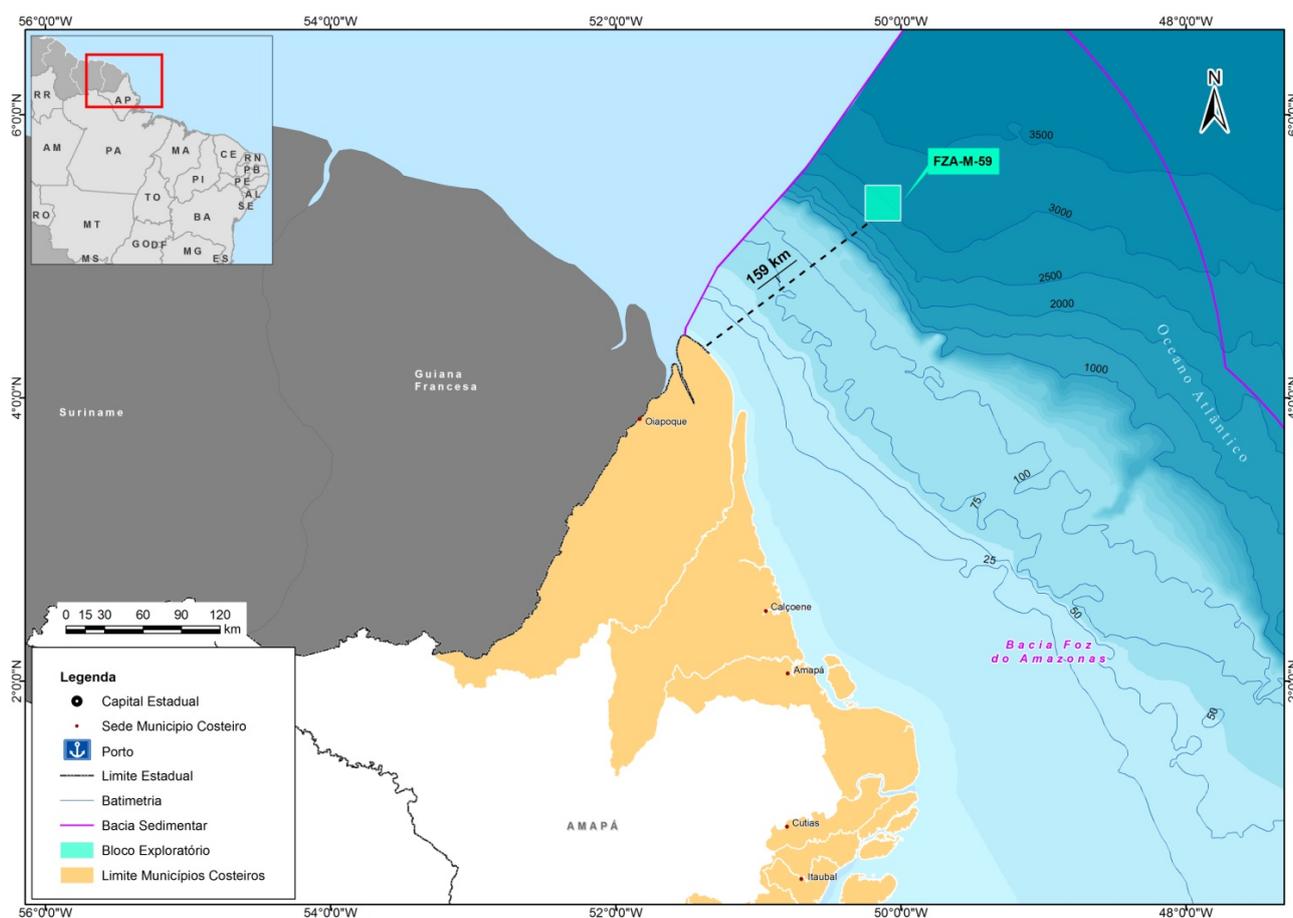


## II.12. ANÁLISE E GERENCIAMENTO DE RISCO

### A) INTRODUÇÃO

A presente Análise de Riscos Ambientais (ARA) foi elaborada visando ao cumprimento do Termo de Referência Nº 23/14, de agosto de 2014 emitido pela CGPEG/DILIC/IBAMA no âmbito do Processo de Licenciamento Ambiental para a Atividade de Perfuração Marítima de Poços no Bloco FZA-M-59, localizado na Bacia da Foz do Amazonas (Figura II.12.1).



**FIGURA II.12.1 – Localização do Bloco FZA-M-59, Bacia da Foz do Amazonas.**

De acordo com a Análise de Vulnerabilidade e o Diagnóstico Ambiental desenvolvido para essa atividade, a região com possibilidade de ser atingida por óleo é composta de organismos marinhos com hábitos oceânicos.

O litoral dos estados do Amapá e do Pará é considerado uma área com grande diversidade biológica e riqueza de ecossistemas sensíveis como os manguezais. Porém, não são esperados impactos nos organismos estritamente costeiros como, por exemplo, sirênios, mustelídeos, quelônios de água doce, algumas espécies de cetáceos como boto-cinza (*Sotalia guianensis*), tucuxi (*Sotalia fluviatilis*) e boto-vermelho (*Inia geoffrensis*), além de espécies de crustáceos e moluscos como caranguejo-uçá (*Ucides cordatus*) e espécies do gênero *Cassostrea* (ostras). Também não são esperados impactos sobre os ecossistemas costeiros.

Assim, considerando-se a sensibilidade dessa região, esta Análise de Risco Ambiental (ARA) foi elaborada a partir de uma metodologia desenvolvida pelas empresas AECOM e PROOCEANO visando o atendimento ao Termo de Referência Nº 23/14, de agosto de 2014, bem como às orientações e diretrizes da CGPEG/DILIC/IBAMA para a determinação dos Riscos Ambientais associados às atividades de perfuração marítima. Tal metodologia será apresentada em detalhes a seguir e sequencialmente serão apresentados os resultados encontrados para essa atividade, assim como as conclusões estabelecidas.

## B) METODOLOGIA

Para a análise e gerenciamento dos riscos ambientais do empreendimento são considerados tanto os aspectos da operação quanto os do meio ambiente no qual a atividade está inserida. Tal abordagem permite que esta seja uma análise abrangente, apesar da complexidade inerente ao processo. Dessa forma, enquanto o risco da operação está focado na falha do funcionamento dos equipamentos e procedimentos implementados, o risco relativo ao ambiente atenta-se para os recursos naturais existentes na região e no entorno onde a atividade será desenvolvida, e que conseqüentemente poderão ser impactados, assim como no seu tempo de recuperação.

De acordo com a metodologia proposta, o Risco Ambiental é expresso em termos da probabilidade de cada componente de valor ambiental (CVA) ser atingido por determinadas faixas de volume de óleo. Para tanto, são necessários o cálculo do Risco Operacional, os resultados das modelagens de Dispersão de Óleo no Mar e a identificação dos Componentes Ambientais e dos seus Tempos de Recuperação. Com a junção desses componentes é possível se calcular um valor de Risco Ambiental para cada faixa de volume e cenário sazonal (Figura II.12.2).

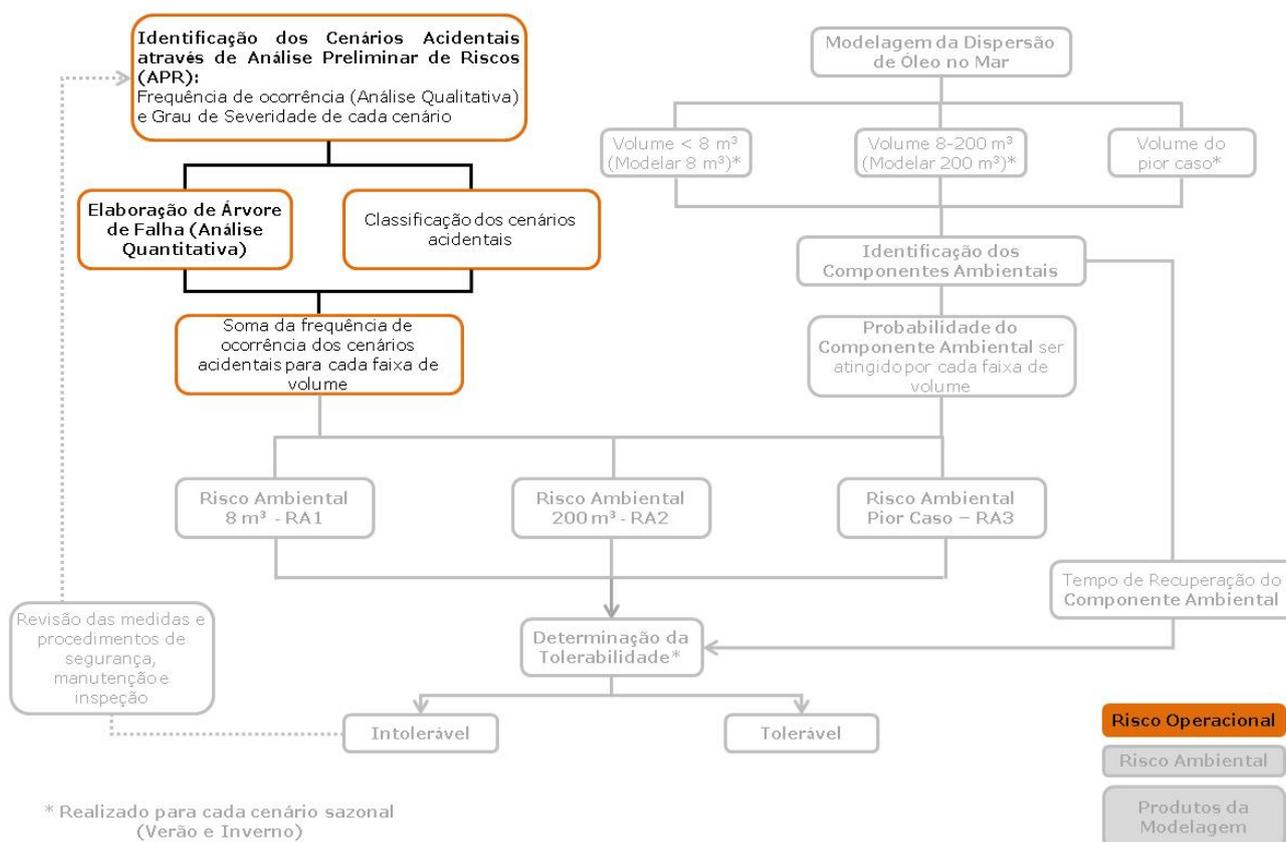


**FIGURA II.12.2 – Componentes necessários para o Cálculo do Risco Ambiental.**

Cada uma das etapas necessárias para a obtenção dos valores de Risco Ambiental será apresentada em detalhes a seguir. A Figura II.12.7, ao final deste item, resume o apresentado.

## • RISCO OPERACIONAL

Para se estabelecer o Risco Operacional é preciso identificar os Cenários e Tipologias Acidentais através da Análise Preliminar de Riscos (APR). Com isso, é possível, quando necessário, elaborar Árvore de Falhas e classificar os cenários acidentais identificados dentro das categorias de volume de óleo vazado. A partir desta informação são obtidas as frequências de ocorrências dos cenários analisados para cada faixa de volume, as quais, conforme a proposta metodológica, corresponderão às frequências dos eventos iniciadores das Árvore de Eventos. A elaboração das Árvore de Eventos viabiliza a determinação das frequências de ocorrência de cada uma das Tipologias Acidentais possíveis de ocorrer a partir dos eventos iniciadores analisados por faixa de volume, sendo este um dos componentes do cálculo do Risco Ambiental (Figura II.12.3).



**FIGURA II.12.3 – Etapas para o cálculo do Risco Operacional.**

Os cenários e tipologias acidentais avaliados neste estudo foram formulados a partir da análise dos sistemas de perfuração, bem como dos sistemas auxiliares da Unidade de Perfuração ENSCO DS-4, além das unidades de apoio envolvidas na operação, que pudessem gerar danos ao meio ambiente. Para esses sistemas e operações de apoio, foram identificados os perigos que pudessem resultar em liberação de hidrocarbonetos



e/ou outros produtos químicos segundo as seguintes causas, conforme recomendações de normas internacionais:

- Falhas de processo (dispositivos de controle e segurança dos processos envolvidos na operação de perfuração);
- Falhas mecânicas (erosão ou corrosão de equipamentos, linhas e demais componentes);
- Falhas externas ao processo (falha operacional, falha humana, colisão, fatores naturais, etc.).

A metodologia empregada para identificar os cenários acidentais avaliados foi a Análise Preliminar de Riscos – APR, a qual corresponde a uma técnica estruturada para identificar os riscos associados à ocorrência de eventos indesejáveis, que tenham como consequência danos à integridade física de pessoas, propriedades ou meio ambiente.

Na APR, busca-se identificar as causas de cada um dos eventos perigosos e suas respectivas consequências. Além disso, é realizada uma avaliação qualitativa da frequência de ocorrência dos diferentes cenários acidentais, da severidade (determinada com base no volume de óleo e/ou produto químico liberado associado a cada cenário analisado) e do risco associado.

É importante mencionar que todos os cenários acidentais identificados neste estudo foram classificados, com base na Resolução CONAMA 398/08, em três faixas de volume (pequeno, médio e grande vazamentos), de acordo com o seguinte critério:

- **Pequeno Vazamento (Faixa 1):** volume vazado<sup>1</sup> ≤ 8 m<sup>3</sup>
- **Médio Vazamento (Faixa 2):** 8 m<sup>3</sup> < volume vazado<sup>1</sup> ≤ 200 m<sup>3</sup>
- **Grande Vazamento (Faixa 3):** volume vazado<sup>1</sup> > 200 m<sup>3</sup>

Uma vez identificadas os cenários/eventos acidentais por meio da APR, determinou-se as suas respectivas frequências de ocorrência para que, conjuntamente com a severidade em termos das faixas de volumes vazados de cada cenário pudesse ser determinado o risco operacional associado a cada sistema analisado.

Para a classificação quantitativa das frequências de ocorrência dos cenários acidentais foram analisados, através dos P&ID's (*Process and Instrument Diagrams*) da Unidade de Perfuração, os equipamentos envolvidos em cada um dos sistemas. Suas respectivas taxas de falhas foram obtidas de bancos de dados, tais como HSE<sup>2</sup> e TNO<sup>3</sup>, assim como a partir de uma análise histórica de acidentes. Os valores de frequência de ocorrência de alguns eventos acidentais foram calculados considerando a contribuição de todos os componentes do trecho em análise, para diferentes faixas de vazão de vazamento.

Para a análise dos sistemas, foi considerado que a falha em cada um dos equipamentos avaliados isoladamente resultaria na ocorrência de vazamento de óleo e/ou produtos químicos. Dessa forma, as frequências dos eventos iniciadores foram obtidas pela soma das taxas de falha de cada um dos

<sup>1</sup> O volume vazado corresponde ao volume total vazado de todos os sistemas da unidade de perfuração.

<sup>2</sup> HSE – Offshore Release Statistics, 2002.

<sup>3</sup> Guidelines for Quantitative Risk Assessment “Purple Book” – Committee for the Prevention of Disasters – CPR 18E, 1st Edition, 1999 e Methods for Determining and Processing Probabilities “Red Book” – Committee for the Prevention of Disasters – CPR, 2<sup>nd</sup> Edition, Sdu Uitgevers, Netherlands, 1997.



equipamentos constituintes do sistema em análise. Estas frequências, obtidas para cada evento iniciador, foram consideradas como sendo a frequência de cada um dos cenários para efeitos de classificação das respectivas categorias, e conseqüente determinação, em conjunto com as severidades, do risco operacional associado aos cenários analisados nas planilhas de APR.

Por fim, árvores de eventos foram construídas, partindo-se dos eventos iniciadores e considerando-se o desdobramento do perigo referente a cada cenário da APR, em diferentes tipologias acidentais. Para o presente estudo, as tipologias acidentais consideradas foram incêndio em poça, incêndio/explosão, *flash* e contaminação ambiental.

A construção de árvores de eventos possibilitou o cálculo das frequências de ocorrência de contaminação ambiental por óleo associadas a cada um dos cenários acidentais identificados e analisados nas planilhas de APR. É importante mencionar que, para a construção das árvores de eventos foram considerados apenas os cenários/eventos acidentais envolvendo derramamento de óleo no mar, por ser o efeito da contaminação ambiental o foco do presente estudo (conforme orientação da CGPEG/DILIC/IBAMA nos Termos de Referência para elaboração de estudos de Análise de Risco Ambiental).

Após a determinação, em cada um dos cenários analisados, das frequências associadas à contaminação ambiental, estas frequências foram somadas, para cada faixa de volume, conforme equação a seguir:

$$F_{\text{total} - y} = \sum_{i=1}^n f_i \quad (1)$$

$F_{\text{total}}$  = Frequência de ocorrência dos cenários acidentais na faixa de volume  $y$ .

$y$  - Faixa de volume.

$f$  - Frequência de ocorrência de um cenário acidental.

$n$  - Número de cenários acidentais de mesma faixa de volume.

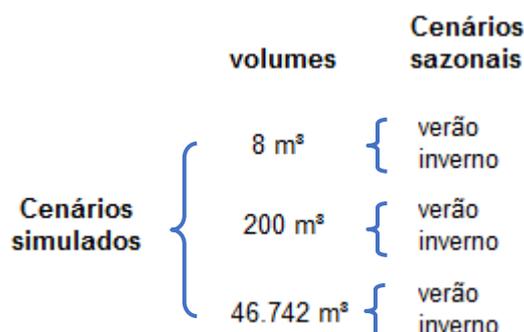
## • PRODUTOS DA MODELAGEM DE ÓLEO

Conforme mencionado anteriormente, além das frequências de ocorrência dos cenários acidentais, os resultados da modelagem da dispersão de óleo no mar também são necessários para a obtenção do Risco Ambiental.

A partir da identificação e mapeamento dos componentes ambientais e dos resultados da modelagem de dispersão de óleo no mar, é possível calcular a probabilidade de cada componente ambiental ser atingido por óleo. O processo de identificação dos Componentes de Valor Ambiental, assim como o cálculo da probabilidade de cada componente ser atingido será apresentado no próximo item.

Os resultados da modelagem contemplam dois cenários sazonais, verão e inverno, e três faixas de volume. O relatório técnico de Modelagem de Transporte de Óleo é apresentado na íntegra em anexo à seção II.8 (Identificação e Avaliação dos Impactos Ambientais) do presente Estudo de Impacto Ambiental (EIA).

Portanto, para o cálculo do Risco Ambiental foram considerados seis cenários simulados, os quais encontram-se representados a seguir.



Nos cenários de pior caso, por tratar-se de um vazamento a partir do fundo, foi realizada uma integração dos resultados em superfície e na coluna d'água para os cálculos da probabilidade em cada CVA.

#### • COMPONENTES DE VALOR AMBIENTAL (CVA)

A identificação dos Componentes de Valor Ambiental (CVA) se deu a partir das informações contidas no Estudo de Impacto Ambiental elaborado para essa atividade, principalmente aquelas constantes nos itens Análise de Vulnerabilidade e Diagnóstico Ambiental.

Como condições para o estabelecimento dos CVAs considerou-se que esses componentes devam ter presença significativa na área afetada, ser vulneráveis à poluição por óleo e deverão atender aos seguintes critérios:

- Ser importante (e não apenas financeiramente) para a população local, e/ou
- Ter interesse nacional ou internacional, e/ou
- Ter importância ecológica.

Além disso, a CGPEG/DILIC/IBAMA orienta que estes componentes sejam comunidades biológicas (Ex: aves marinhas, mamíferos aquáticos, tartarugas marinhas, etc.) ou ecossistemas (ex: manguezais, recifes de corais, etc.). Por fim, em adição aos critérios citados acima, deverão ser consideradas a presença de espécies endêmicas ou ameaçadas de extinção.

