIDADE MARÍTIMA DE PERFURAÇÃO

Solicitação/Questionamento 3: “O documento informou que existe uma possibilidade de perfuração simultânea, gerando conseqüentemente a sinergia de impactos ambientais neste empreendimento. As sondas previstas de serem utilizadas são o Navio-sonda ENSCO DS-4 e ENSCO DS-9, de propriedade da empresa ENSCO e o Navio-sonda WEST POLARIS de propriedade da empresa Seadrill Ltda.

Conforme já informado no parecer anterior, solicitamos que a empresa atualize as informações nos processos da CADUMP da ENSCO DS-4 e WEST POLARIS buscando o atendimento na sua integridade à NT N° 04/2012 – CGPEG/DILIC/IBAMA. Isto se faz necessário, pois a empresa precisa informar que concorda com as informações contidas na CADUMP aprovada por outra empresa ou apresentar novas informações. Além de sanar as pendências da CADUMP da ENSCO DS-9.”

Resposta/Comentário: De fato, embora extremamente remota, em função dos resultados obtidos na campanha de pesquisa dos dois primeiros poços, existe a possibilidade de simultaneidade de operações, com a utilização de uma segunda unidade de perfuração marítima ao final da campanha exploratória.

As informações referentes à unidade ENSCO DS-9 podem ser encontradas no Cadastro de Unidades Marítimas de Perfuração (CADUMP) da referida sonda (Processo n° 02022.000936/2016-83), cuja documentação foi protocolada nesta CGPEG/DILIC/IBAMA pela empresa TOTAL E&P do Brasil em 12/12/2016, sob o número de protocolo 02022.009689/2016-81.

Está pendente a apresentação da Declaração de Conformidade para Operação de Plataformas da Marinha do Brasil. Esta declaração, conforme informado no documento de resposta ao PT N° 02022.000660/2016-33 UAL/IBAMA, protocolado em 26/12/2016, através do Ofício N° 0306-16 FdA-HSE, será encaminhada a esta CGPEG tão logo emitida, quando da chegada da Unidade Marítima no Brasil e sua mobilização para atendimento às operações.

II.2.2. HISTÓRICO

B) SUMÁRIO

Solicitação/Questionamento 4: “No documento analisado a empresa afirma 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”.”

Resposta/Comentário: A empresa reitera as informações acima apresentadas e reforça que devido à possibilidade de utilização de uma segunda sonda, mesmo que extremamente remota, de forma conservativa, a Avaliação de Impactos realizada contempla o cenário de duas sondas operando simultaneamente.