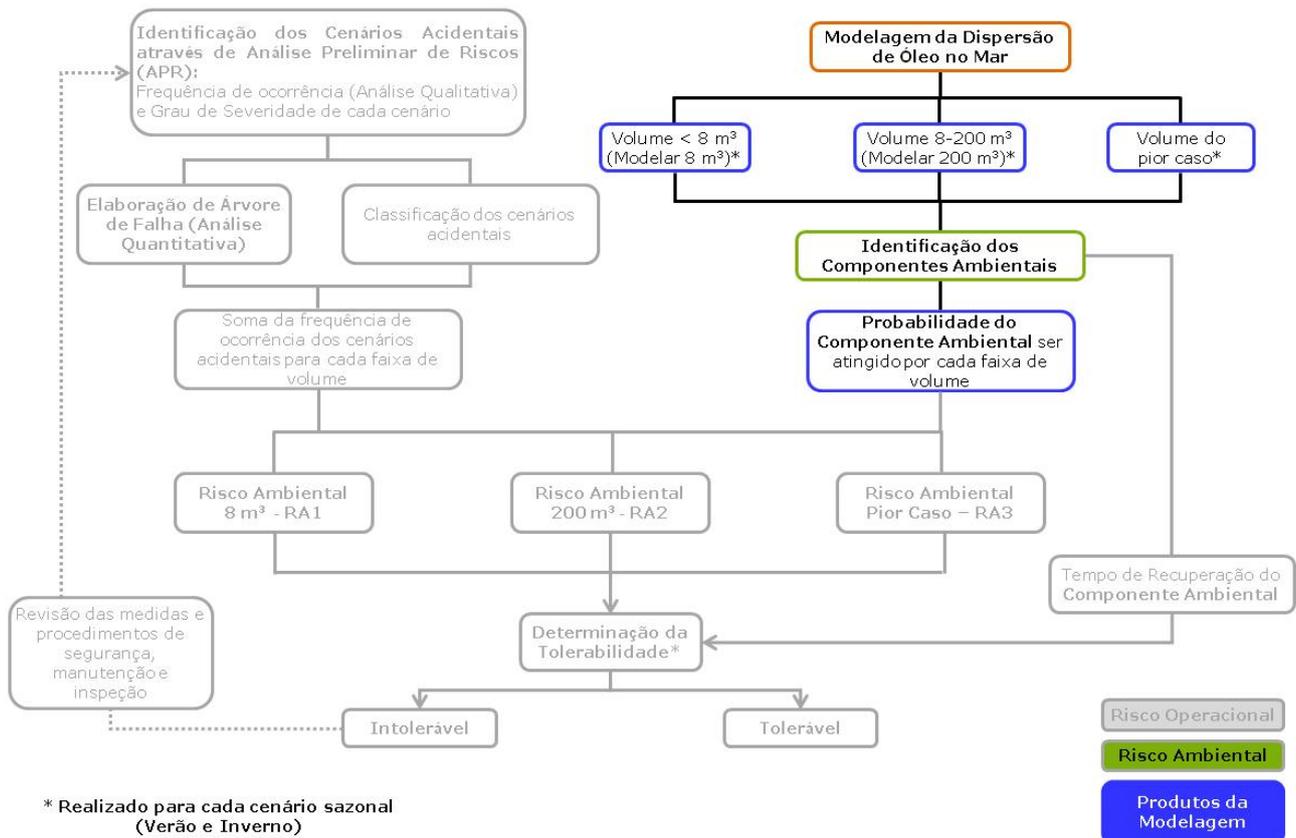
Vale ressaltar que uma comunidade biológica pode ser definida por populações de diferentes espécies vivendo e interagindo em uma área e, ecossistema, por sua vez, é a interação de uma comunidade com seu meio físico e energia (PRIMACK & RODRIGUES, 2001; MILLER JR., 2007).

De acordo com o apresentado acima, foram selecionados como CVAs as comunidades biológicas presentes na região oceânica já que não há probabilidade de chegada de óleo na costa. Os ecossistemas não foram considerados como CVAs pelo mesmo motivo, além de que não foram levantados recifes de corais na região.

Uma vez que os CVAs foram identificados, realizou-se o mapeamento dos mesmos em termos de área de abrangência, utilizando-se informações disponíveis na literatura, entidades e órgãos ambientais, como

também no próprio estudo ambiental desenvolvido. A bibliografia específica utilizada para o mapeamento de cada componente será fornecida nos resultados.

Os resultados desse mapeamento foram sobrepostos aos resultados das modelagens de deriva de óleo para o cálculo das probabilidades de toque de óleo nos componentes de valor ambiental, em cada um dos cenários identificados (Figura II.12.4).



**FIGURA II.12.4 – Etapas para o cálculo da probabilidade de um CVA ser atingido por óleo, em cada faixa de volume.**

A probabilidade de presença de óleo foi calculada para cada CVA nas seis situações de derrame de óleo simuladas por modelagem. Todos os CVAs identificados são de distribuição dispersa, que conforme orientado pela CGPEG/IBAMA, são aqueles para os quais não é possível se definir limites claros associados às suas áreas de concentração.

O cálculo da probabilidade de presença de óleo para cada CVA com distribuição dispersa, constitui uma média ponderada da probabilidade pela área de interseção dos elementos de grade atingidos pelo óleo em cada CVA, por faixa de volume e por cenário sazonal, como se segue na Equação 2 e exemplificado na Figura II.12.5:

$$Prob(x) = \frac{\sum_{i=1}^n (P_i \times A_i)}{\sum_{i=1}^n A_i} \quad (2)$$

$Prob(x)$  – Probabilidade de o óleo atingir o CVA  $x$ ;

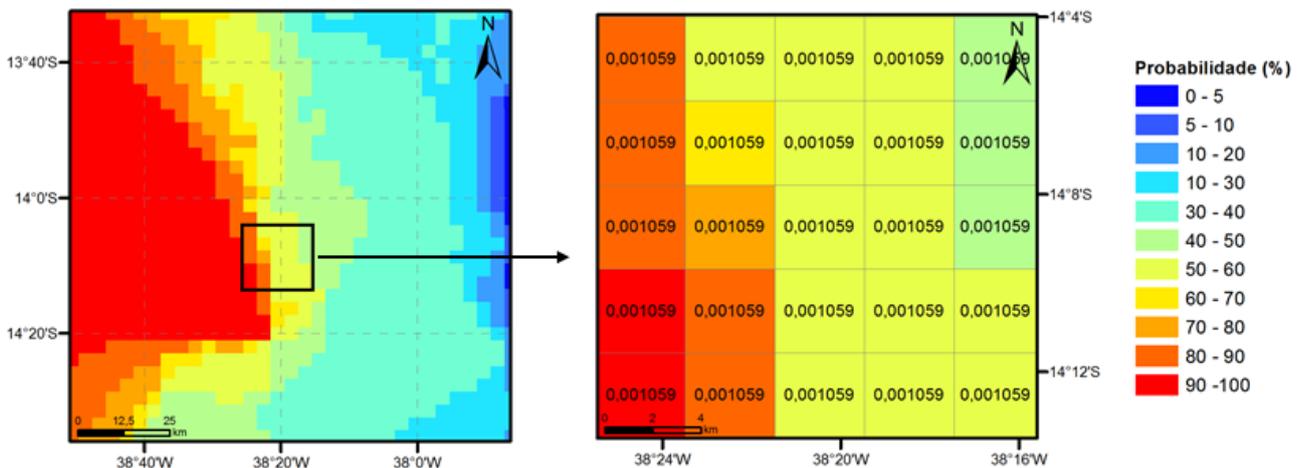
$x$  – CVA;

$n$  – número de elementos de grade com probabilidade de presença de óleo dentro do CVA  $x$ ;

$P$  – Probabilidade de presença de óleo no elemento de grade  $n$ ;

$A$  – Área do elemento de grade  $n$ .

Cada elemento de grade tem um valor de probabilidade de presença de óleo e uma área correspondente, como exemplificado na Figura II.12.5.



**FIGURA II.12.5- Representação esquemática de um cenário probabilístico, detalhando a direita os valores de área em cada elemento de grade com suas respectivas cores representando a probabilidade.**

### • RISCO AMBIENTAL

Uma vez aferidas as frequências de ocorrência dos cenários acidentais e as probabilidades de cada CVA ser atingido por óleo, calcula-se o risco ambiental para cada componente, em cada faixa de volume e cenário sazonal (Figura II.12.6) pela fórmula abaixo:

$$RA(x) = F_{total-y} \times Prob(x) \quad (3)$$

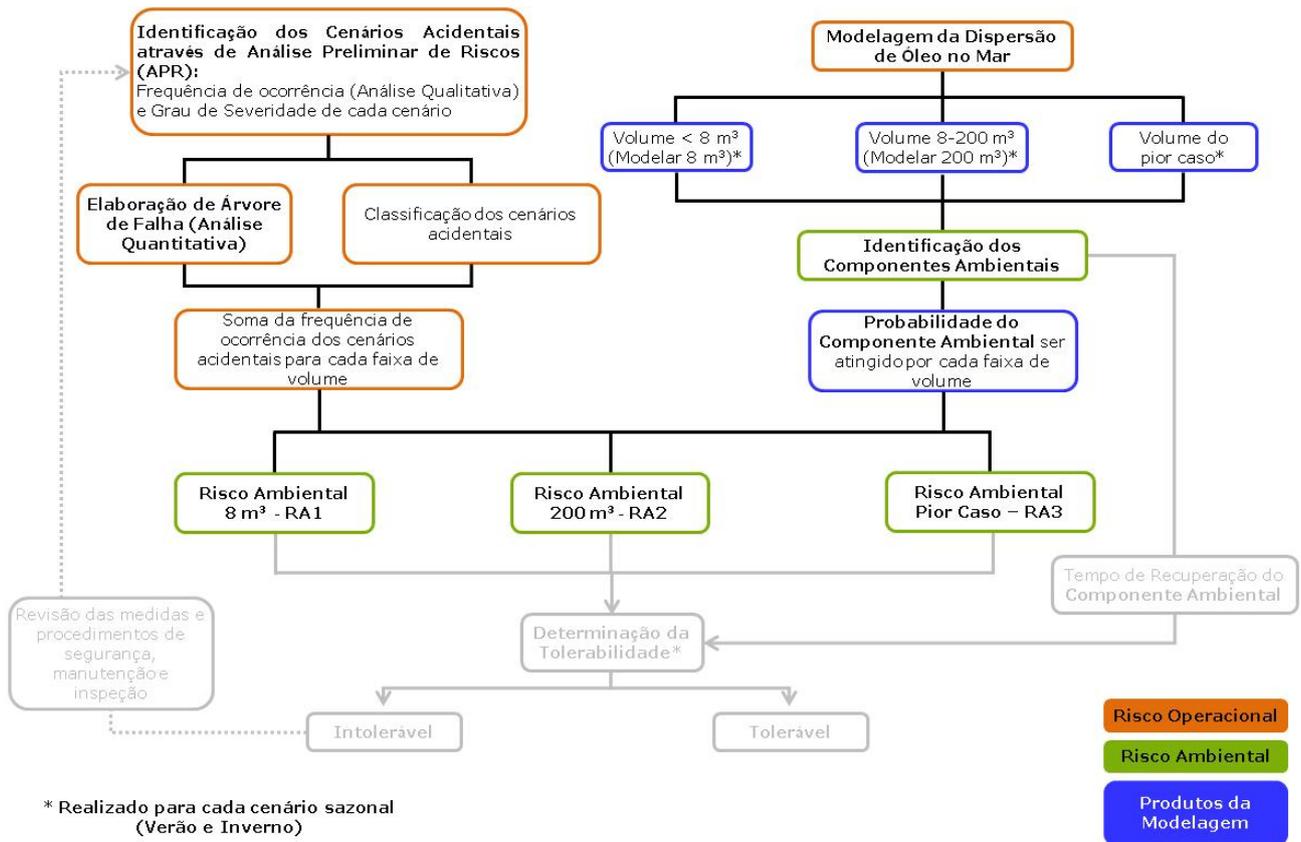
RA - Risco Ambiental do CVA  $x$ .

$x$  – CVA em determinado vazamento (faixa de volume) e cenário sazonal.

$F_{total-y}$  - Frequência de ocorrência dos cenários acidentais na faixa de volume  $y$ .

$y$  - Faixa de volume.

Prob - Probabilidade de o óleo atingir o CVA  $x$ .



**FIGURA II.12.6 – Fluxograma com as etapas para o cálculo do Risco Ambiental.**

A Tabela a seguir exemplifica o resultado encontrado para cada componente em cada faixa de volume para um cenário sazonal.

**TABELA II.12.1 – Exemplo de resultado encontrado após o cálculo do Risco Ambiental (RA) para cada componente.**

CVA/SVA	8 m <sup>3</sup>	200 m <sup>3</sup>	>200 m <sup>3</sup>
X	RA <sub>x, 8</sub>	RA <sub>x, 200</sub>	RA <sub>x, &gt;200</sub>
Y	RA <sub>y, 8</sub>	RA <sub>y, 200</sub>	RA <sub>y, &gt;200</sub>
Z	RA <sub>z, 8</sub>	RA <sub>z, 200</sub>	RA <sub>z, &gt;200</sub>
n	...	...	...

Conforme orientado no Termo de Referência N° 23/14, após o cálculo dos Riscos Ambientais, por faixa de volume, estes deverão ser somados, a fim de exprimir o risco total de cada CVA ser atingido.



Após o cálculo do valor de risco total é necessário agora determinar se o valor encontrado é considerado tolerável, ou seja, se o tempo de recuperação do CVA é insignificante em comparação com o tempo de recorrência do dano.

## • TEMPO DE RECUPERAÇÃO

O tempo de recuperação de cada CVA, essencial para o cálculo da tolerabilidade, foi obtido com base nas informações disponíveis em bibliografias especializadas tanto nacionais quanto internacionais.

É digno de nota que diversos autores trabalharam definições para o que se entende como tempo de recuperação, como PARKER & MAKI (2003), KINGSTON (2002), JOHN & ROBILIARD (1997), entre outros. Além disso, os termos de referência emitidos pela CGPEG/DILIC/IBAMA estabelecem como definição que tempo de recuperação “o tempo que o componente, após ser atingido, levaria para se recompor aos níveis anteriores à exposição por óleo”.

A despeito das definições com relação à recuperação, algumas considerações relativas a tempos de recuperação são necessárias, tais como:

- Muitos dos recursos afetados pelos vazamentos possuem uma limitação de informações quanto ao seu *status* anteriormente aos acidentes. Adicionalmente, alguns dos dados pertinentes são resultados de uma amostragem limitada, que conseqüentemente produz grandes intervalos de confiança ao redor das estimativas populacionais (EVOSEC, 2010).
- A distribuição dos animais é um desafio para se conseguir uma contagem acurada dos tamanhos populacionais (especialmente para os mais móveis, como peixes, aves e mamíferos marinhos). A maior parte das estimativas populacionais tem uma ampla variabilidade associada aos dados.
- É extremamente difícil separar o que é um efeito prolongado de um acidente do que são mudanças naturais ou causadas por fatores não relacionados ao vazamento de óleo.
- É impossível afirmar o quanto uma comunidade que tenha se recuperado de um vazamento de óleo é a mesma, ou diferente, da que teria persistido na ausência do óleo (KINGSTON, 2002).
- A escala geográfica de estudos conduzidos ao longo dos anos tem variado entre os recursos e esta disparidade deve ser considerada quando os dados são interpretados, e aplicados os resultados para o *status* de recuperação. Alguns estudos foram realizados em uma grande escala espacial (e.g. BARTH, 2002; DICKS, 1998, HEUBECK *et al.*, 2003, entre outros) para responder às preocupações de populações e ecossistemas, enquanto outros estudos foram focados em exposição localizada e efeitos do óleo (e.g. BOERTMANN & AASTRUP, 2002; CARLS *et al.*, 2001; EPA, 1999; entre outros).
- O tempo de recuperação estabelecido para cada CVA não é necessariamente fixo, ou seja, o ambiente e as características da atividade que será realizada irão contribuir para o estabelecimento mais apropriado do tempo de recuperação para cada componente, que pode variar de estudo para estudo.
- Não se pode considerar um valor de tempo de recuperação igual para vazamentos que se originam perto da costa e para aqueles que se originam longe da costa, uma vez que no segundo caso o óleo



sofre o processo de intemperização antes de atingir o litoral, chegando menos tóxico a esse ambiente (KINGSTON, 2002).

- Se uma área é suprimida de sua fauna, esta pode se recuperar através do recrutamento de populações próximas (KINGSTON, 2002).
- A existência de algumas espécies ameaçadas dentro da comunidade (valor não significativo), por si só, não aumenta o tempo de recuperação da comunidade como um todo, até porque o tempo de recuperação estabelecido nesse estudo é uma estimativa entre o pior e o melhor caso.

Detalhes dos valores encontrados e da bibliografia consultada estão descritos no item de resultados.

### • TEMPO DE RECORRÊNCIA

O Tempo de Recorrência, o qual corresponde a outro fator essencial para o cálculo da tolerabilidade, pode ser definido como o espaço de tempo, em anos, entre a ocorrência de eventos de vazamentos de óleo no mar, em cada faixa de volume e cenário sazonal, que, potencialmente, causariam danos a um determinado CVA. Desta forma, o tempo de recorrência está relacionado com a frequência de ocorrência dos cenários acidentais em cada faixa de volume e com a probabilidade de o óleo atingir cada CVA, podendo, portanto, ser definido como o inverso do Risco Ambiental, conforme a equação abaixo:

$$\text{Tempo de Recorrência}_{(x)} = \frac{1}{F_{\text{total-y}} \times \text{Prob}_{(x)}} = \frac{1}{\text{RA}_{(x)}} \quad (4)$$

x – CVA em determinado vazamento (faixa de volume) e cenário sazonal.

F<sub>total-y</sub> - Frequência de ocorrência dos cenários acidentais na faixa de volume y.

y - Faixa de volume.

Prob - Probabilidade de o óleo atingir o CVA x.

RA - Risco Ambiental do CVA x.

Simplificadamente, o tempo de recorrência pode ser considerado como o tempo total que um dado CVA teria para se recuperar dos potenciais danos causados por um dado vazamento de óleo até que um segundo vazamento de óleo viesse a ocorrer.



- **TOLERABILIDADE**

Uma vez estabelecido o tempo de recuperação e os valores de Risco Ambiental para cada CVA, pode-se calcular a Tolerabilidade. A NORSOK Standart (1998, p. 82) afirma que:

*“A recuperação seguida de um dano ambiental para os recursos mais vulneráveis deve ser insignificante em relação ao período esperado entre a ocorrência destes danos”.*

Dessa forma, considera-se que o tempo de recuperação de um componente ambiental deve ter uma duração insignificante quando comparada ao período esperado de recorrência destes danos. Partindo-se desse princípio, a tolerabilidade dos riscos é calculada levando-se em consideração a relação entre o Tempo de Recuperação definido para cada CVA e o tempo de recorrência do dano, conforme a equação abaixo.

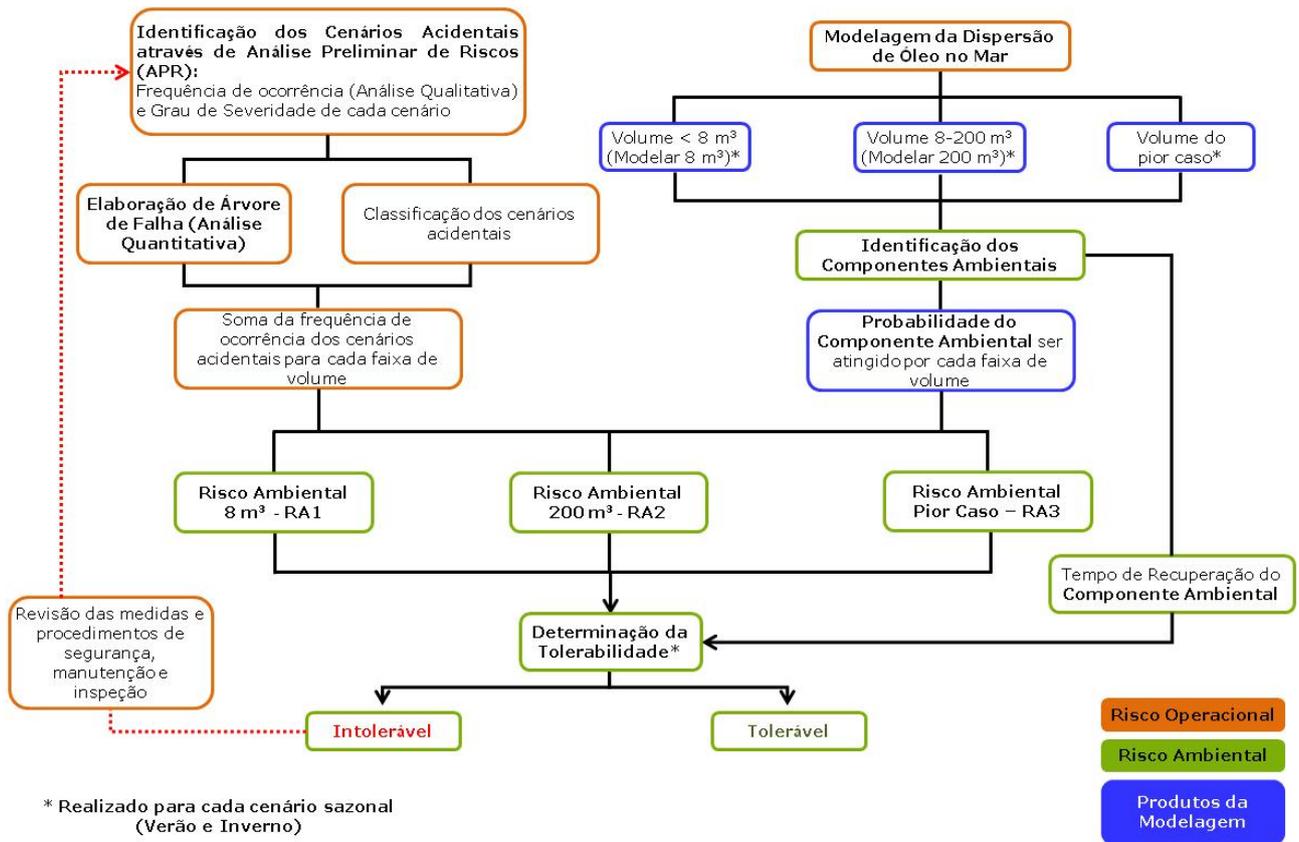
$$\text{Tolerabilidade (\%)} = \frac{\text{Tempo de recuperação}}{\text{Tempo de recorrência}} \times 100$$

Portanto, a tolerabilidade foi calculada para cada CVA, considerando as modelagens de dispersão de óleo elaboradas, totalizando um resultado para cada CVA.

A Tolerabilidade ao risco pode ser entendida como um limite no qual os riscos são aceitáveis e a relação estabelecida deve variar de componente para componente. Conforme determinação da CGPEG/DILIC/IBAMA, em caso de ocorrência de risco intolerável, os procedimentos e instalações que originaram o quadro de riscos e cenários acidentais devem ser revistos e novos cálculos realizados, até que o risco ambiental seja considerado tolerável.

Destaca-se que para todos os cálculos realizados nessa Análise de Risco Ambiental não são consideradas as medidas preventivas e de contingência à vazamentos adotadas pela empresa, tampouco as ações de resposta a derrames de óleo no mar previstas no Plano de Emergência Individual (PEI).

A Figura II.12.7 apresenta o fluxograma explicativo da metodologia adotada:



**FIGURA II.12.7 – Fluxograma com as etapas para o cálculo do Risco Ambiental e Tolerabilidade.**



## II.12.1. DESCRIÇÃO DAS INSTALAÇÕES

A descrição da Unidade de Perfuração do tipo navio-sonda ENSCO DS-4 a ser empregada na Atividade de Perfuração Marítima na Bacia da Foz do Amazonas foi apresentada no Cadastro de Unidades Marítimas de Perfuração – CADUMP da referida sonda, documento protocolado pela empresa BP Energy do Brasil Ltda. nesta CGPEG/DILIC/IBAMA em 15/02/2013 através da correspondência S&OR-RC&E-13-016, sob o número de protocolo 02022.00.1235/2013-19, em conformidade com a Nota Técnica N°. 04/2012, para abertura do processo administrativo 02022.000973/2013-49. Este documento foi aprovado 18/10/2013 por meio do Ofício 02022.005864/2013-18.

Ressalta-se que no *Anexo I – Descrição da Unidade Marítima (DUM)* do CADUMP supramencionado são apresentados os principais sistemas e subsistemas da unidade de perfuração ENSCO DS-4, incluindo os seus equipamentos de segurança mais relevantes. Como exemplos podem ser citados os equipamentos de controle do poço (BOP), os sistemas de detecção de gases e os equipamentos de combate a incêndio.

No que diz respeito aos critérios de segurança adotados na fase de planejamento, incluindo as medidas preventivas, pode-se dizer que estes corresponderam a medidas adotadas para minimizar os riscos de perda de controle do poço, as quais se encontram listadas a seguir:

### ➤ **Critérios de Segurança Adotados na Fase de Planejamento (Medidas para Minimizar os Riscos de Perda de Controle do Poço)**

Ainda na fase de planejamento da atividade estão sendo realizadas análises de gradiente de fratura baseadas nos dados de sísmica, de modo a fornecer informações sobre a pressão da formação ao longo dos intervalos a serem perfurados. Estão sendo considerados 11.330km<sup>2</sup> (766 km<sup>2</sup> sobre o Bloco FZA-M-59) de dados de alta resolução de sísmica 3D de modo a identificar as condições geológicas e os potenciais perigos na região subsuperficial do fundo marinho. Antes da perfuração propriamente dita, o ponto exato da locação poderá sofrer pequenos ajustes com base nessas informações e com auxílio de inspeção submarina com ROV (Remotely Operated Vehicle – Veículo Operado Remotamente).

A equipe de perfuração da BP Energy do Brasil segue um plano de ação para o gerenciamento do risco de perda de controle do poço (*Risk Action Plan*) que é aplicável a todas as operações de construção de poços no país. O Plano estabelece as barreiras preventivas que devem ser colocadas em prática pela equipe antes e durante a perfuração de cada poço. Entre essas barreiras estão o programa de poço, a seleção de equipamentos e serviços, a seleção da unidade de perfuração, a manutenção do balanço hidrostático do poço, a capacidade de resposta a fluxo superficial, o sistema de contenção de pressão do poço, a capacidade de resposta ao descontrole de poço (*kick*), a operação do sistema de BOP, a garantia de manutenção do posicionamento da unidade de perfuração e barcos de apoio, e a capacidade de reação a condições meteorológicas críticas e desastres naturais.

O navio sonda ENSCO DS-4, unidade de perfuração selecionada pela BP para a atividade objeto deste EIA, é uma sonda de sexta geração, possuindo redundância em todos os equipamentos de perfuração e do sistema de posicionamento dinâmico, incluindo propulsores. A sonda, que está sob contrato da BP, já foi utilizada pela empresa na perfuração de sete poços na Bacia de Campos - além da realização de uma reentrada e teste



de formação de curta duração - e em um poço na Bacia de Camamu-Almada, sem incidentes relevantes. Como parte dos procedimentos integrantes do *Risk Action Plan*, a equipe de perfuração da BP Energy do Brasil realizou um teste integrado de aceitação da sonda em conformidade com os requerimentos globais da empresa antes do início das operações no Brasil, e durante o período de permanência da sonda no país, inspeciona regularmente a execução dos procedimentos de controle de riscos da DS-4 através do seu Programa de Inspeção por Lideranças.

Os projetos de poço dos prospectos para o Bloco FZA-M-59 e os correspondentes Planos Operacionais de Perfuração se encontram em processo de preparação e avaliação, para que sejam aprovados em sua conformidade com os requerimentos globais da BP quanto às técnicas de engenharia aplicadas à perfuração de poços, e em especial quanto ao BOP, para o qual são estabelecidos critérios de configuração de gavetas, sistemas de emergência, testes e verificações. Ainda de acordo com os requerimentos internos da BP, uma empresa terceirizada deverá fornecer certificação, logo antes do início das operações, atestando ter realizado uma inspeção física detalhada do BOP e que o mesmo encontra-se apto a operar conforme as especificações do fabricante, que nenhuma modificação ou atualização eventualmente realizada no equipamento comprometeu o seu projeto ou operacionalidade, e que os testes e manutenções regularmente realizados entre a perfuração de dois poços estão em conformidade com as recomendações do fabricante. Antes que o BOP seja instalado, o seu sistema de emergência deverá ser testado em superfície, incluindo EHBS (*Emergency Hydraulic Backup System* – Sistema Hidráulico de Emergência), EDS (*Emergency Disconnect System* – Sistema de Desconexão de Emergência), intervenção com ROV e *Pod* de Controle Acústico.

O BOP do navio sonda ENSCO DS-4 possui 6 gavetas (3 de tubo, 2 cegas cisalhantes e 1 cisalhante de revestimento) e 2 anulares, e foi desenvolvido para resistir a uma pressão máxima de 15K psi, a maior hoje disponível no mercado. Além das manutenções e testes dirigidos ao BOP, as condições do seu sistema são monitoradas remotamente, durante toda a operação, através de um moderno sistema criado pela BP e de uso exclusivo da empresa, denominado EHAWK, com alarmes automáticos quanto a qualquer perda de funcionalidade do equipamento.

A fim de assegurar o controle rigoroso durante a perfuração, uma série de procedimentos preventivos será colocada em prática, a saber:

- Realizar testes de absorção (*leak off test*) e/ou integridade da formação e revestimento após o fim de cada operação de descida e cimentação de revestimento (com exceção apenas do condutor de 36”);
- Testar a integridade da cimentação anular de todas as colunas de revestimento descendidas e de todos os tampões de cimento e mecânicos, com testes de pressão positiva e negativa (através de redução controlada de pressão hidrostática);
- Monitorar a pressão de poros e fratura durante a perfuração das diversas fases ou seções do poço. Tal monitoramento poderá ser realizado por meio do próprio monitoramento da sonda de perfuração, da perfilagem durante a perfuração (LWD) e das unidades de *mud logging*, calculando-se a pressão de poros com as medições de LWD e os parâmetros de perfuração (tais como velocidade da formação, taxa de penetração, peso sobre broca, rotação, vazão, etc.) e, também, através de monitoramento dos volumes nos tanques e fluxo de fluido de perfuração com alarmes visuais e sonoros, detectores de gás, características dos cascalhos, etc.;
- Usar o BOP para conter e controlar qualquer influxo indesejável, circulando para fora do poço e, depois, ajustando a densidade do fluido de perfuração para suportar a nova pressão de formação.



- Testar o BOP antes de sua descida na superfície, quando da primeira descida e conexão com a cabeça de poço, após a descida e cimentação de um novo revestimento, e com um intervalo máximo entre testes de 21 dias, incluindo *manifolds* e válvulas de segurança;
- Injetar glicol regularmente no BOP (*stack*) por meio do ROV da unidade de perfuração, com o objetivo de prevenir a formação espontânea de hidratos na cabeça do poço, e possuir estoque de metanol para uso caso seja necessário dissolver hidratos já formados na cabeça do poço;
- Monitorar permanentemente o nível do fluido de perfuração nos tanques através de sensores de fluxo durante a perfuração e do tanque de manobra (*trip tank*) durante as retiradas e descidas da coluna de perfuração;
- Sempre que for retirada a coluna ou durante paradas de perfuração e conexões, verificar se o nível do fluido de perfuração está estável no anular, observando se não há perda excessiva, nem influxo de fluido;
- Efetuar periodicamente o treinamento de Controle de Poço com o objetivo de assegurar que as equipes envolvidas na perfuração estejam capacitadas para o controle do poço e testar seus poderes de reação em situações inesperadas;
- Realizar diariamente reuniões com foco nos procedimentos de segurança e emergência relacionados com as operações em curso e as operações a serem futuramente realizadas;
- Manter quantidade adequada de baritina estocada na sonda para usar em caso de necessidade de aumentar a densidade do fluido de perfuração;
- Manter material de contingência estocado na sonda para uso caso seja necessário combater uma perda excessiva de fluido de perfuração para a formação;
- Trabalhar com um volume adequado de fluido de perfuração, mantendo permanentemente uma reserva de 200% do volume do poço aberto disponível durante a perfuração do condutor.
- Em caso de detecção de influxo indesejável (*kick*), o procedimento imediato é parar a perfuração e fechar o Preventor de Erupção – BOP. Este preventor isola o poço, prevenindo um influxo maior. As leituras das pressões no tubo bengala e no revestimento são utilizadas para se planejar e dar início à circulação do poço para retirada do fluido invasor (água, óleo ou gás) pelo método do Sondador ou do Engenheiro. Qualquer que seja o método adotado para circular o *kick*, após expulsar de forma controlada o fluido invasor do poço, aumenta-se a densidade do fluido de perfuração para exercer uma pressão hidrostática maior do que a da formação, a fim de prevenir novos influxos.



## II.12.2. ANÁLISE HISTÓRICA DE ACIDENTES AMBIENTAIS

### II.12.2.1. Introdução

A análise histórica de acidentes ambientais foi baseada no banco de dados *Worldwide Offshore Accident Databank* (WOAD), base de dados elaborada e administrada pela *Det Norske Veritas* (DNV) que reúne informações sobre acidentes ocorridos em unidades marítimas a partir de 1970.

A versão digital deste banco de dados, a qual é atualizada periodicamente pela DNV, é acessada através de um *login* e uma senha disponibilizada por aquela empresa. O WOAD confere, segundo a DNV, informações de mais de seis mil acidentes e incidentes desde 1970 até os tempos atuais; informações técnicas sobre cerca de 3.700 unidades *offshore*, incluindo localização da unidade marítima/instalação e modo de operação; dados sobre uma série de parâmetros, tais como nome, tipo e modo de operação da unidade envolvida no acidente, a data, a localização geográfica, a cadeia de eventos, causas e consequências, e detalhes de evacuação.

Com relação aos acidentes/incidentes analisados, o WOAD utiliza as seguintes definições:

- **Falha de ancoragem:** Problemas com as âncoras e cabos de ancoragem, dispositivos de amarração e guinchos.
- **Emborcamento:** Perda de estabilidade transversal, resultando em virada de borco da unidade.
- **Colisão:** Contato acidental entre unidade *offshore* e embarcação marinha que está passando, quando pelo menos uma delas é propelida ou está sendo rebocada. Exemplos: navio tanque, cargueiro, barco de pesca. Também estão incluídas colisões com pontes, cais, etc., e embarcações engajadas na atividade de óleo e gás em outras plataformas que não a plataforma afetada, e entre duas instalações *offshore*.
- **Acidente com guindaste:** Qualquer evento causado por ou envolvendo guindastes, gruas ou qualquer outro equipamento de içamento de carga.
- **Explosão:** sobrepessão.
- **Queda de carga:** Queda de carga/objetos de guindastes, gruas ou qualquer outro equipamento de içamento de carga. Queda acidental de bote salva-vidas e homem ao mar, também estão incluídos nessa categoria.
- **Incêndio:** radiação térmica.
- **Afundamento:** Perda de flutuabilidade ou afundamento da unidade.
- **Encalhe:** Instalação flutuante em contato com o fundo do mar.
- **Acidente de helicóptero:** Acidente com helicóptero, tanto no heliponto quanto em contato com a instalação.
- **Inundação:** Entrada de água na unidade ou enchimento de poço ou outros compartimentos causando potencial perda de flutuabilidade ou problemas de estabilidade.
- **Adernamento:** Inclinação descontrolada da unidade para um dos bordos.
- **Falha de máquinas:** Falha de motores ou propulsores, incluindo sistemas de controle.
- **Perda de posição:** Unidade não intencionalmente fora de sua posição esperada ou deriva fora de controle.
- **Dano estrutural:** Quebra ou falha por fadiga de elementos estruturais.
- **Acidente de reboque:** Rompimento do cabo de reboque.



- **Problemas no poço:** Problema acidental, tal como perda da carga hidrostática ou outros no interior do poço.
- **Derramamento/vazamento:** Liberação de óleo ou gás para o entorno, a partir do próprio equipamento da unidade/embarcações ou tanques, causando potencial poluição e/ou risco de explosão e/ou incêndio.
- **Blowout:** Fluxo descontrolado de óleo, gás ou outros fluidos do reservatório, ou seja, perda da carga hidrostática ou do BOP ou da válvula de emergência do fundo do poço.
- **Outros:** Eventos outros que não os especificados acima.

As tabelas seguintes foram obtidas da versão digital do WOAD, em pesquisa realizada em março/2013. Destaca-se na Tabela II.12.2.1 o número total de unidades daquele banco de dados.



**TABELA II.12.2.1 – Número total de unidades marítimas por tipo de unidade/instalação (móvel, fixa ou outras) – 1970 – 2013 (WOAD on line)**

<b>Tipo de Unidade</b>	<b>Unidades Fixas</b>	<b>Unidades Móveis</b>	<b>Outras</b>	<b>Total</b>
Ilha Artificial	2	0	0	2
Barcaça (sem perfuração)	0	0	63	63
Estrutura de concreto	31	0	0	31
Barcaça de perfuração	0	141	0	141
Navio-sonda	0	110	0	110
<i>Drilling tender</i>	0	0	16	16
<i>Flare</i>	10	0	0	10
FPSO/FSU	0	24	0	24
Helicóptero - atividade <i>offshore</i>	0	0	275	275
Jaqueta	1303	0	0	1303
<i>Jackup</i>	0	728	0	728
<i>Lay barge</i>	0	0	23	23
Boia de carga (Loading buoy)	0	0	30	30
Unidades móveis (sem perfuração)	0	0	18	18
Outros	0	0	8	8
Outras / Estruturas fixas não conhecidas	0	0	7	7
Oleoduto	1	0	0	1
Plataforma de perfuração	0	0	247	247
Semissubmersível	0	328	0	328
Navios (outros)	0	0	26	26
Submersível	0	43	0	43
Instalações subsea	0	0	22	22
Plataforma <i>Tension leg</i>	13	0	0	13
Estruturas de suporte de poços	230	0	0	230
<b>TOTAL</b>	<b>1590</b>	<b>1374</b>	<b>735</b>	<b>3699</b>

Fonte: WOAD - DNV, 2013, (<http://woad.dnv.com/woad>)

A Tabela II.12.2.1 demonstra que o quantitativo de unidades fixas supera o quantitativo de unidades móveis pesquisadas. Para navio-sonda, como o caso da sonda ENSCO DS-4, foram 110 navios-sonda pesquisados.

A Tabela II.12.2.2, abaixo, foi gerada através do cruzamento dos tipos de unidades/instalações relacionadas ao quantitativo de acidentes.



**TABELA II.12.2.2 – Número de ocorrências de acidentes por tipo de unidade/instalação em todo o mundo – 1970 – 2013 (WOAD on line).**

<b>Tipo de Unidade</b>	<b>Quantidade de Acidentes</b>
Ilha Artificial	1
Barcaça (sem perfuração)	41
Estrutura de concreto	81
Barcaça de perfuração	65
Navio-sonda	91
<i>Drilling tender</i>	10
<i>Flare</i>	1
FPSO/FSU	10
Helicóptero - atividade <i>offshore</i>	238
Jaqueta	716
<i>Jackup</i>	552
<i>Lay barge</i>	21
Boia de carga (Loading buoy)	13
Unidades móveis (sem perfuração)	18
Outras / Estruturas fixas não conhecidas	3
Oleoduto	139
Semissubmersível	277
Navios (outros)	6
Submersível	19
Instalações subsea	4
Plataforma <i>Tension leg</i>	13
Estruturas de suporte de poços	122
<b>Total</b>	<b>2431</b>

Fonte: WOAD - DNV, 2013, (<http://woad.dnv.com/woad>)

Segundo o banco de dados WOAD (DNV, 2013), para navios-sonda há registro de 91 acidentes dentre um total de 110 navios-sonda pesquisados.

Vale ressaltar que um acidente pode compreender uma cadeia de acontecimentos consecutivos (resultados de acidentes ou ocorrências), por exemplo, uma explosão, resultando em incêndio, explosão e vazamento de óleo. Isto significa que um único acidente ou incidente pode dar origem a várias ocorrências. O número total de ocorrências será, assim, muito mais elevado do que o número total de acidentes registrados. Porém, a



Tabela II.12.2.2, anteriormente apresentada, é específica para registros de acidentes em navios-sonda durante o período de 1970-2013. Segundo o WOAD, ainda há 65 ocorrências de incidentes (situações de perigo), três ocorrências para quase acidentes e quatro ocorrências para eventos considerados insignificantes em navios-sonda registrados neste banco de dados. Portanto, quando é apresentado na Tabela II.12.2.2 o valor de 91 acidentes em navios-sonda, este número corresponde as ocorrências registradas e categorizadas como acidente, dentro do total de 163 ocorrências registradas para navios-sonda.

### II.12.2.2. Ocorrência de acidentes por tipologia acidental

Neste item serão apresentados os resultados encontrados no banco de dados WOAD (1970-2013 - versão digital) das ocorrências dos acidentes por tipologia acidental.

A Tabela II.12.2.3, a seguir, apresenta o número de acidentes em navios-sondas distribuídos por regiões.

**TABELA II.12.2.3 – Número de ocorrências de acidentes em navio-sondas por tipo de acidentes e por região – 1970 – 2013 (WOAD on line).**

Tipo de Acidentes	Região			Total
	Mar do Norte	Outros	Golfo do México	
<i>Blowout</i>	0	6	3	9
Quebra ou Fadiga	1	6	1	8
Emborcamento	0	5	0	5
Colisão (embarcações não <i>offshore</i> )	0	5	3	8
Colisão (embarcações <i>offshore</i> )	0	21	2	23
Explosão	2	6	0	8
Queda de carga	0	8	4	12
Incêndio	0	7	0	7
Encalhe	0	1	1	2
Derramamento / Vazamento	0	3	2	5
Falha de Máquinas	1	1	0	2
Outros	0	0	1	1
Problemas no poço (sem <i>blowout</i> )	0	0	1	1
<b>Total</b>	<b>4</b>	<b>69</b>	<b>18</b>	<b>91</b>

Fonte: WOAD - DNV, 2013, (<http://woad.dnv.com/woad>)

Dentre os eventos acidentais envolvendo navios-sonda, a colisão com embarcações da atividade *offshore* foram os mais frequentes. No que se refere ao grau do dano o WOAD fornece as seguintes informações para navios-sonda, conforme a Tabela II.12.2.4 a seguir.



**TABELA II.12.2.4 – Número de ocorrências em navio-sondas por tipo de acidentes e pelo grau de intensidade do dano – 1970 – 2013 (WOAD on line).**

NAVIO-SONDA						
Tipo de Acidentes	Grau do Dano					Total
	Insignificante / Sem danos	Menor dano	Dano severo	Dano significativo	Perda total	
<i>Blowout</i>	7	0	1	1	0	9
Quebra ou Fadiga	0	2	2	4	0	8
Emborcamento	0	0	1	0	4	5
Colisão (embarcações não <i>offshore</i> )	2	2	2	2	0	8
Colisão (embarcações <i>offshore</i> )	0	6	0	17	0	23
Explosão	3	2	0	3	0	8
Queda de carga	0	2	2	8	0	12
Incêndio	0	5	0	2	0	7
Encalhe	0	0	1	1	0	2
Derramamento / Vazamento	0	0	0	5	0	5
Falha de Máquinas	0	1	0	1	0	2
Outros	0	0	0	1	0	1
Problemas no poço (sem <i>blowout</i> )	0	0	0	1	0	1
<b>Total</b>	<b>12</b>	<b>20</b>	<b>9</b>	<b>46</b>	<b>4</b>	<b>91</b>

Fonte: WOAD - DNV, 2013, (<http://woad.dnv.com/woad>)

A ocorrência em maior número está relacionada à colisão envolvendo embarcações *offshore* com dano significativo, sendo este tipo de dano o mais frequente segundo os dados apresentados.

Com relação a liberações acidentais com potencial direto de dano ao meio ambiente – óleo cru, óleo diesel ou outras substâncias químicas –, a Tabela II.12.2.5 apresenta o número de liberações ocorridas em navios-sonda em todo o mundo, em função da severidade do derrame.



**TABELA II.12.2.5 – Número de liberações acidentais de óleo cru, óleo diesel ou outras substâncias químicas ocorridas em navios-sonda em todo o mundo.**

Tipo de acidente	Intensidade do Vazamento					Total
	Pequeno	Moderado	Significante	Grande	Muito Grande	
<i>Blowout</i>	6	0	0	3	0	9
Quebra ou Fadiga	8	0	0	0	0	8
Emborcamento	4	0	0	0	1	5
Colisão (embarcações não <i>offshore</i> )	8	0	0	0	0	8
Colisão (embarcações <i>offshore</i> )	21	0	0	1	1	23
Explosão	8	0	0	0	0	8
Queda de carga	12	0	0	0	0	12
Incêndio	6	0	0	0	1	7
Encalhe	2	0	0	0	0	2
Derramamento / Vazamento	5	0	0	0	0	5
Falha de Máquinas	2	0	0	0	0	2
Outros	1	0	0	0	0	1
Problemas no poço (sem <i>blowout</i> )	1	0	0	0	0	1
<b>Total</b>	<b>84</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>91</b>

Fonte: WOAD - DNV, 2013, (<http://woad.dnv.com/woad>)

Ainda com relação a derramamentos de óleo, a Tabela II.12.2.6 apresenta dados provenientes do *International Oil Spill Database (IOSD)* relativos a derramamentos acidentais em atividades marítimas de E&P no período 1978-1997. Essa base de dados computa mais de 8.600 registros individuais de derramamentos de mais do que 10.000 galões americanos (aproximadamente 34 toneladas), valor este considerado o limite abaixo do qual os dados não são precisos. Para estimativa de derramamentos menores que 34 toneladas, a IOSD utiliza fatores de correção, aplicáveis ao número de derramamentos e à quantidade derramada. Esses fatores foram calculados pela IOSD com base nos registros da *US Coast Guard* no período de 1968 a 1997, considerando o valor limite de 50 galões americanos (aproximadamente 0,17 toneladas), que é o valor a partir do qual, em muitos estados americanos, se faz necessária a notificação do incidente.



**TABELA II.12.2.6 – Derramamentos acidentais de óleo em atividades marítimas de E&P no período 1978-1997**

Ano	Número de derramamentos maiores que 34 t	Número de derramamentos maiores que 0,17 t	Quantidade total (t) derramada em derramamentos maiores que 34 t	Quantidade total (t) derramada em derramamentos maiores que 0,17 t
1978	4	125	3.507	4.155
1979	9	281	478.487	566.874
1980	14	438	43.881	51.987
1981	1	31	340	403
1982	4	125	3.007	3.526
1983	12	375	279.299	330.892
1984	4	125	1.707	2.023
1985	5	156	670	794
1986	5	156	35.371	41.904
1987	6	188	8.969	10.626
1988	6	188	2.020	2.394
1989	6	188	381	451
1990	6	188	7.128	8.623
1991	3	94	180	214
1992	5	156	2.663	3.155
1993	2	63	61	73
1994	2	63	129	153
1995	1	31	500	592
1996	0	-	0	-
1997	4	125	762	903

Fonte: IOSD, 1999

Como se pode observar, os anos de 1979 e 1983 registraram as maiores quantidades de óleo derramadas. Do total derramado em 1979, 476.190 toneladas são atribuídas à erupção do poço exploratório Ixtoc I, que vazou durante 295 dias, na baía da Campeche, na costa do Golfo do México. O outro grande vazamento ocorreu em 1983, devido à erupção de um poço no Campo de Nowruz, no Irã, que despejou 272.109 toneladas de óleo no Golfo Pérsico/Arábico, ao longo de 196 dias. O poço de Nowruz liberou óleo a uma taxa de 571 a 1.429 toneladas diárias, até ser fechado seis meses e meio mais tarde (IOSD, 1999).

Em 1988, o acidente com a plataforma *Piper Alpha* no Mar do Norte, na costa de Aberdeen, Escócia, provocou o derramamento de 750 t de óleo. Nesse mesmo ano, uma plataforma de produção flutuante derramou 1.500 t de óleo no Campo de Fulmar, no Mar do Norte, na costa do Reino Unido. Em 1990, um poço no Campo de Troll, na costa da Noruega, no Mar do Norte, vazou 361 t durante um teste de formação. Em 1992, um erro de operação causou um derramamento de 827 t no Campo de Statfjord, também na costa da Noruega. Ainda em 1992, ocorreu um derramamento de 1.643 t de óleo, devido à erupção de um poço de produção, na costa da Baía de Timbalier, Louisiana, no Golfo do México. Outra plataforma do Mar do Norte,



em 1995, derramou 500 t na costa da Alemanha, como resultado de danos estruturais. Em 1997, a plataforma flutuante de armazenamento *Captain Field* derramou 680 t de óleo no Mar do Norte, a 145 km da costa da Escócia (IOSD, 1999).

Ademais dos acidentes supramencionados vale mencionar que no mês de abril de 2010, houve um acidente no Golfo do México com a plataforma da Transocean *Deepwater Horizon* contratada pela BP, o qual resultou no vazamento de milhares de barris de petróleo na região. Ressalta-se, no entanto, que ainda não estão disponíveis dados oficiais sobre a magnitude do dano causado.

Particularmente com relação a liberações de óleo decorrentes de *blowouts*, estudo da *Royal Society of Canada* (2004) relata algumas estimativas sobre a frequência de ocorrência destes eventos. A Tabela II.12.2.7 apresenta os valores calculados por LGL (2000, 2003) e Husky (2000) *apud* RSC (2004), com base em dados históricos, para a frequência de derramamentos de óleo decorrentes de *blowouts* em poços exploratórios e de desenvolvimento, respectivamente.

**TABELA II.12.2.7 – Frequência de derramamentos de óleo decorrentes de *blowouts* (por poço perfurado)**

Tipos de poço	Quantidade derramada	
	> 10.000 bbl (1.600 m <sup>3</sup> )	> 150.000 bbl (24.000 m <sup>3</sup> )
Exploração (LGL, 2000)	$1,5 \times 10^{-4}$	$5 \times 10^{-5}$
Desenvolvimento ( <i>Husky</i> , 2000)	$7,8 \times 10^{-5}$	$3,9 \times 10^{-5}$

Fonte: RSC, 2004

Para fins de cálculo da frequência de *blowout* utilizou-se o banco de dados históricos *SINTEF Offshore Blowout Database*<sup>20</sup>, publicado em junho de 2006. Segundo o SINTEF, para perfurações em poços exploratórios profundos (poços normais) a frequência é de  $3,1 \times 10^{-4}$  por poço perfurado.

### II.12.2.3. Frequências associadas às tipologias acidentais

Neste item estão apresentados os dados estatísticos gerados através dos bancos de dados WOAD (1980-1997) elaborado pela DNV e HSE (1990-2007), além de outros bancos de dados que apresentam taxas de falhas de equipamentos utilizados em sistemas e subsistemas das unidades marítimas da indústria a de óleo e gás.

A Tabela II.12.2.8, abaixo, explicita o espaço amostral trabalho pelo banco de dados WOAD (1999). Percebe-se que no período de 1980-1997 um total de 10.063 unidades móveis de perfuração formou a base amostral da pesquisa e, mais especificamente, 600 navios-sonda compuseram o universo amostral objeto deste estudo.



**TABELA II.12.2.8– Número de unidades móveis de perfuração (UM) e navios-sonda (NS) em operação por área geográfica e por período (unidades-ano)**

Área Geográfica	Período					
	1970-1979		1980-1997		1970-1997	
	UM	NS	UM	NS	UM	NS
Golfo do México (EUA)	965	121	2.868	76	3.833	197
Mar do Norte	393	12	1.601	4	1.994	16
Outras Áreas	1.734	418	5.594	520	7.328	938
Total	3.092	551	10.063	600	13.155	1.151

Fonte: DNV, 1999, p. 3.5

Com relação à frequência dos eventos acidentais, a Tabela II.12.2.9 apresenta a frequência média de ocorrência de diferentes tipos de acidente em unidades móveis de perfuração e em navios-sonda, em todo o mundo, por tipo de acidente, para o período 1980-1997.

Cabe observar que os dados apresentados na Tabela II.12.2.9 podem ser considerados conservadores, pois incluem apenas unidades em operação no período de 1980 a 1997 (WOAD,1999). Em função da preocupação internacional da indústria com segurança, meio ambiente e avanços tecnológicos, tem sido implementados dispositivos de segurança adicionais nas unidades de perfuração mais modernas e práticas de trabalho mais seguras, fato que poderia resultar na redução da ocorrência de tipologias acidentais associadas à sonda.



**TABELA II.12.2.9 – Frequência média de ocorrência de acidentes em unidades móveis de perfuração (UMP) e navios-sonda (NS) em todo o mundo no período 1980-1997 (ocorrências / 1.000 unidades-ano)**

Tipo de Acidente	Número de ocorrências		Frequência (10 <sup>-3</sup> )	
	UMP	NS	UMP	NS
Falha de Ancoragem	84	4	8,35	6,67
<i>Blowout</i>	108	6	10,73	10,00
Embarcamento	66	5	6,56	8,33
Colisão	28	2	2,78	3,33
Contato	116	10	11,53	16,67
Acidente com Guindaste	41	2	4,07	3,33
Explosão	28	1	2,78	1,67
Queda de Carga	81	4	8,05	6,67
Incêndio	131	8	13,02	13,33
Afundamento	53	3	5,27	5,00
Encalhe	32	1	3,18	1,67
Acidente de Helicóptero	6	-	0,60	-
Inundação	33	2	3,28	3,33
Adernamento	59	4	5,86	6,67
Falha de Máquinas	14	7	1,39	11,67
Perda de Posição	116	5	11,53	8,33
Derramamento	95	2	9,44	3,33
Dano Estrutural	172	12	17,09	20,00
Acidente de reboque	59	1	5,86	1,67
Problema no Poço	141	7	14,01	11,67
Outros	25	1	2,48	1,67

Fonte: DNV, 1999, p. 2.8

Da observação dos dados apresentados na Tabela II.12.2.9, conclui-se que, com relação à frequência média de ocorrência dos diferentes tipos de acidente em navios-sonda, a tipologia acidental mais frequente está relacionada ao dano estrutural, seguida por contato, incêndio, problema no poço, falha de máquinas e *blowout*.

Outro banco de dados utilizado é o *Healthy & Safety Executive* (HSE) do Reino Unido, o qual realizou uma pesquisa com o objetivo de obter as estatísticas dos acidentes no ambiente *offshore* para unidades fixas e flutuantes em operação na Plataforma Continental do Reino Unido (UKCS), gerando o relatório *Accident Statistics for Offshore Units on the UKCS 1990-2007* publicado pela *Oil & Gas UK* em abril de 2009.

O objetivo principal desta publicação foi a obtenção de estatísticas completas para os acidentes e incidentes ocorridos na atividade de exploração de petróleo e gás *offshore* através de unidades fixas e flutuantes na



UKCS durante o período de 1990-2007, incluindo o número de acidentes e incidentes com frequências correspondentes por tipo de instalação / equipamento.

As frequências de ocorrência de acidentes para unidades flutuantes nos UKCS no período 1990-2007 são estimadas com base na combinação dos bancos de dados ORION (RIDDOR 95), MAIB (*Marine Accident Investigation Branch*), WOAD e BLOWOUT (SINTEF<sup>20</sup>). A Tabela II.12.2.10, a seguir, apresenta o número de acidentes com suas respectivas frequências, por tipo de unidade, abrangendo o período de 1990 - 2007. Na tabela “N” denota número de ocorrências e “F” denota a frequência anual média por unidade, ou seja, número de ocorrências por unidade ano.

Como resultados deste banco de dados para unidades móveis de perfuração, o HSE apresenta as seguintes taxas de frequência:

**TABELA II.12.2.10 – Número de ocorrências de acidentes e respectivas frequências (por unidade ano) por tipo de unidade móvel de perfuração (UMP). UKCS, 1990-2007.**

TIPO DE UMP	PERÍODO					
	1990 - 1999		2000 - 2007		1990 - 2007	
	N	F	N	F	N	F
Jack up	493	2,002	254	1,367	747	1,729
Semisub	1070	2,666	494	1,852	1564	2,341
Navio-sonda	27	6,585	11	6,471	38	6,552
Total UMP	1590	2,440	759	1,671	2349	2,124

Fonte: HSE - OIL & GAS UK, 2009

No período de 1990 a 2007, 38 acidentes com navio-sonda foram registrados na Plataforma Continental do Reino Unido (UKCS). Considerando o total de unidades móveis de perfuração, 2.349 acidentes foram computados. Sendo assim, a contribuição de acidentes com navios-sonda pode ser considerada baixa, sendo os acidentes com unidades semissubmersíveis de maior peso para as estatísticas de acidentes com unidade móveis de perfuração.

O banco de dados fornece, ainda, o número de ocorrência de acidentes e as suas respectivas frequências relacionadas ao tipo de acidente, como pode ser verificado na tabela a seguir:



**TABELA II.12.2.11 – Unidades Móveis de Perfuração - UMP (Mobile Offshore Drilling Units - MODUs) - Número de ocorrências de acidentes e respectivas frequências (por unidade ano). UKCS, 1990-2007.**

TIPO DE EVENTO	PERÍODO					
	1990 - 1999		2000 - 2007		1990 - 2007	
	N	F	N	F	N	F
Falha de ancoragem	133	0,204	14	0,031	147	0,133
Blowout	13	0,020	3	6,6E-03	16	0,014
Embarcamento	1	1,5E-03	-	-	1	9,0E-04
Colisão	14	0,021	1	2,2E-03	15	0,014
Contato	108	0,166	25	0,055	133	0,120
Guindastes	697	1,070	410	0,902	1107	1,001
Explosão	10	0,015	-	-	10	9,0E-03
Queda de objetos	851	1,306	547	1,204	1398	1,264
Incêndio	100	0,153	46	0,101	146	0,132
Naufrágio	1	1,5E-03	-	-	1	9,0E-04
Encalhamento	1	1,5E-03	-	-	1	9,0E-04
Helicóptero	3	4,6E-03	-	-	3	2,7E-03
Vazamento	15	0,023	3	6,6E-03	18	0,016
Inclinação	9	0,014	2	4,4E-03	11	0,010
Falha no Maquinário	1	1,5E-03	3	6,6E-03	4	3,6E-03
Perda de Posição	25	0,035	1	2,2E-03	24	0,022
Liberação	160	0,246	78	0,172	238	0,215
Falha estrutural	29	0,045	4	8,8E-03	33	0,030
Reboque	13	0,020	1	2,2E-03	14	0,013
Problemas no poço	136	0,209	186	0,409	322	0,291
Outros	30	0,046	5	0,011	35	0,032

Fonte: HSE - OIL & GAS UK, 2009

De acordo com os dados apresentados na Tabela II.12.2.11 pode-se observar que as tipologias acidentais mais frequentes no período compreendido entre 1990 e 2007 para unidades móveis de perfuração foram, em ordem decrescente, queda de objetos, acidentes com guindastes e problemas no poço. Ainda de acordo com



os dados da tabela supramencionada, pode-se observar que houve uma redução na ocorrência das duas tipologias acidentais mais frequentes (período de 1990-2007), ao se comparar os eventos registrados nos períodos 1990-1999 e 2000-2007. Para queda de objetos nota-se que houve uma redução de 851 eventos – frequência de 1,306 unidade ano - (1990-1999) para 547 eventos – frequência de 1,204 unidade ano - (2000-2007), representando uma redução de aproximadamente 36% ao se considerar o número de ocorrências de tal tipologia acidental em ambos os períodos citados. Para acidentes com guindastes, por sua vez, a redução no número de acidentes registrados foi de 697 – frequência de 1,070 unidade ano - para 410 - frequência de 0,902 unidade ano - (aproximadamente 41%). Já com relação a problemas no poço, ao se comparar o número de eventos registrados nos períodos 1990-1999 e 2000-2007 observa-se que, ao contrário do ocorrido para os dois eventos mais frequentes, queda de objetos e acidentes com guindastes, houve um aumento no número de registros para tal tipologia acidental de 136 – frequência de 0,209 unidade ano - (1990-1999) para 186 – frequência de 0,409 unidade ano - (200-2007) representando um aumento de aproximadamente 37% no número de eventos registrados.

➤ **Magnitude dos Danos Ambientais em Relação a Eventuais Efeitos Tóxicos, Espécies Afetadas e à sua Importância para o Ecossistema em Análise.**

Para a análise histórica dos acidentes ambientais no que diz respeito aos seus efeitos tóxicos, espécies e ecossistemas afetados, foi feito um levantamento bibliográfico dos eventos ocorridos em atividades *offshore* nos quais houve vazamento de óleo no mar. Apesar da abundância de informações associadas a causas e consequências, tal como quantidade de produto derramado, ainda há poucos estudos quanto aos impactos crônicos sobre espécies ou ecossistemas (ITOPF, 2009; CEDRE, 2009). Mesmo quando esses estudos estão disponíveis, não se apresentam muitos dados quantitativos acerca desses impactos. Sendo assim, a Tabela II.12.2.12 apresenta as informações sobre acidentes para os quais foi reportado algum tipo de impacto ambiental sobre comunidades adjacentes. Dentre os impactos levantados, destacam-se aqueles resultantes dos acidentes com o navio-tanque Exxon-Valdez (1989), que ocorreu em uma área de alta importância biológica, com seus impactos podendo ser observados até os dias de hoje, e com o navio-tanque Jessica, devido à sensibilidade da área atingida (Ilhas Galápagos).

Vale mencionar que em novembro de 2011 ocorreu no Campo de Frade, localizado na Bacia de Campos e operado pela empresa Chevron, um acidente envolvendo vazamento de óleo (cerca de 3.700 bbls)<sup>4</sup>. De acordo com informações apresentadas no *site* da Chevron, o fechamento e abandono do poço, trabalho de contenção e demais respostas ao incidente contribuíram para evitar impactos sobre o meio ambiente. Com relação aos afloramentos de petróleo no Campo Frade, o *site* da empresa informa que estes foram reduzidos a gotículas residuais, que ainda estão sendo capturadas por equipamentos de contenção instalados no fundo do mar. Ainda segundo informações contidas no *site* da empresa, formas de vida marinha não foram afetadas, nenhum óleo atingiu a costa brasileira, não houve feridos e não existe qualquer indicação de ter havido risco à saúde humana<sup>5</sup>. Desta forma, com base nas informações anteriores, este acidente também não será reportado na Tabela II.12.2.12.

<sup>4</sup> Informação disponível em: <http://www.anp.gov.br/?pg=62011&m=chevron&t1=&t2=chevron&t3=&t4=&ar=0&ps=1&cachebust=1418229853689>  
Acesso em dezembro de 2014.

<sup>5</sup> Informação disponível em: <https://www.chevron.com.br/noticias/atuacao-campo-frade.aspx>. Acesso em dezembro de 2014.



Em abril de 2010 ocorreu um vazamento de gás seguido de explosão na plataforma Deepwater Horizon, a qual se encontrava trabalhando para a *BP Exploration & Production Inc.* no poço exploratório Macondo, no Golfo do México. Os processos judiciais associados ao acidente da Deepwater Horizon e ao vazamento de óleo continuam. Na primeira fase de julgamento, o juiz concluiu que houve grave negligência e conduta dolosa por parte da empresa. A BP discordou veementemente dessa sentença e apelou. Na segunda fase, o tribunal não encontrou grave negligência nos esforços de controle da fonte, e concluiu que 3,19 milhões de barris de petróleo teriam sido derramados no Golfo do México. A BP também apelou desta decisão. A fase de penalidades do julgamento se encerrou em fevereiro de 2015, com a decisão sendo aguardada para uma data posterior.

Cientistas da BP, das agências governamentais, de universidades e de outras organizações estão estudando uma variedade de espécies e habitats para entender como a fauna e o meio ambiente podem ter sido afetados pelo derramamento de óleo. Desde maio de 2010, mais de 240 planos de trabalho foram desenvolvidos pelas administrações estaduais e federais e pela BP para estudar recursos e habitats. Os dados do estudo irão permitir uma avaliação dos danos aos recursos naturais no Golfo do México e subsidiar o desenvolvimento de um plano de reabilitação. O plano abordará os danos identificados, incluindo o uso recreativo desses recursos, bem como o custo estimado de implementá-lo. Até o final de 2014, a BP tinha havia gasto cerca de US\$ 1,3 bilhão para apoiar o processo de avaliação - *Vide* [gulfsourcedata.bp.com](http://gulfsourcedata.bp.com) para acesso aos dados ambientais recolhidos através do processo de avaliação de danos aos recursos naturais.

Enquanto a avaliação dos danos ainda está sendo julgada, o trabalho de restauração já começou. Em abril de 2011, a BP comprometeu-se a fornecer até US \$ 1 bilhão a um fundo de restauração destinado a agilizar a recuperação dos recursos naturais afetados em razão do incidente Deepwater Horizon. A BP e as autoridades, em dezembro de 2014, chegaram a um acordo sobre um total de 54 projetos de restauração que devem custar aproximadamente US \$ 700 milhões, dos quais US\$ 629 milhões dólares foram financiados até o final de 2014. A BP está fornecendo o financiamento de projetos em troca de créditos a serem compensados contra o cálculo final das autoridades quanto às obrigações de compensação financeira da BP em razão de danos aos recursos naturais.



**TABELA II.12.2.12 – Acidentes ambientais e descrição dos impactos ambientais reportados.**

Unidade	Local	Ano	Óleo derramado	Tipo de óleo	Causas	Área atingida	Impactos observados	Referências Bibliográficas <sup>6</sup>
Navio-tanque SS Witwater	Costa do Caribe no Panamá, a aproximadamente 3,7 km a nordeste das ilhas Galeta	1968	588.000 gal (~1911 ton)	Diesel e Bunker C Oil	Ruptura por causa dos mares revoltos no Caribe	-	Atingiu praias arenosas, costões rochosos e manguezais das ilhas Galeta. Os ventos fortes causaram um spray de óleo misturado com água do mar que atingiu árvores e arbustos acima da zona de supralitoral (até cerca de 2m acima da média do nível da maré alta). Árvores de mangue-vermelho e mangue-preto foram severamente atingidas e houve a morte de muitas sementes de mangue-vermelho, da comunidade algal e de invertebrados. Os pesquisadores também observaram tartarugas marinhas mortas nas praias dos manguezais da região após o vazamento, entretanto a real causa dessas mortalidades não foi determinada. Um estudo de acompanhamento realizado 2 meses após o derramamento descobriu que os recifes de coral foram os menos afetados de todas as comunidades estudadas. Uma vez que os recifes encontram-se na zona de infralitoral, eles não tiveram contato direto com o óleo e a maré alta além do normal causada pelos ventos fortes ajudou a evitar a contaminação.	[7] e [11]
Navio-tanque Arco Merchant	Nantucket Shoals (banco de areia), Massachusetts (EUA)	1976	28.000 ton	Óleo combustível	Encalhe	-	Contaminação do sedimento se restringiu à área ao redor do encalhe. Foram encontradas aves com óleo, entretanto o total de mortes é difícil de avaliar. Concluiu-se que o vazamento provavelmente teve pouco efeito sobre as populações de aves costeiras e marinhas fora da costa da Nova Inglaterra.	[1] e [2]

<sup>6</sup> As referências bibliográficas utilizadas estão apresentadas ao final deste item.



TABELA II.12.2.12 – Acidentes ambientais e descrição dos impactos ambientais reportados.

Unidade	Local	Ano	Óleo derramado	Tipo de óleo	Causas	Área atingida	Impactos observados	Referências Bibliográficas <sup>6</sup>
VLCC (Very Large Crude Carrier) Atlantic Express	10 milhas de Tobago, oeste das Índias	1979	276.000 ton	Óleo cru	Colisão com a embarcação VLCC Aegean Captain durante uma tempestade tropical	-	Não foram feitos estudos de impactos, pouca quantidade de poluição na costa foi reportada nas ilhas próximas.	[1], [2] e [3]
Poço Intox I	80 km da Ciudad del Carmen	1979	Milhares de barris de óleo antes do poço ser controlado somente em 1980	Óleo cru	<i>Blowout</i> (descontrole do poço)	Baía de Campeche e impactou parte da costa do México e Texas (257 km de costa)	O vazamento atingiu praias de importância comercial e com ecossistemas sensíveis na região do Texas e México. Foram encontradas algumas espécies de tartarugas sujas com óleo e alguns indivíduos mortos.	[7]
Poço Nowruz	Golfo Pérsico, Irã	1983	42 milhões de galões de óleo (~136.500 ton)	Óleo cru	Guerra Irã-Iraque	-	Foram impactados os ecossistemas praias arenosas, costões rochosos e ilhas costeiras. Muitos animais morreram e foram encontrados ao longo da costa do Golfo Pérsico, incluindo cerca de 56 tartarugas-verde e de pente que foram mortas nas ilhas de Jan e Karan. Estima-se que cerca de 500 indivíduos das duas espécies tenham morrido, representando a aniquilação de toda a população da tartaruga-de-pente a maior parte da população de tartaruga-verde. Os impactos diretos e indiretos do óleo sobre as tartarugas marinhas, seus ninhos e seu habitat ainda permanecem desconhecidos, mas conclui-se que os impactos foram severos.	[7]



TABELA II.12.2.12 – Acidentes ambientais e descrição dos impactos ambientais reportados.

Unidade	Local	Ano	Óleo derramado	Tipo de óleo	Causas	Área atingida	Impactos observados	Referências Bibliográficas <sup>6</sup>
Navio-tanque Vista Bella	Nevis Island, Caribe	1991	2.000 ton	Óleo combustível pesado	Danos no navio	Atingiu 5 jurisdições: Saint Kitts e Nevis, ilhas Sabba e Saint Martin, Saint Bartholomew, as Ilhas Virgens Britânicas e Ilhas Virgens Americanas e Porto Rico.	Praias que são locais de desova de tartarugas marinhas foram atingidas.	[2] e [7]
Navio de carga combinada (óleo e minério Aegean Sea	Espanha, próximo ao porto de La Coruna na costa da Galícia	1992	67.000 (ton)	Óleo cru	Encalhe	Ocorreu em águas rasas a cerca de 50 metros da costa atingindo cerca de 300km da linha da costa.	O óleo impactou costões rochosos, pequenas praias arenosas e áreas planas de marisma. Várias espécies de importância comercial foram afetadas, como mexilhões e houve restrição à pesca o que acabou impactando a indústria pesqueira.	[1], [2] e [3]
Barcaça Bouchard B155	Tampa Bay, Florida	1993	336.000 gal (~1092 ton)	Óleo combustível pesado	Colisão com outras embarcações	O óleo cobriu aproximadamente 23km de costa.	Foram atingidas praias arenosas, diversos manguezais, ilhas e diques. Também foram impactadas áreas de desova e forrageamento de tartarugas marinhas.	[7] e [9]



TABELA II.12.2.12 – Acidentes ambientais e descrição dos impactos ambientais reportados.

Unidade	Local	Ano	Óleo derramado	Tipo de óleo	Causas	Área atingida	Impactos observados	Referências Bibliográficas <sup>6</sup>
Navio-tanque Jessica	Ilhas Galápagos, Equador	2001	600 ton de óleo combustível leve + 200 ton de óleo combustível intermediário.	Óleo combustível leve e intermediário	Encalhe (condições meteorológicas e falha humana)	12 ilhas (450km)	Cerca de 370 animais foram atingidos pelo combustível como aves, mamíferos e répteis. 79 leões marinhos foram afetados pelo vazamento e 15.000 iguanas marinhas da ilha de Santa Fé foram mortas. Dezenas de milhares de peixes e invertebrados também foram afetados. Devido ao comportamento de muitos animais e a alta toxicidade do óleo, muitos animais podem ter morrido e afundado, não sendo reportados nas estatísticas. A pesca foi afetada em uma pequena escala.	[1], [2] e [10]
Navio-tanque monocasco Prestige	Espanha	2002	64.000 ton	Óleo combustível pesado	Danos do casco devido aos fortes mares no norte da Espanha	1.900 km de costa	O óleo se espalhou por longas distâncias com os ventos e correntes, atingindo, principalmente as costas da Espanha e França. No total, 6 países foram atingidos. Os ecossistemas mais impactados foram os costões rochosos. A pesca foi proibida em 90% da costa. Na França e Espanha também houve impacto no turismo no ano de 2003.	[1], [2]
Navio-tanque Amoco Cadiz	Bretanha, França	1978	223.000 ton	223.000 (ton) petróleo leve e óleo cru + 4.000 (ton) de diesel	Problemas mecânicos	320 km da costa da Bretanha até as Ilhas Channel.	Vários ecossistemas costeiros de importância ecológica foram atingidos, principalmente marismas e estuários. Cerca de 10.000 toneladas foram biorremediadas.	[1], [2] e [3]



TABELA II.12.2.12 – Acidentes ambientais e descrição dos impactos ambientais reportados.

Unidade	Local	Ano	Óleo derramado	Tipo de óleo	Causas	Área atingida	Impactos observados	Referências Bibliográficas <sup>6</sup>
Navio-tanque Castillo de Bellver	70 milhas ao norte de Cape Town, Baía de Saldanha, África do Sul	1983	~ 50-60.000 ton	Óleo cru	O navio pegou fogo e depois quebrou em dois.	-	Os efeitos ambientais foram mínimos apesar da quantidade considerável de óleo que vazou. Não foi exigida muita limpeza (foram utilizados alguns sprays de dispersantes). O único dano visível foi a contaminação por óleo de 1.500 gansos-patola, a maioria dos quais foi coletada numa ilha perto da costa onde eles se reuniam para o início do período reprodutivo. Também foi observada uma série de focas próxima à superfície onde foram pulverizados os dispersantes, mas os animais parecem não ter sofrido nenhum efeito adverso.	[1], [2] e [3]
Navio-tanque Exxon-Valdez	Prince William Sound, Alaska, EUA	1989	38.500 (ton)	Óleo cru	Encalhe	30.000 km <sup>2</sup> de costa. Foi o maior vazamento em águas norte-americanas, sendo, conseqüentemente, a resposta a vazamento de óleo mais cara da história (mais de US\$ 2 bilhões).	Vários ecossistemas costeiros foram atingidos, principalmente costões rochosos e praias. Cerca de 1.000 lontras marinhas e 400.000 aves morreram e foram observados danos a longo prazo para a população de peixes. A população residente de baleia Orca sofreu danos diretos e indiretos, resultando na diminuição da sua população.	[1], [2], [3], [5] e [6]



TABELA II.12.2.12 – Acidentes ambientais e descrição dos impactos ambientais reportados.

Unidade	Local	Ano	Óleo derramado	Tipo de óleo	Causas	Área atingida	Impactos observados	Referências Bibliográficas <sup>6</sup>
Poços	Golfo Pérsico	1991	entre 700.000 e 900.000 ton	Óleo cru	Guerra do Golfo	1.554 km <sup>2</sup>	Matou milhares de animais, principalmente peixes, moluscos e corais. A alta mortalidade de peixes beneficiou a população de zôoplancton que se reproduziu rapidamente e se tornou muito abundante devido à falta de predadores. Os corais apresentaram sintomas de forte estresse, causando mortalidade e branqueamento. Milhares de quilômetros quadrados de bancos de algas foram inundados por óleo. Estima-se, também, que 30.000 aves marinhas foram mortas pela exposição direta ao óleo. Em relação às tartarugas marinhas não se sabe a extensão dos danos, mas sabe-se que foram severos, estima-se uma gama de centenas de indivíduos, mas isso não é bem documentado. Muitos fatores ambientais levaram mais tempo que o esperado para se recuperar	[1], [2], [3] e [7]
Navio-tanque Braer	Ilhas Shetland, Reino Unido	1993	84.500 ton	84.700 (ton) de óleo cru pesado + 1.500 (ton) de heavy bunker oil	Condições de tempo severas, ventos fortes e tempestades causaram problemas mecânicos causando encalhe	-	Como o vazamento foi pequeno, a linha de costa atingida foi limpa com a ajuda de uma pequena força-tarefa. No entanto, uma grande quantidade de peixes e moluscos foi contaminado por óleo, resultando na exclusão de áreas de pesca.	[1], [2] e [3]



TABELA II.12.2.12 – Acidentes ambientais e descrição dos impactos ambientais reportados.

Unidade	Local	Ano	Óleo derramado	Tipo de óleo	Causas	Área atingida	Impactos observados	Referências Bibliográficas <sup>6</sup>
Navio-tanque Sea Empress	Milford Haven, Reino Unido	1996	73.000 (ton), somente 3.700-5.300 (ton) de óleo atingiram a costa	Óleo cru	Encalhe	200 km de costa	<p>Vários segmentos foram impactados direta e indiretamente como:</p> <p><b>Turismo</b> → devido à rapidez na limpeza associado ao fato dos turistas da região serem "fiéis" ao local, o impacto no turismo foi considerado modesto.</p> <p><b>Pesca comercial</b> → houve proibição da pesca comercial e de recreação, assim como a de coleta de algas. Também foi proibida a captura de salmão e truta nos rios dentro da zona impactada. Essas proibições diziam respeito a uma área de 2.100 km<sup>2</sup>. Não foram relatadas mortalidades de peixes, crustáceos ou moluscos que pudessem ser atribuídos ao vazamento do óleo. Entretanto, não há evidência de que a desova dessas espécies não tenha sofrido danos em 1996 ou nos anos subsequentes.</p> <p><b>Impactos costeiros</b> → costões rochosos, morte de gastrópodes em sua maioria em áreas de contaminação por óleo fresco (próximas ao vazamento).</p> <p><b>Aves</b> → cerca de 7.000 aves contaminadas foram coletadas na área costeira e um número desconhecido morreu no mar.</p>	[1], [2], [3] e [8]



TABELA II.12.2.12 – Acidentes ambientais e descrição dos impactos ambientais reportados.

Unidade	Local	Ano	Óleo derramado	Tipo de óleo	Causas	Área atingida	Impactos observados	Referências Bibliográficas <sup>6</sup>
Oleoduto	Baía de Guanabara	2000	300.000 galões (~975 ton)	Óleo	Ruptura de um duto devido a altas temperaturas	-	Uma das espécies mais impactadas foi a ave biquá ( <i>Phalacrocorax brasilianus</i> ) por causa do seu comportamento de mergulho. Entretanto é impossível determinar o grau de impacto na população local devido à falta de informações prévias sobre a abundância e distribuição da espécie. Após o acidente a população residente de boto-cinza ( <i>Sotalia guianensis</i> ) foi vista saindo da baía para a linha de costa, evitando assim o contato com o óleo. Após a limpeza da área, a população voltou para a Baía e mostrou comportamento normal de alimentação e reprodução.	[1] e [4]
Navio tanque: Solar 1	Filipinas	2006	2000 ton	Óleo combustível intermediário	Naufração	125km de costa	O acidente causou impacto em diferentes nas ilhotas da região, causando impactos severos a 500 hectares de manguezais. Impactou também a atividade pesqueira da região.	[2] e [12]



• **Referências Bibliográficas**

- [1] SILVA, F.Q.M. 2004. **Produção de biossurfactante por bactérias isoladas de sedimento de mangue (Apa de Guapimirim, RJ)**. Monografia. Bacharelado em Ciências Biológicas – Biologia Marinha. Universidade Federal Fluminense.
- [2] [www.itopf.com](http://www.itopf.com). Acessado em dezembro de 2014.
- [3] [www.cedre.fr](http://www.cedre.fr). Acessado em dezembro de 2014.
- [4] BARCELLOS, L. & SILVA F. O, R. P. 2003. Petrobras wildlife rehabilitation response at Guanabara bay oil spill. *In: International Oil Spill Conference*. 4p.
- [5] MATKIN, C. & SAULITIS, E. 1997. **Killer Whales**. Exxon Valdez Oil Spill Trustee Council. Restoration Notebook.
- [6] [www.evostc.state.ak.us](http://www.evostc.state.ak.us). Acessado em dezembro de 2014.
- [7] YENDER, R.A. & MEARNS, A. J. 2003. Case Studies of spills that threaten sea turtles. *In: Oil and Sea Turtles*. NOAA. 116pp.
- [8] EDWARDS, R. & WHITE, I. 2009. The sea empress oil spill: Environmental Impact and Recovery. Disponível em: <http://www.martrans.org/eu-mop/library/CASE%20STUDIES/ITOPF/3.pdf>. Acessado em Dezembro de 2014.
- [9] <http://rpitt.eng.ua.edu>. Acessado em dezembro de 2014.
- [10] <http://www.galapagos.to/TEXTS/Jessica.HTM>. Acessado em dezembro de 2014.
- [11] NOAA (National Oceanic and Atmospheric Administration), 2001. **Oil Spills in Coral Reefs: Planning and Response Considerations**. 80pp.
- [12] YENDER, R.; LLOYD, A. (2008). **Impacts and response challenges of the tanker SOLAR 1 oil spill, Guimaras, Philippines: Observations of international advisors**. Paper presented at: 20th Triennial International Oil Spill Conference, Savannah, Georgia, May 4-8, 2008.



## II.12.3. IDENTIFICAÇÃO DOS CENÁRIOS ACIDENTAIS

### II.12.3.1. INTRODUÇÃO

No contexto de uma Análise de Riscos, um cenário de acidente (também denominado hipótese acidental ou simplesmente acidente) é definido como uma sequência de eventos específicos, não propositalmente, que tenham consequências indesejáveis. O primeiro evento da sequência é o evento iniciador. Normalmente há um ou mais eventos entre o evento iniciador e a consequência, onde estes eventos intermediários podem ser decorrentes de variações de respostas do sistema e de seus operadores ao evento iniciador. Diferentes respostas ao mesmo evento iniciador podem determinar consequências distintas do acidente e, portanto, diferentes cenários acidentais. Mesmo quando as consequências são semelhantes quanto ao efeito físico, elas podem diferir em magnitude.

É importante encarar o cenário de acidente como uma sequência de eventos porque, teoricamente, cada evento representa uma oportunidade de redução da frequência e/ou da consequência do acidente.

Em Análise de Riscos, as palavras perigo e risco possuem significados particulares e que não coincidem com seus significados usuais.

Um perigo é definido como uma característica do sistema que representa a causa em potencial de um acidente de consequência indesejável, por exemplo, liberação de líquido inflamável num trecho da planta ou unidade.

Por outro lado, o risco é um conceito definido como combinação de dois outros – a frequência de ocorrência do cenário acidental e a severidade expressa através da sua consequência. De fato, o risco é definido como o produto da frequência do cenário acidental pela respectiva consequência, em símbolos:

$$\text{Risco} = f \times C$$

Observa-se, portanto que:

- 1 Ainda que as consequências de um dado cenário possam ser grandes, o risco pode ser pequeno desde que seja pequena sua frequência de ocorrência, e vice-versa;
- 2 Um perigo não identificado é um risco não avaliado.

### II.12.3.2. METODOLOGIA EMPREGADA

A metodologia empregada para identificação e avaliação qualitativa dos eventos perigosos ao meio ambiente relacionados à Atividade de Perfuração Marítima na Bacia da Foz do Amazonas foi a Análise Preliminar de Riscos (APR). A APR é uma técnica estruturada para identificar os riscos associados à ocorrência de eventos indesejáveis, que tenham como consequência danos à integridade física de pessoas, propriedades ou meio ambiente.

Na APR, busca-se identificar as causas de cada um dos eventos perigosos e suas respectivas consequências. Além disso, é realizada uma avaliação qualitativa da frequência de ocorrência dos diferentes cenários



acidentais (a partir da Análise Histórica de Acidentes, item 3 deste estudo), da gravidade das suas consequências e do risco associado.

Todos os cenários identificados foram classificados, com base na Resolução CONAMA 398/08, em pequeno, médio e grande, de acordo com o seguinte critério:

- **Pequeno vazamento:** volume vazado  $\leq 8 \text{ m}^3$
- **Médio vazamento:**  $8 \text{ m}^3 < \text{volume vazado} \leq 200 \text{ m}^3$
- **Grande vazamento:** volume vazado  $> 200 \text{ m}^3$

As frequências foram estimadas com base nos elementos que compõem cada sistema analisado, assim como possíveis causas para os cenários identificados, tendo sido utilizadas, sempre que disponíveis nos bancos de dados consultados, frequências de falha diferentes para cada magnitude considerada. Por sua vez, os graus de severidade foram estimados de acordo com o inventário derramado.

Um modelo da planilha utilizada na realização da APR é apresentado, a seguir, na Figura II.12.3.1.



ANÁLISE PRELIMINAR DE RISCOS – APR								
EMPRESA:		Unidade de Perfuração:			FOLHA:			
DEPARTAMENTO:				REVISÃO:				
SISTEMA:		SUBSISTEMA:			DATA:			
Perigo	Causas	Modo de Detecção	Efeitos	Categoria de Frequência	Categoria de Severidade	Risco	Recomendações	Cenário

**FIGURA II.12.3.1 – Modelo de APR**



Para o preenchimento de cada uma das colunas da planilha de APR foram empregadas as seguintes definições:

#### **1ª coluna: Perigo**

São as fontes de risco identificadas no sistema sob análise, com potencial de dano às instalações, aos operadores, ao público ou ao meio ambiente. Tais fontes se encontram associadas à presença de substâncias perigosas capazes de causar danos caso venham a ser liberadas para o mar em consequência de eventos acidentais.

#### **2ª coluna: Causas**

São eventos simples ou combinados que levam à consumação dos perigos previamente identificados, tais como ruptura de tubulações, falhas de instrumentos, erros humanos, falhas de sistemas de proteção, etc.

#### **3ª coluna: Modo de detecção**

São as formas pelas quais é possível perceber a ocorrência de um determinado evento acidental, seja através da própria percepção humana ou por meio de instrumentos indicados para tal finalidade.

#### **4ª coluna: Efeitos**

São as consequências danosas ao meio ambiente e às instalações, advindas da consumação dos perigos identificados. São incluídas a fauna, flora e instalações (ecossistemas/meio ambiente).

#### **5ª coluna: Categoria de frequência**

Corresponde à indicação qualitativa da frequência esperada de ocorrência de cada cenário acidental identificado. As categorias de frequência utilizadas neste trabalho estão apresentadas na Tabela II.12.3.1.

**TABELA II.12.3.1 – Categorias de frequência dos cenários acidentais**

<b>Categoria</b>	<b>Denominação</b>	<b>Característica</b>	<b>Frequência (ocorrência/ano)</b>
A	Remota	Não esperado de ocorrer durante a vida útil da instalação e/ou para o qual não há registro anterior de ocorrência para as condições operacionais de análise.	$F < 10^{-3}$
B	Improvável	Improvável de ocorrer durante a vida útil da instalação.	$10^{-3} \leq F < 10^{-2}$
C	Provável	Provável de ocorrer durante a vida útil da instalação.	$10^{-2} \leq F < 10^{-1}$
D	Frequente	Esperado de ocorrer pelo menos uma vez durante a vida útil da instalação.	$F \geq 10^{-1}$



**6ª coluna: Categoria de severidade**

É a indicação qualitativa do grau de severidade das consequências de cada cenário acidental identificado. De maneira geral, a categoria de severidade foi estimada com base na quantidade e na toxicidade das substâncias liberadas para o ambiente. As categorias de severidade utilizadas neste trabalho estão apresentadas na Tabela II.12.3.2.

**TABELA II.12.3.2 – Categorias de severidade para danos ao meio ambiente**

<b>Categoria</b>	<b>Denominação</b>	<b>Característica</b>	<b>Volume Liberado (m<sup>3</sup>)</b>
1	Leve	Dano ambiental leve, imediatamente recuperável sem intervenção.	$0 < V \leq 1$
2	Menor	Danos ao meio ambiente de pequena magnitude, sem efeitos duradouros.	$1 < V \leq 8$
3	Moderada	Danos ao meio ambiente de efeito prolongado, requerendo medidas de recuperação.	$8 < V \leq 200$
4	Crítica	Danos importantes ao meio ambiente, requerendo diversas medidas para recuperação.	$200 < V \leq 11.200$
5	Catastrófica	Danos importantes e duradouros ao meio ambiente, atingindo áreas extensas.	$V > 11.200$

**7ª coluna: Classificação de risco**

É a indicação qualitativa do nível de risco residual de cada cenário acidental identificado, a partir das indicações anteriores das categorias de frequência e severidade. A matriz utilizada para classificação de risco dos cenários acidentais está apresentada na Tabela II.12.3.3.

**TABELA II.12.3.3 – Matriz para classificação de risco dos cenários acidentais**

<b>MATRIZ DE RISCO</b>				
<b>Severidade</b>	<b>Frequência</b>			
	<b>A – Remota</b>	<b>B – Improvável</b>	<b>C – Provável</b>	<b>D – Frequente</b>
<b>1 – Leve</b>	Risco baixo	Risco baixo	Risco baixo	Risco médio
<b>2 – Menor</b>	Risco baixo	Risco baixo	Risco médio	Risco médio
<b>3 – Moderada</b>	Risco baixo	Risco médio	Risco médio	Risco alto
<b>4 – Crítica</b>	Risco médio	Risco médio	Risco alto	Risco alto
<b>5 – Catastrófica</b>	Risco médio	Risco alto	Risco alto	Risco alto

**8ª coluna: Recomendações**

Esta coluna contém recomendações de medidas de redução do risco associado aos perigos identificados.



### **9ª coluna: Cenário**

Esta coluna contém a identificação numérica do cenário/evento acidental analisado, para referência posterior.

### **II.12.3.3. SISTEMAS E SUBSISTEMAS ANALISADOS**

A identificação dos eventos perigosos na atividade de perfuração foi obtida a partir da investigação e análise dos processos, equipamentos, sistemas e subsistemas que compõem o navio-sonda ENSCO DS-4 e das embarcações de apoio a serem empregadas na atividade. A análise buscou diagnosticar as falhas capazes de provocar vazamentos de óleo, derivados e produtos químicos para o ambiente.

Os resultados obtidos na identificação dos eventos acidentais estão baseados na análise histórica de acidentes e na análise de desvios que provocam falhas, considerando as características dos processos e dos equipamentos.

Na análise foram considerados os sistemas envolvidos nas operações de perfuração e de apoio onde haja possibilidade de ocorrência de eventos acidentais capazes de afetar o meio ambiente ou instalações de terceiros. Os seguintes sistemas e respectivos subsistemas foram analisados:

- **Perfuração**
  - Preparação e tratamento do fluido de perfuração
  - Armazenamento e circulação do fluido de perfuração
  - Controle do poço
  
- **Óleo Combustível**
  - Armazenamento e circulação
  - Embarcações de apoio
  - Transferência da embarcação de apoio para a unidade de perfuração
  
- **Drenagem e Tratamento de Efluentes**
  - Drenagem controlada de efluentes oleosos
  
- **Óleo Lubrificante**
  - Armazenamento e circulação
  
- **Barita/Bentonita**
  - Armazenamento e circulação
  
- **Cimento**
  - Armazenamento e circulação
  
- **Estabilidade**
  - Unidade de Perfuração
  - Embarcações de apoio



Destes sistemas e subsistemas analisados resultaram os cenários apresentados na Tabela II.12.3.4. Cabe mencionar que os vazamentos ocorridos foram divididos em até três categorias de vazamento de acordo com o estabelecido pela Resolução CONAMA Nº 398/08, conforme abaixo:

- **Pequeno vazamento:**  $0 < \text{Volume} \leq 8 \text{ m}^3$ ;
- **Médio vazamento:**  $8 < \text{Volume} \leq 200 \text{ m}^3$ ;
- **Grande vazamento:**  $\text{Volume} > 200 \text{ m}^3$ .

**TABELA II.12.3.4 – Cenários acidentais analisados**

CENÁRIO DA APR	SISTEMA	SUBSISTEMA	PERIGO
01	Perfuração	Preparação e Tratamento do Fluido de Perfuração	Pequeno vazamento de fluido de perfuração devido a furos, trincas ou falha de vedação em tanques, linhas e/ou acessórios durante a sua preparação e tratamento, resultando em espalhamento de fluido de perfuração por áreas adjacentes.
02			Médio vazamento de fluido de perfuração devido à ruptura em tanques, linhas e/ou acessórios durante a sua preparação e tratamento, resultando em espalhamento de fluido de perfuração por áreas adjacentes.
03		Armazenamento e Circulação do Fluido de Perfuração	Pequeno vazamento de fluido de perfuração devido a furos, trincas e falhas de vedação na tubulação de transferência com espalhamento de fluido por áreas adjacentes.
04			Médio vazamento de fluido de perfuração devido à ruptura total da tubulação de transferência entre o tanque de estocagem e o ponto de aplicação com espalhamento de fluido por áreas adjacentes.
05		Controle do Poço	Pequeno vazamento de óleo cru e gás no processo de perfuração devido à falha do sistema de controle de poço com espalhamento de óleo no mar
06			Médio vazamento de óleo cru e gás no processo de perfuração devido à falha do sistema de controle de poço com espalhamento de óleo no mar
07			Grande vazamento de óleo cru e gás no processo de perfuração devido à falha do sistema de controle de poço com espalhamento de óleo no mar
08		Óleo Combustível	Armazenamento e Circulação



TABELA II.12.3.4 – Cenários acidentais analisados

CENÁRIO DA APR	SISTEMA	SUBSISTEMA	PERIGO	
09	Óleo Combustível	Armazenamento e Circulação	Médio vazamento de óleo combustível devido furos, trincas ou falhas de vedação em tanques, linhas e/ou acessórios cobrindo desde o tanque de estocagem até o ponto de consumo e resultando em derrame de óleo para o mar.	
10			Grande vazamento de óleo combustível devido à ruptura total em tanques, linhas e acessórios cobrindo desde o tanque de estocagem até o ponto de consumo e resultando em derrame de óleo para o mar.	
11		Embarcações de Apoio	Pequeno vazamento de óleo combustível devido a trincas e furos no tanque de estocagem da embarcação de apoio com espalhamento de óleo para áreas adjacentes e consequente derrame de óleo para o mar.	
12			Médio vazamento de óleo combustível devido a trincas e furos no tanque de estocagem da embarcação de apoio com espalhamento de óleo para áreas adjacentes e consequente derrame para o mar.	
13			Grande vazamento de óleo combustível devido à ruptura do tanque de estocagem da embarcação de apoio com espalhamento de óleo para áreas adjacentes e consequente derrame para o mar.	
14		Transferência da Embarcação de Apoio para a Unidade de Perfuração	Pequeno vazamento de óleo combustível devido à furo/ruptura, falhas e/ou ou desconexão de componentes do sistema de transferência (mangotes, válvulas e bomba de transferência) com liberação de óleo para o mar.	
15		Drenagem e Tratamento de Efluentes	Drenagem Controlada de Efluentes Oleosos	Pequeno vazamento de efluentes oleosos / água oleosa devido a furos, trincas ou falhas de vedação em tanques, linhas e/ou acessórios do sistema de separação de água oleosa.
16				Médio vazamento de efluentes oleosos / água oleosa devido à ruptura total da linha, tanques e acessórios do sistema de separação de água oleosa.
17		Óleo Lubrificante	Armazenamento e Circulação	Pequeno Vazamento de óleo lubrificante devido a furos, trincas ou falhas de vedação em tanques, linhas e/ou acessórios a partir do ponto de estocagem até os pontos de consumo, resultando em liberação de óleo para áreas adjacentes.
18				Médio Vazamento de óleo lubrificante devido à ruptura total de tanques, linhas e acessórios a partir do tanque de estocagem até os pontos de consumo resultando em liberação de óleo para o mar.



**TABELA II.12.3.4 – Cenários acidentais analisados**

CENÁRIO DA APR	SISTEMA	SUBSISTEMA	PERIGO
19	Barita/ Bentonita	Armazenamento e Circulação	Pequeno vazamento de barita/bentonita devido a furos, trincas ou falhas de vedação, em silos, linhas e /ou acessórios a partir do silo de estocagem até os pontos de consumo, resultando em liberação de barita/bentonita para o mar.
20			Médio vazamento de barita/bentonita devido à ruptura em silos, linhas e/ou acessórios a partir do silo de estocagem até os pontos de consumo, resultando em liberação de barita/bentonita para o mar.
21	Cimento	Armazenamento e Circulação	Pequeno vazamento de cimento devido a furos, trincas ou falhas de vedação em silos, linhas e/ou acessórios a partir do silo de estocagem até os pontos de consumo resultando em liberação de cimento para o mar.
22			Médio vazamento de cimento devido à ruptura em silos, linhas e/ou acessórios a partir do silo de estocagem até os pontos de consumo, resultando em liberação de cimento para o mar.
23	Estabilidade	Unidade de perfuração	Grande vazamento de óleo e/ou produtos químicos devido à perda de estabilidade da unidade de perfuração resultando em seu afundamento.
24		Embarcações de apoio	Grande vazamento de óleo e/ou produtos químicos devido à perda de estabilidade da embarcação de apoio resultando em seu afundamento.

Cabe ressaltar que o cenário referente ao pequeno vazamento de querosene de aviação (QAV) a partir dos tanques de armazenamento deste composto, embora tenha sido apresentado no *Anexo III – Identificação dos Cenários Acidentais da Unidade Marítima de Perfuração* do CADUMP da unidade ENSCO DS-4, o cenário em questão foi excluído desta ARA em função de não haver previsão de abastecimento de aeronaves na sonda durante a atividade de perfuração marítima na Bacia da Foz do Amazonas, na qual será utilizada a unidade marítima de perfuração ENSCO DS-4.

A Tabela II.12.3.5, a seguir, correlaciona as faixas de vazamentos da Resolução CONAMA nº 398/08 com as Categorias de Severidade (Tabela II.12.3.2).



**TABELA II.12.3.5 – Cenários acidentais analisados**

<b>Categoria</b>	<b>Denominação</b>	<b>Característica</b>	<b>Volume Liberado (m<sup>3</sup>)</b>	<b>Correlação CONAMA 398/08</b>
1	Leve	Dano ambiental leve, imediatamente recuperável sem intervenção.	$0 < V \leq 1$	Pequeno Vazamento
2	Menor	Danos ao meio ambiente de pequena magnitude, sem efeitos duradouros.	$1 < V \leq 8$	
3	Moderada	Danos ao meio ambiente de efeito prolongado, requerendo medidas de recuperação.	$8 < V \leq 200$	Médio Vazamento
4	Crítica	Danos importantes ao meio ambiente, requerendo diversas medidas para recuperação.	$200 < V \leq 11.200$	Grande Vazamento
5	Catastrófica	Danos importantes e duradouros ao meio ambiente, atingindo áreas extensas.	$V > 11.200$	

#### II.12.3.4 - VOLUMES LIBERADOS DE ÓLEO

Na Tabela II.12.3.8 são apresentados os volumes liberados de óleo (óleo cru, óleo diesel/óleo combustível, óleo lubrificante, fluido de perfuração (óleo base) e água oleosa/efluente oleoso), para cada um dos cenários analisados envolvendo vazamentos de óleo. É importante mencionar que para fins de cálculo do Risco Ambiental associado à atividade de perfuração marítima, foram selecionados apenas os cenários capazes de resultar em contaminação ambiental, ou seja, os cenários envolvendo vazamentos de hidrocarboneto para o mar (cenários listados na Tabela II.12.3.6).

Para a realização dos cálculos dos volumes liberados de óleo, as seguintes considerações foram feitas:

- Para a determinação da severidade dos sistemas envolvendo armazenamento de óleo foi considerado o inventário total do maior tanque de cada um dos produtos dos sistemas analisados;
- Todos os vazamentos de óleo identificados na Análise Preliminar de Riscos (APR) ocorridos em áreas cobertas pelo sistema de drenagem do navio-sonda ENSCO DS-4 não foram considerados como capazes de causar contaminação ambiental em função de o volume de óleo liberado, na ocorrência de um vazamento, ficar contido no sistema de drenagem, não acarretando, portanto, em vazamento de óleo para o mar e consequente contaminação ambiental;
- A determinação das áreas assistidas pelo sistema de drenagem do navio-sonda ENSCO DS-4, quando da ocorrência de um vazamento de óleo, bem como as suas respectivas capacidades de contenção de óleo foram fornecidas pela ENSCO (empresa proprietária da unidade ENSCO DS-4) através de desenhos técnicos, P&IDs e informações técnicas. O **Anexo A** apresenta os desenhos técnicos e P&IDs dos sistemas e subsistemas analisados desta unidade.



- Complementarmente, de forma conservativa foi considerado que, caso a capacidade de contenção do sistema de drenagem fosse inferior ao volume de óleo liberado em cada sistema analisado, o sistema seria considerado como sendo 100% não contido, ou seja, que todo o volume de óleo liberado atingiria o mar, resultando, portanto, em contaminação ambiental;
- Ainda de forma conservativa, para os cenários envolvendo vazamentos de fluido de perfuração de base sintética, conservativamente considerou-se a ocorrência de vazamentos de óleo base. Tal consideração deve-se ao fato de o óleo base ser composto por 100% de óleo enquanto fluidos de base sintética apresentam em média cerca de 60% de óleo em suas composições. Desta forma, um vazamento de óleo base apresenta uma maior severidade para o meio ambiente que o vazamento do fluido de base sintética, o qual será circulado no poço;
- Para a determinação do volume máximo de óleo cru devido à ocorrência de *blowout* foi considerada a liberação de óleo durante trinta dias a uma vazão de 1.558 m<sup>3</sup>/dia;
- A vazão de transferência de óleo diesel/combustível para o navio-sonda, dependente do barco de apoio, foi estimada como sendo de 150 m<sup>3</sup>/h para efeitos de cálculos (limite operacional pelas condições de transferência em alto mar);
- O tempo máximo de detecção e interrupção do bombeio foi estimado como sendo de no máximo três (03) minutos;
- Ainda com relação aos barcos de apoio, o volume máximo de óleo liberado a partir dos tanques destas unidades foi considerado como sendo de 204 m<sup>3</sup>, correspondendo à capacidade total de armazenamento do maior tanque de óleo dentre as embarcações recentemente utilizadas pela empresa (o maior tanque de óleo dentre as embarcações de apoio tipo previstas para a atividade).
- No que diz respeito ao afundamento das embarcações de apoio, para a determinação da severidade deste sistema considerou-se como volume máximo de óleo combustível capaz de ser liberado o volume de 1.500 m<sup>3</sup>, correspondente à maior capacidade total de armazenamento de óleo combustível dentre as embarcações de apoio tipo previstas para serem empregadas durante a atividade de perfuração exploratória na Bacia da Foz do Amazonas.
- Para a determinação da severidade do cenário relacionado ao vazamento de óleo e/ou produtos químicos devido à perda de estabilidade da Unidade de Perfuração resultando em seu afundamento foi calculada a soma dos tanques de óleo diesel/combustível, óleo lubrificante, querosene de aviação, *bilge tank*, recuperação de óleo, fluido de perfuração (ativo e reserva), óleo base, barita/bentonita e cimento presentes no navio-sonda. Assim sendo, o volume total obtido foi de aproximadamente 11.760,7 m<sup>3</sup>. É importante mencionar que, na unidade de perfuração, do volume total apresentado 6.816,5 m<sup>3</sup> correspondem especificamente ao armazenamento de óleo (óleo diesel, óleo lubrificante, e óleo base). É importante mencionar que os tanques de armazenamento de querosene de aviação não foram considerados para a determinação do volume total de óleo liberado devido ao afundamento da unidade de perfuração, pois durante a atividade de perfuração marítima não está prevista a ocorrência de abastecimento de aeronaves;



- Nas liberações de água oleosa/efluente oleoso, conservativamente considerou-se que o inventário do tanque de drenagem oleosa (utilizado para determinar o volume máximo deste sistema) seria composto 100% por óleo;
- Na análise dos sistemas foram considerados isolamentos/contenções;
- Considerou-se que em caso de furo/ruptura do casco duplo o volume total do óleo vazado atingirá o mar.

De acordo com as premissas supracitadas dentre todos os sistemas e subsistemas analisadas foram identificadas os cenários listados abaixo como sendo capazes de causar liberação de óleo que atinja o mar:

**TABELA II.12.3.6 – Cenários envolvendo vazamento de óleo para o mar**

Cenário da APR	Sistema	Subsistema
05,06 e 07	Perfuração	Controle do Poço
09 e 10	Óleo Combustível	Armazenamento e Circulação
11, 12 e 13		Embarcações de Apoio
14		Transferência da Embarcação de Apoio para a Unidade de Perfuração
15 e 16	Drenagem e Tratamento de Efluentes	Drenagem Controlada de Efluentes Oleosos
18	Óleo Lubrificante	Armazenamento e Circulação
23	Estabilidade	Unidade de Perfuração
24		Embarcações de Apoio

É importante observar, conforme mencionado anteriormente, que alguns cenários envolvendo vazamentos de óleo identificados na APR não foram considerados para efeitos do cálculo do Risco Ambiental em função de estes vazamentos ficarem contidos no sistema de drenagem da unidade de perfuração não resultando, portanto, em contaminação ambiental. Estes cenários com os seus respectivos inventários de óleo liberados e capacidades de contenção existentes são apresentados, a seguir, na Tabela II.12.3.7.



**TABELA II.12.3.7 – Cenários envolvendo vazamentos de óleo não contabilizados para o cálculo do Risco Ambiental**

Cenário da APR	Sistema	Subsistema	Volume liberado de óleo [m <sup>3</sup> ]	Contenção existente [m <sup>3</sup> ]
01	Perfuração	Preparação e Tratamento do Fluido de Perfuração	8	10,7
02			10,5	10,7
03		Armazenamento e Circulação do Fluido de Perfuração	8	240,0
04			80	240,0
08	Óleo Combustível	Armazenamento e Circulação	8	108,3
17	Óleo Lubrificante	Armazenamento e Circulação	8	10,7

Vale ressaltar que os cenários acidentais apresentados acima (Tabela II.12.3.7), apesar de não terem como consequência a contaminação ambiental (vazamento para o mar), pois os volumes liberados permanecem contidos na sonda através dos sistemas de drenagem/contenção evidenciados nos desenhos técnicos e P&IDs (**Anexo A**), tiveram seus riscos devidamente levantados e registrados, conforme estabelecido na metodologia da APR.



TABELA II.12.3.8 – Cálculo dos volumes liberados de óleo

Cenário da APR	Produto	Volume armazenado em tanques e linhas [m <sup>3</sup> ]	Vazão de bombeio / fluxo	Tempo de interrupção	Volume de óleo liberado na transferência [m <sup>3</sup> ]	Ocorrência de contaminação ambiental	Volume de óleo liberado <sup>7</sup> [m <sup>3</sup> ]
01	Fluido de Perfuração (Óleo Base)	10,5	-	-	-	Não	-
02	Fluido de Perfuração (Óleo Base)	10,5	-	-	-	Não	-
03	Fluido de Perfuração (Óleo Base)	80,0	-	-	-	Não	-
04	Fluido de Perfuração (Óleo Base)	80,0	-	-	-	Não	-
05	Óleo Cru	-	1.558 m <sup>3</sup> /d	30 dias	8,0	Sim	8,0
06	Óleo Cru	-			200,0	Sim	200,0
07	Óleo Cru	-			46.742,0	Sim	46.742,0
08	Óleo Combustível	1.905,5	-	-	-	Não	-
09	Óleo Combustível	1.905,5	-	-	-	Sim	200,0
10	Óleo Combustível	1.905,5	-	-	-	Sim	1.905,8
11	Óleo Combustível	204,0	-	-	-	Sim	8,0
12	Óleo Combustível	204,0	-	-	-	Sim	200,0
13	Óleo Combustível	204,0	-	-	-	Sim	204,0
14	Óleo Combustível	-	150 m <sup>3</sup> /h	3 min	7,5	Sim	7,5
15	Efluentes Oleosos	98,0	-	-	-	Sim	8,0
16	Efluentes Oleosos	98,0	-	-	-	Sim	98,0
17	Óleo Lubrificante	47,1	-	-	-	Não	-
18	Óleo Lubrificante	47,1	-	-	-	Sim	47,1
23	Óleo Diesel / Óleo Lubrificante / Óleo Base	6.816,5	-	-	-	Sim	6.816,5
24	Óleo Combustível	1.500,0	-	-	-	Sim	1.500,0

<sup>7</sup> Não considerando a contenção secundária devido ao casco duplo.



## II.12.3.5. AVALIAÇÃO DAS FREQUÊNCIAS DE OCORRÊNCIA DOS CENÁRIOS ACIDENTAIS

Apresenta-se neste item a Análise Quantitativa de Riscos realizada para a determinação das frequências de ocorrência dos cenários ambientais analisados que envolvem derramamento de óleo para o mar, causando contaminação ambiental. Esta análise foi subsidiada pelos P&IDs (*Piping and Instrumentation Diagrams*) dos principais sistemas da Unidade, os quais estão apresentados no **Anexo A**, e por bancos de dados como TNO e HSE dos quais foram extraídas as taxas de falha dos equipamentos envolvidos em cada um dos sistemas analisados.

Com as taxas de falha dos equipamentos foi possível determinar a frequência de ocorrência dos eventos iniciadores das hipóteses acidentais identificadas nas planilhas de APR. Considerou-se que cada um dos equipamentos dos sistemas analisados pode, individualmente, causar um vazamento. Dessa forma, o cálculo da frequência consiste em somar as taxas de falha de cada dos equipamentos que constitui os sistemas/subsistemas analisados.

A premissa de que os médios e grandes volumes de vazamentos (volumes superiores a 200 m<sup>3</sup>) estão associados a elementos / equipamentos de maior importância (tanques; chaves de níveis; bombas; tubulação; etc.) foi adotada neste estudo, sendo considerado para os outros elementos de menor porte (válvulas; transmissores; indicadores; etc.) apenas os cenários de vazamento de pequenos volumes (volumes de até 8 m<sup>3</sup>).

É importante mencionar que as frequências apresentadas neste estudo referentes à unidade de perfuração ENSCO DS-4 correspondem às frequências apresentadas no *Anexo 3 – Identificação dos Cenários Acidentais da Unidade Marítima de Perfuração* da revisão 01 do CADUMP da sonda em questão, a ser protocolado no IBAMA. Vale mencionar ainda que as frequências consideradas neste estudo são as mesmas determinadas na elaboração do Estudo Ambiental de Perfuração (EAP) para a Atividade de Perfuração Marítima no Bloco BM-CAL-13 da operadora BP, protocolado no IBAMA em junho de 2013 e já aprovado por esta CGPEG/DILIC/IBAMA.

- **Cenários 01 e 02**

Para o cálculo do volume de fluido de perfuração liberado durante a preparação e o seu tratamento, considerou-se o inventário de um dos tanques de tratamento de fluido, uma vez que todos eles possuem a mesma capacidade (10,5 m<sup>3</sup>), conforme evidenciado no plano de capacidade da sonda, a qual é apresentada no **Anexo B**.

Embora o fluido de perfuração de base não aquosa tenha em sua composição cerca de 60% de óleo, assumiu-se, conservativamente, que o volume total do tanque do sistema ativo de fluido corresponde a óleo base (100% óleo). Desta forma, devem ser consideradas duas classes de magnitude para o sistema analisado:

- **Cenário 01** – Pequeno vazamento (até 8 m<sup>3</sup>): severidade menor (2)
- **Cenário 02** – Médio vazamento (até 10,5 m<sup>3</sup>): severidade moderada (3).



Para a determinação da frequência destes cenários, foram analisadas as taxas de falhas dos componentes apresentados na Tabela II.12.3.9. Estes correspondem aos componentes envolvidos na preparação e no tratamento do fluido de perfuração, de acordo com os fluxogramas da Unidade (**Anexo A** desta seção).

A tabela a seguir apresenta também as taxas de falhas mencionadas, de acordo com a magnitude dos cenários, onde aplicável.



TABELA II.12.3.9 – Frequências dos cenários 01 e 02

SISTEMA	Perfuração					
SUBSISTEMA	Preparação e Tratamento do Fluido de Perfuração					
CENÁRIOS	01 e 02	Vazamento de fluido de perfuração devido a furos, trinca/ruptura, falha de vedação em tanques, linhas e/ou acessórios durante a sua preparação e tratamento, resultando em espalhamento de fluido por áreas adjacentes.				
Descrição dos componentes referentes aos cenários 01 e 02	Comprimento(m) ou nº de componentes	Taxa de Falha (ano <sup>-1</sup> )		Frequência (ano <sup>-1</sup> )		Referências Bibliográficas
		Pequeno Vazamento	Médio Vazamento	Pequeno Vazamento	Médio Vazamento	
Tanque Atmosférico	6	1,00E-06	1,00E-08	6,00E-06	6,00E-08	[3]
Shale Shaker (Peneiras)	6	2,80E-04	-	1,68E-03	-	[1]
Bomba Mono pump	2	7,85E-04	7,85E-04	1,57E-03	1,57E-03	[1] e [4]
Bomba Centrífuga	3	7,85E-04	7,85E-04	2,36E-03	2,36E-03	[1]
Válvula Borboleta	29	1,40E-05	-	4,07E-04	-	[1]
Indicador de Pressão	8	1,93E-04	-	1,54E-03	-	[3] e [4]
Degaseificador	1	1,00E-05	5,00E-07	1,00E-05	5,00E-07	[1]
DT (transmissor de densidade)	2	1,93E-04	-	3,86E-04	-	[1]
DI (indicador de densidade)	2	1,93E-04	-	3,86E-04	-	[1]
PSH (pressure switch high)	2	5,90E-08	5,90E-08	1,18E-07	1,18E-07	[1]
LSL (level switch low)	2	5,90E-08	5,90E-08	1,18E-07	1,18E-07	[1]
LI (indicador de nível)	5	6,90E-07	-	3,45E-06	-	[1]
LT (transmissor de nível)	5	8,90E-07	-	4,45E-06	-	[4]
Centrífuga (Secador de cascalho)	1	7,85E-04	-	7,85E-04	-	[4]
Trocador de calor	4	1,11E-03	-	4,44E-03	-	[1]
Tubulação	40	5,00E-07	5,00E-07	2,00E-05	2,00E-05	[1]
<b>TOTAL</b>				<b>1,36E-02</b>	<b>3,95E-03</b>	



- **Cenários 03 e 04**

Para o cálculo do volume máximo de fluido de perfuração liberado durante a sua estocagem e circulação considerou-se o inventário do maior tanque de armazenamento do sistema ativo de fluidos da Unidade (80 m<sup>3</sup>), conforme evidenciado no plano de capacidade da sonda, a qual é apresentada no **Anexo B**.

Embora o fluido de perfuração de base não aquosa tenha em sua composição cerca de 60% de óleo, assumiu-se, conservativamente, que o volume total do tanque do sistema ativo de fluido corresponde a óleo base (100% óleo). Desta forma, devem ser consideradas duas classes de magnitude, cada uma delas resultando em um cenário accidental, com severidades distintas para o sistema envolvendo a estocagem e circulação do fluido de perfuração:

- **Cenário 03** – Pequeno vazamento (até 8 m<sup>3</sup>): severidade menor (2)
- **Cenário 04** – Médio vazamento (até 80 m<sup>3</sup>): severidade moderada (3)

Para a determinação da frequência dos cenários supracitados, foram analisadas as taxas de falhas dos componentes indicados na Tabela II.12.3.10, os quais, de acordo com os fluxogramas da unidade apresentados no **Anexo A** deste documento, são os equipamentos envolvidos no sistema analisado. A tabela apresenta também as taxas de falhas para cada um dos componentes mencionados, bem como as taxas de falha resultantes de acordo com a magnitude dos cenários, onde aplicável.



**TABELA II.12.3.10– Frequências dos cenários 03 e 04**

SISTEMA	Perfuração					
SUBSISTEMA	Armazenamento e Circulação do Fluido de Perfuração					
CENÁRIOS	03 e 04	Vazamento de fluido de perfuração devido a furos, trincas/ruptura e falhas de vedação na tubulação de transferência com espalhamento de fluido por áreas adjacentes.				
Descrição dos componentes referentes aos cenários 03 e 04	Comprimento(m) ou nº de componentes	Taxa de Falha (ano <sup>-1</sup> )		Frequência (ano <sup>-1</sup> )		Referências Bibliográficas
		Pequeno Vazamento	Médio Vazamento	Pequeno Vazamento	Médio Vazamento	
Tanque com Agitação	14	1,04E-04	5,00E-06	1,46E-03	7,00E-05	[3]
Reduced bore ball	8	7,85E-04	-	6,28E-03	-	[1] ou [4]
Válvula Borboleta	74	1,40E-05	-	1,04E-03	-	[1]
Válvula borboleta atuada (pistão borboleta)	54	1,40E-05	-	7,58E-04	-	[1]
LI (indicador de nível)	14	6,90E-07	-	9,66E-06	-	[1]
LT (transmissor de nível)	24	8,90E-07	-	2,14E-05	-	[1]
DT (transmissor de densidade)	14	1,93E-04	-	2,70E-03	-	[1]
Tubulação	140	5,00E-07	5,00E-07	7,00E-05	7,00E-05	[1]
DI (indicador de densidade)	14	1,93E-04	-	2,70E-03	-	[1]
Válvula gaveta	16	1,40E-05	-	2,25E-04	-	[1]
PSH (pressure switch high)	4	5,90E-08	5,90E-08	2,36E-07	2,36E-07	[1]
LSL (level switch low)	4	5,90E-08	5,90E-08	2,36E-07	2,36E-07	[4]
PI (Indicador de pressão)	16	6,30E-07	-	1,01E-05	-	[4]
Bomba (mono pump)	2	7,85E-04	7,85E-04	1,57E-03	1,57E-03	[3]
Bomba centrífuga	2	7,85E-04	7,85E-04	1,57E-03	1,57E-03	[4]
Válvula check	6	1,40E-05	-	8,42E-05	-	[1]
HSH	3	5,90E-08	5,90E-08	1,77E-07	1,77E-07	[4]
HSL	3	5,90E-08	5,90E-08	1,77E-07	1,77E-07	[4]
<b>TOTAL</b>				<b>1,85E-02</b>	<b>3,28E-03</b>	



- **Cenários 05, 06 e 07**

Para o cálculo do volume de óleo cru e gás liberado em função da perda de controle do poço (*blowout*) considerou-se uma liberação máxima durante 30 dias a uma taxa de 1.558 m<sup>3</sup>/dia, resultando, portanto, em um volume total de 46.742 m<sup>3</sup> de óleo cru e gás. Desta forma, têm-se os seguintes cenários de liberação possíveis:

- **Cenário 05** – Pequeno vazamento (até 8 m<sup>3</sup>): severidade menor (2).
- **Cenário 06** – Médio vazamento (até 200 m<sup>3</sup>): severidade moderada (3).
- **Cenário 07** – Grande vazamento (até 46.742 m<sup>3</sup>): severidade catastrófica (5).

Com relação à frequência de ocorrência de *blowout* não foi possível determinar distinção entre diferentes magnitudes, com base nos dados disponíveis em bancos de dados. Para esta análise realizada, o banco de dados adotado para a obtenção taxa de frequência para ocorrência de *blowout* foi o *Scandpower* <sup>[2]</sup>, o qual fornece o valor de 3,10E-04, classificando o cenário como sendo de ocorrência remota (categoria A).

- **Cenários 08, 09 e 10**

O máximo volume de óleo combustível liberado decorrente da ruptura da linha desde o tanque de estocagem até o ponto de consumo foi de 1.905,8 m<sup>3</sup>, correspondendo ao volume do maior tanque de estocagem de óleo diesel do navio-sonda (evidenciado no plano de capacidade da sonda apresentado no **Anexo B** deste documento), resultando nos seguintes cenários e respectivas severidades:

- **Cenário 08** – Pequeno vazamento (até 8 m<sup>3</sup>): severidade menor (2).
- **Cenário 09** – Médio vazamento (até 200 m<sup>3</sup>): severidade moderada (3).
- **Cenário 10** – Grande vazamento (até 1.905,8 m<sup>3</sup>): severidade crítica (4).

Com relação à frequência de ocorrência destes cenários, os componentes envolvidos e utilizados no cálculo desta frequência de acordo com os fluxogramas do navio-sonda (apresentados no Anexo A desta seção) foram aqueles indicados na Tabela II.12.3.11. As taxas de falha de cada componente bem como as frequências resultantes correspondentes a cada um dos cenários analisados são apresentadas na Tabela II.12.3.11.



TABELA II.12.3.11 – Frequências dos cenários 08, 09 e 10

SISTEMA	Óleo Combustível							
SUBSISTEMA	Armazenamento e Circulação							
CENÁRIOS	08, 09 e 10	Vazamento de óleo combustível devido a furos, trincas/ruptura ou falhas de vedação em tanques, linhas e/ou acessórios cobrindo desde o tanque de estocagem até o ponto de consumo e resultando em derrame de óleo para o ma <sup>8</sup> r.						
Descrição dos componentes referentes aos cenários 08, 09 e 10	Comprimento (m) ou nº de componentes	Taxa de Falha (ano <sup>-1</sup> )			Frequência (ano <sup>-1</sup> )			Referências Bibliográficas
		Pequeno Vazamento	Médio Vazamento	Grande Vazamento	Pequeno Vazamento	Médio Vazamento	Grande Vazamento	
Tanques atmosféricos	6	1,00E-06	1,00E-08	1,00E-08	6,00E-06	6,00E-08	6,00E-08	[3]
Globe Bonnet Check valve	22	5,41E-05	-	-	1,19E-03	-	-	[1]
Angle bonnet check valve	4	5,41E-05	-	-	2,16E-04	-	-	[1]
Válvula esfera	6	1,40E-05	-	-	8,42E-05	-	-	[1]
Globe Screw Down stop check valve	12	5,41E-05	-	-	6,49E-04	-	-	[1]
Bomba	1	2,00E-04	2,00E-04	2,00E-04	2,00E-04	2,00E-04	2,00E-04	[1]
Válvula de alívio (PSV)	4	4,80E-07	-	-	1,92E-06	-	-	[1]
Indicador de nível	2	6,90E-07	-	-	1,38E-06	-	-	[4]
Indicador de pressão	8	6,30E-07	-	-	5,04E-06	-	-	[4]
Transmissor de pressão	4	7,30E-07	-	-	2,92E-06	-	-	[4]
Filtro	2	1,00E-04	-	-	2,00E-04	-	-	[3]
Tubulação	40	5,00E-07	5,00E-07	1,00E-07	2,00E-05	2,00E-05	4,00E-06	[3]
<b>TOTAL</b>					<b>2,58E-03</b>	<b>2,20E-04</b>	<b>2,04E-04</b>	

<sup>8</sup> O vazamento de óleo para o mar ocorrerá apenas para os médios e grandes vazamentos.



- **Cenários 11, 12 e 13**

Os cenários correspondentes ao vazamento de óleo combustível devido à ruptura do tanque de estocagem da embarcação de apoio têm como volume máximo possível de ser liberado 204 m<sup>3</sup>, correspondente ao volume do maior tanque de estocagem de óleo combustível dentre as embarcações de apoio recentemente empregadas pela empresa (o maior tanque de óleo dentre as embarcações de apoio tipo previstas para a atividade).

Com base no exposto anteriormente, tem-se os seguintes possíveis cenários acidentais decorrentes do vazamento de óleo diesel marítimo devido à ruptura do tanque de estocagem da embarcação de apoio:

- **Cenário 11**– Pequeno vazamento (até 8 m<sup>3</sup>): severidade menor (2)
- **Cenário 12**– Médio vazamento (até 200 m<sup>3</sup>): severidade moderada (3)
- **Cenário 13**– Grande vazamento (até 204 m<sup>3</sup>): severidade crítica (4)

Já com relação à frequência de ocorrência deste cenário acidental, a análise do evento iniciador resultou em frequências de ocorrência de 1,00E-06 (pequeno vazamento) e 1,00E-08 (médio e grande vazamentos)<sup>[2]</sup>, as quais correspondem às taxas de falha para furo (vazamento instantâneo e contínuo) e ruptura de tanques atmosféricos, respectivamente, independente do volume vazado correspondente. De acordo com a Tabela II.12.3.1, ambas as frequências são enquadradas na categoria A (remota).

- **Cenário 14**

Para o cálculo do máximo volume liberado de óleo durante a transferência do barco de apoio para a unidade de perfuração considerou-se um vazamento durante 3 minutos, tempo considerado suficiente para a detecção e interrupção do vazamento uma vez que a operação é assistida, ou seja, durante a operação de abastecimento da unidade de perfuração há um técnico de prontidão em cada uma das unidades. Com relação à taxa de liberação de óleo, considerou-se a vazão de 150,0 m<sup>3</sup>/h, a qual corresponde a maior vazão de transferência de óleo dentre todas as embarcações de apoio a serem utilizadas na atividade (conforme reportado pela empresa operadora). Desta forma o volume total liberado é de 7,5 m<sup>3</sup>, determinando os seguintes possíveis cenários acidentais:

- **Cenário 14** – Pequeno vazamento (até 7,5 m<sup>3</sup>): severidade menor (2)

Com relação à frequência de ocorrência destes cenários, utilizados no cálculo desta frequência foram válvulas borboleta e de segurança, bomba centrífuga e mangote, os quais correspondem aos componentes normalmente envolvidos neste sistema. Ressalta-se que especificamente para este sistema, na falta do fluxograma de abastecimento foi feita uma estimativa dos componentes envolvidos baseada na prática industrial. As taxas de falhas dos componentes envolvidos bem como as frequências resultantes para os cenários acidentais são apresentadas na Tabela II.12.3.12.



TABELA II.12.3.12 – Frequências do cenário 14

SISTEMA	Óleo Combustível			
SUBSISTEMA	Transferência da Embarcação de Apoio para a Unidade de Perfuração			
CENÁRIO	14	Vazamento de óleo combustível devido a furo/ruptura, falhas e/ou desconexão de componentes do sistema de transferência (mangotes, válvulas e bomba de transferência) com liberação de óleo para o mar.		
Descrição dos componentes referentes ao cenário 14	Comprimento(m) ou nº de componentes	Taxa' de Falha (ano <sup>-1</sup> )	Frequência (ano <sup>-1</sup> )	Referências Bibliográficas
		Pequeno Vazamento	Pequeno Vazamento	
Válvula Borboleta	2	1,40E-05	2,81E-05	[1]
Válvula de Segurança	1	2,00E-04	2,00E-04	[4]
Bomba centrífuga	2	1,40E-05	2,81E-05	[1] ou [4]
Mangote	1	1,04E-04	1,04E-04	[1]
<b>TOTAL</b>			<b>3,60E-04</b>	



- **Cenários 15 e 16**

O volume de óleo liberado durante a drenagem e tratamento de efluentes oleosos / água oleosa, o qual foi considerado para determinar a severidade do cenário, foi de 98,0 m<sup>3</sup>, correspondente à capacidade de estocagem do tanque de drenagem (conforme pode ser verificado no P&ID 7067-PBBA0A0-026-R3 no **Anexo A**), considerando-se que 100% do volume contido neste tanque corresponde a óleo.

É importante mencionar que, toda a água oriunda da drenagem oleosa é direcionada para dois tanques de armazenamento de drenagem (*drain holding tanks*), localizados a bombordo e a boreste, cada um com capacidade para 986,0 m<sup>3</sup>, antes de passar pelo sistema de monitoramento de óleo, para posteriormente ser descartada ao mar caso o teor de óleo seja inferior a 15 ppm. Desta forma, adotando-se 15 ppm como sendo a concentração máxima de óleo presente na água oriunda da drenagem oleosa, tem-se que o volume máximo efetivo de óleo presente em um desses tanques de armazenamento de drenagem é de aproximadamente 0,015 m<sup>3</sup>.

Com base no exposto acima, evidencia-se que a adoção do volume total do tanque de drenagem oleosa como sendo o volume total liberado no sistema de drenagem controlada de efluentes oleosos / água oleosa, é uma abordagem bastante conservativa, a qual resulta nos seguintes cenários acidentais:

- **Cenário 15** – Pequeno vazamento (até 8 m<sup>3</sup>): severidade menor (2)
- **Cenário 16** – Médio vazamento (até 98,0 m<sup>3</sup>): severidade moderada (3)

Com relação à frequência de ocorrência destes cenários, os componentes envolvidos e utilizados no cálculo desta frequência estão apresentados na Tabela II.12.3.13, que são, de acordo com os fluxogramas da unidade apresentados no Anexo A deste documento, os componentes envolvidos neste sistema. As frequências de ocorrência destes cenários são apresentadas a seguir na Tabela II.12.3.13.



TABELA II.7.3.13 – Frequência dos cenários 15 e 16

SISTEMA	Drenagem e Tratamento de Efluentes					
SUBSISTEMA	Drenagem Controlada de Efluentes Oleosos					
CENÁRIOS	15 e 16	Vazamento de efluentes oleosos / água oleosa devido a furo/ruptura ou falhas de vedação em tanques, linhas e/ou acessórios do sistema de separação de água oleosa.				
Descrição dos componentes referentes aos cenários 15 e 16	Comprimento(m) ou nº de componentes	Taxa de Falha (ano <sup>-1</sup> )		Frequência (ano <sup>-1</sup> )		Referências Bibliográficas
		Pequeno Vazamento	Médio Vazamento	Pequeno Vazamento	Médio Vazamento	
Tanques atmosféricos	4	1,00E-06	1,00E-08	4,00E-06	4,00E-08	[3]
Válvula Borboleta	12	1,40E-05	-	1,68E-04	-	[1]
Válvula esfera	12	1,40E-05	-	1,68E-04	-	[1]
Válvula alívio	12	2,08E-04	-	2,50E-03	-	[1]
Válvula diafragma operada	4	1,28E-04	-	5,12E-04	-	[1]
Glob safety valve	4	4,80E-07	-	1,92E-06	-	[4]
Bomba	2	7,85E-04	7,85E-04	1,57E-03	1,57E-03	[1] e [4]
Separadores	2	1,00E-04	-	4,00E-04	-	[3]
Transmissor de pressão	2	7,30E-07	-	1,46E-06	-	[1]
Indicador de pressão	6	6,30E-07	-	3,78E-06	-	[1]
Tubulação	50	5,00E-07	5,00E-07	2,50E-05	2,50E-05	[3]
<b>TOTAL</b>				<b>5,35E-03</b>	<b>1,60E-03</b>	



- **Cenários 17 e 18**

Para a determinação da severidade do sistema envolvendo a estocagem e a circulação de óleo lubrificante, considerou-se o maior tanque de estocagem deste tipo de óleo presente na Unidade (47,1 m<sup>3</sup>, conforme apresentado no plano de capacidades da unidade constante no **Anexo B** deste documento), como sendo o máximo volume de óleo lubrificante possível de ser liberado, resultando nos seguintes cenários e respectivas severidades:

- **Cenário 17** – Pequeno vazamento (até 8 m<sup>3</sup>): severidade menor (2).
- **Cenário 18** – Médio vazamento (até 47,1 m<sup>3</sup>): severidade moderada (3).

Com relação à frequência de ocorrência destes cenários, os componentes envolvidos e utilizados no cálculo desta frequência são aqueles apresentados na Tabela II.12.3.14, os quais, de acordo com os fluxogramas da unidade apresentados no Anexo A deste documento são os componentes envolvidos no sistema analisado. As frequências de cada componente bem como as frequências resultantes correspondentes a cada um dos cenários analisados são também apresentadas na Tabela II.12.3.14.



TABELA II.12.3.14 – Frequências dos cenários 17 e 18

SISTEMA	Óleo Lubrificante					
SUBSISTEMA	Armazenamento e Circulação					
CENÁRIOS	17 e 18	Vazamento de óleo lubrificante devido a furos, trincas/ruptura ou falhas de vedação em tanques, linhas e/ou acessórios a partir do ponto de estocagem até os pontos de consumo, resultando em liberação de óleo para o mar. <sup>9</sup>				
Descrição dos componentes referentes aos cenários 17 e 18	Comprimento(m) ou nº de componentes	Taxa de Falha (ano <sup>-1</sup> )		Frequência (ano <sup>-1</sup> )		Referências Bibliográficas
		Pequeno Vazamento	Médio Vazamento	Pequeno Vazamento	Médio Vazamento	
Tanques atmosféricos	2	1,00E-06	1,00E-08	2,00E-06	2,00E-08	[3]
Válvula alívio	2	2,08E-04	-	4,16E-04	-	[1]
Válvula esfera	1	1,40E-05	-	1,40E-05	-	[1]
Globe Stop valve	5	2,08E-04	-	1,04E-03	-	[1]
Globe Screw Down stop check valve	5	5,41E-05	-	2,71E-04	-	[1]
Bomba	2	7,85E-04	7,85E-04	1,57E-03	1,57E-03	[1] e [4]
LSL (level switch low)	1	5,90E-08	5,90E-08	5,90E-08	5,90E-08	[4]
Transmissor de pressão	2	7,30E-07	-	1,46E-06	-	[4]
Indicador de pressão	6	6,30E-07	-	3,78E-06	-	[4]
Indicador de temperatura	2	2,60E-06	-	5,20E-06	-	[4]
Transmissor de temperatura	2	5,30E-07	-	1,06E-06	-	[4]
Purificadores	2	1,00E-04	-	2,00E-04	-	[1]
Tubulação	40	5,00E-07	5,00E-07	2,00E-05	2,00E-05	[3]
				<b>3,54E-03</b>	<b>1,59E-03</b>	

<sup>9</sup> O vazamento de óleo para o mar ocorrerá apenas para os médios vazamentos.



- **Cenários 19 e 20**

O máximo volume de barita/bentonita que pode ser liberado durante o seu armazenamento e circulação é de 113 m<sup>3</sup>, correspondendo ao volume de um dos silos de armazenamento de barita/bentonita presente na Unidade (todos possuem o mesmo volume, conforme pode ser verificado no fluxograma da unidade para o sistema de barita/bentonita, o qual é apresentado no **Anexo A** deste documento). É importante mencionar que, por a barita e a bentonita serem compostos químicos menos impactantes ao meio ambiente que o óleo, foram adotadas classificações de severidade um nível abaixo à severidade correspondente ao volume liberado de acordo com a Tabela II.12.3.2. Como resultante obtém-se os seguintes cenários e respectivas severidades:

- **Cenário 19** – Pequeno vazamento (até 8 m<sup>3</sup>): severidade leve (1).
- **Cenário 20** – Médio vazamento (até 113 m<sup>3</sup>): severidade menor (2).

Com relação à frequência de ocorrência destes cenários, os componentes envolvidos e utilizados no cálculo desta frequência são apresentados na Tabela II.12.3.15. Estes componentes, de acordo com os fluxogramas da unidade apresentados no **Anexo A** deste documento são os componentes envolvidos no sistema analisado. As frequências de cada componente bem como as frequências resultantes correspondentes a cada um dos cenários analisados são também apresentadas na Tabela II.12.3.15.



TABELA II.12.3.15 – Frequências dos cenários 19 e 20

SISTEMA	Barita/Bentonita					
SUBSISTEMA	Armazenamento e Circulação					
CENÁRIOS	19 e 20	Vazamento de barita/bentonita devido a furos, trincas /ruptura ou falhas de vedação em silos, linhas e/ou acessórios a partir do silo de estocagem até os pontos de consumo., resultando em liberação de barita/bentonita para o mar.				
Descrição dos componentes referentes aos cenários 19 e 20	Comprimento(m) ou nº de componentes	Taxa de Falha (ano <sup>-1</sup> )		Frequência (ano <sup>-1</sup> )		Referências Bibliográficas
		Pequeno Vazamento	Médio Vazamento	Pequeno Vazamento	Médio Vazamento	
Ciclone	2	1,00E-06	-	2,00E-06	-	[3]
Tanque Coletor	3	1,00E-06	1,00E-08	3,00E-06	3,00E-08	[3]
Válvula de alívio (PSV)	3	4,80E-07	-	1,44E-06	-	[4]
Válvula Borboleta	21	1,40E-05	-	2,95E-04	-	[1]
Transmissor de Pressão	5	7,30E-07	-	3,65E-06	-	[1]
Indicador de Pressão	3	6,30E-07	-	1,89E-06	-	[1]
LSH (chave de nível)	5	5,90E-08	5,90E-08	2,95E-07	2,95E-07	[3]
Válvula Check (retenção)	2	5,41E-05	-	1,08E-04	-	[1]
Mangote	2	1,04E-04	1,04E-04	2,08E-04	2,08E-04	[1]
Tubulação	50	5,00E-07	5,00E-07	2,50E-05	2,50E-05	[3]
<b>TOTAL</b>				<b>6,48E-04</b>	<b>2,33E-04</b>	



- **Cenários 21 e 22**

O máximo volume de cimento que pode ser liberado durante o seu armazenamento e circulação é de 113 m<sup>3</sup>, correspondendo ao volume do maior silo de estocagem de cimento presentes na Unidade, conforme pode ser constatado no plano de capacidade da unidade, o qual é apresentado no **Anexo B** deste documento. É digno de nota que, a exemplo do que ocorreria para o sistema envolvendo a barita/bentonita, também para o cimento foi adotada uma classificação de severidade um nível abaixo à correspondente ao volume liberado, de acordo com a Tabela II.12.3.2. Desta forma, como resultante do sistema envolvendo a liberação de cimento durante a sua estocagem e circulação obtém-se os seguintes cenários e respectivas severidades:

- **Cenário 21** – Pequeno vazamento (até 8 m<sup>3</sup>): severidade leve (1).
- **Cenário 22** – Médio vazamento (até 113 m<sup>3</sup>): severidade menor (2).

Com relação à frequência de ocorrência destes cenários, os componentes envolvidos e utilizados no cálculo desta frequência foram aqueles indicados na Tabela II.12.3.16, os quais, de acordo com os fluxogramas da unidade apresentados no **Anexo A** deste documento são os componentes envolvidos no sistema analisado. As frequências de cada componente bem como as frequências resultantes correspondentes a cada um dos cenários analisados são apresentadas na Tabela II.12.3.16.



TABELA II.12.3.16 – Frequências dos cenários 21 e 22

SISTEMA	Cimento					
SUBSISTEMA	Armazenamento e Circulação					
CENÁRIOS	21 e 22	Vazamento de cimento devido furos, trincas/ruptura ou falhas de vedação em silos, linhas e/ou acessórios a partir do silo de estocagem até os pontos de consumo, resultando em liberação de cimento para o mar.				
Descrição dos componentes referentes aos cenários 21 e 22	Comprimento(m) ou nº de componentes	Taxa de Falha (ano <sup>-1</sup> )		Frequência (ano <sup>-1</sup> )		Referências Bibliográficas
		Pequeno Vazamento	Médio Vazamento	Pequeno Vazamento	Médio Vazamento	
Ciclone	2	1,00E-06	-	2,00E-06	-	[3]
Tanque Coletor	4	1,00E-06	1,00E-08	4,00E-06	4,00E-08	[3]
Válvula de alívio (PSV)	3	4,80E-07	-	1,44E-06	0,00E+00	[4]
Válvula Borboleta	25	1,40E-05	-	3,51E-04	-	[1]
Transmissor de Pressão	4	7,30E-07	-	2,92E-06	-	[1]
Indicador de Pressão	4	6,30E-07	-	2,52E-06	-	[1]
LSH (chave de nível)	5	5,90E-08	5,90E-08	2,95E-07	2,95E-07	[4]
Mangote	2	1,04E-04	1,04E-04	2,08E-04	2,08E-04	[1]
Tubulação	50	5,00E-07	5,00E-07	2,50E-05	2,50E-05	[3]
<b>TOTAL</b>				<b>5,97E-04</b>	<b>2,33E-04</b>	



- **Cenário 23**

Para a determinação da severidade do cenário relacionado ao vazamento de óleo e/ou produtos químicos devido à perda de estabilidade da Unidade de Perfuração resultando em seu afundamento foi calculada a soma dos tanques de óleo diesel, óleo lubrificante, *bilge tank*, recuperação de óleo/óleo sujo, fluido de perfuração (ativo e reserva), óleo base, barita/bentonita e cimento presentes no navio-sonda. Assim sendo, o volume total obtido foi de 11.760,7 m<sup>3</sup>, resultando, de acordo com a Tabela II.12.3.2, em uma severidade crítica (4). É importante mencionar que, na unidade de perfuração, do volume total apresentado 6.816,5 m<sup>3</sup> correspondem especificamente ao armazenamento de óleo (óleo diesel, óleo lubrificante, e óleo base). Vale mencionar ainda que, os tanques de querosene de aviação não estão sendo considerados na determinação do inventário associado a este cenário, pois não há previsão de abastecimento de aeronaves durante a realização da atividade.

No que diz respeito à frequência de ocorrência da perda de estabilidade da Unidade de Perfuração (do tipo navio-sonda) resultando em afundamento, para a sua determinação considerou-se a frequência de afundamento de unidades do tipo navio-sonda apresentada no WOAD, 1999 a qual possui o valor de 5,00E-3, sendo classificada, de acordo com a Tabela II.12.3.1, como sendo de ocorrência improvável (B).

- **Cenário 24**

Para a determinação da severidade do 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, 1.500 m<sup>3</sup>, dentre as embarcações de apoio recentemente utilizadas pela empresa. Este volume corresponde ainda à capacidade máxima de armazenamento de óleo diesel nas 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.

Com relação à frequência de ocorrência deste cenário, em virtude de não ter sido encontrado em banco de dados uma frequência associada à perda total do inventário da embarcação de apoio devido ao afundamento desta, considerou-se, de forma qualitativa, que este evento tenha uma frequência associada da ordem de 1,00E-03, sendo classificado, de acordo com a Tabela II.12.3.1, como improvável.



➤ **Referências Bibliográficas**

[1] HSE – Offshore Release Statistics, 2002.

[2] Blowout and Well Release Frequencies – Based on SINTEF Offshore Blowout Database, 2005 – Scandpower, 2006.

[3] Guidelines for Quantitative Risk Assessment “Purple Book” – Committee for the Prevention of Disasters – CPR 18E, 1st Edition.

[4] Methods for Determining and Processing Probabilities “Red Book” – Committee for the Prevention of Disasters – CPR, 2<sup>nd</sup> Edition, Sdu Uitgevers, Netherlands, 1997

A Tabela II.12.3.17 apresentada abaixo contém o sumário dos resultados obtidos na determinação das frequências e das severidades dos cenários acidentais.



TABELA II.12.3.17– Sumário dos resultados obtidos

CENÁRIO ACIDENTAL	SISTEMA	SUBSISTEMA	PERIGO	FREQUÊNCIA			SEVERIDADE			RISCO
				Valor	Denominação	Categoria	Volume Máximo	Denominação	Categoria	
Cenário 01	Perfuração	Preparação e Tratamento do Fluido de Perfuração	Pequeno vazamento de fluido de perfuração devido a furos, trincas ou falha de vedação em tanques, linhas e/ou acessórios durante a sua preparação e tratamento, resultando em espalhamento de fluido de perfuração por áreas adjacentes.	1,36E-02	Provável	C	8 m <sup>3</sup>	Menor	(2)	Médio
Cenário 02			Médio vazamento de fluido de perfuração devido à ruptura em tanques, linhas e/ou acessórios durante a sua preparação e tratamento, resultando em espalhamento de fluido de perfuração por áreas adjacentes.	3,95E-03	Improvável	B	10,5 m <sup>3</sup>	Moderada	(3)	Médio
Cenário 03	Perfuração	Armazenamento e Circulação do Fluido de Perfuração	Pequeno vazamento de fluido de perfuração devido a furos, trincas e falhas na tubulação de transferência com espalhamento de fluido por áreas adjacentes.	1,85E-02	Provável	C	8 m <sup>3</sup>	Menor	(2)	Médio



CENÁRIO ACIDENTAL	SISTEMA	SUBSISTEMA	PERIGO	FREQUÊNCIA			SEVERIDADE			RISCO
				Valor	Denominação	Categoria	Volume Máximo	Denominação	Categoria	
Cenário 04	Perfuração	Armazenamento e Circulação do Fluido de Perfuração	Médio vazamento de fluido de perfuração devido à ruptura total da tubulação de transferência entre o tanque de estocagem e o ponto de aplicação com espalhamento de fluido por áreas adjacentes.	3,28E-03	Improvável	B	80 m <sup>3</sup>	Moderada	(3)	Médio
Cenário 05		Pequeno vazamento de óleo cru e gás no processo de perfuração devido à falha do sistema de controle de poço com espalhamento de óleo no mar	3,10E-04	Remota	A	8 m <sup>3</sup>	Menor	(2)	Baixo	
Cenário 06		Controle do Poço	Médio vazamento de óleo cru e gás no processo de perfuração devido à falha do sistema de controle de poço com espalhamento de óleo no mar	3,10E-04	Remota	A	200 m <sup>3</sup>	Moderada	(3)	Baixo
Cenário 07		Grande vazamento de óleo cru e gás no processo de perfuração devido à falha do sistema de controle de poço com espalhamento de óleo no mar	3,10E-04	Remota	A	46.742 m <sup>3</sup>	Catastrófica	(5)	Médio	



CENÁRIO ACIDENTAL	SISTEMA	SUBSISTEMA	PERIGO	FREQUÊNCIA			SEVERIDADE			RISCO
				Valor	Denominação	Categoria	Volume Máximo	Denominação	Categoria	
Cenário 08	Óleo Combustível	Armazenamento e Circulação	Pequeno vazamento de óleo combustível devido a furos, trincas ou falhas de vedação em tanques, linhas e/ou acessórios cobrindo desde o tanque de estocagem até o ponto de consumo e resultando em vazamento em áreas adjacentes.	2,58E-03	Improável	B	8 m <sup>3</sup>	Menor	(2)	Baixo
Cenário 09			Médio vazamento de óleo combustível devido furos, trincas ou falhas de vedação em tanques, linhas e/ou acessórios cobrindo desde o tanque de estocagem até o ponto de consumo e resultando em derrame de óleo para o mar.	2,20E-04	Remota	A	200 m <sup>3</sup>	Moderada	(3)	Baixo
Cenário 10			Grande vazamento de óleo combustível devido à ruptura total em tanques, linhas e acessórios cobrindo desde o tanque de estocagem até o ponto de consumo e resultando em derrame de óleo para o mar.	2,04E-04	Remota	A	1.905,8 m <sup>3</sup>	Crítica	(4)	Médio



CENÁRIO ACIDENTAL	SISTEMA	SUBSISTEMA	PERIGO	FREQUÊNCIA			SEVERIDADE			RISCO
				Valor	Denominação	Categoria	Volume Máximo	Denominação	Categoria	
Cenário 11	Óleo Combustível	Embarcações de Apoio	Pequeno vazamento de óleo combustível devido à trincas e furos no tanque de estocagem da embarcação de apoio com espalhamento de óleo para áreas adjacentes e consequente derrame de óleo para o mar.	1,00E-06	Remota	A	8 m <sup>3</sup>	Menor	(2)	Baixo
Cenário 12			Médio vazamento de óleo combustível devido à ruptura do tanque de estocagem da embarcação de apoio com espalhamento de óleo para áreas adjacentes e consequente derrame para o mar.	1,00E-08	Remota	A	200 m <sup>3</sup>	Moderada	(3)	Baixo
Cenário 13			Grande vazamento de óleo combustível devido à ruptura do tanque de estocagem da embarcação de apoio com espalhamento de óleo para áreas adjacentes e consequente derrame para o mar.	1,00E-08	Remota	A	204 m <sup>3</sup>	Crítica	(4)	Médio



CENÁRIO ACIDENTAL	SISTEMA	SUBSISTEMA	PERIGO	FREQUÊNCIA			SEVERIDADE			RISCO
				Valor	Denominação	Categoria	Volume Máximo	Denominação	Categoria	
Cenário 14	Óleo Combustível	Transferência da Embarcação de Apoio para a Unidade de Perfuração	Pequeno vazamento de óleo combustível devido a furo, falhas e/ou desconexão de componentes do sistema de transferência (mangotes, válvulas e bomba de transferência) com liberação de óleo para o mar.	3,60E-04	Remota	A	7,5 m <sup>3</sup>	Menor	(2)	Baixo
Cenário 15	Drenagem e Tratamento de Efluentes	Drenagem Controlada de Efluentes Oleosos	Pequeno vazamento de efluentes oleosos / água oleosa devido a furos, trincas ou falhas de vedação em tanques, linhas e/ou acessórios do sistema de separação de água oleosa.	5,35E-03	Improvável	B	8 m <sup>3</sup>	Menor	(2)	Baixo
Cenário 16			Médio vazamento de efluentes oleosos / água oleosa devido à ruptura total da linha, tanques e acessórios do sistema de separação de água oleosa.	1,60E-03	Improvável	B	98 m <sup>3</sup>	Moderada	(3)	Médio



CENÁRIO ACIDENTAL	SISTEMA	SUBSISTEMA	PERIGO	FREQUÊNCIA			SEVERIDADE			RISCO
				Valor	Denominação	Categoria	Volume Máximo	Denominação	Categoria	
Cenário 17	Óleo Lubrificante	Armazenamento e Circulação	Pequeno vazamento de óleo lubrificante devido a furos, trincas ou falhas de vedação em tanques, linhas e/ou acessórios a partir do ponto de estocagem até os pontos de consumo, resultando em liberação de óleo em áreas adjacentes.	3,54E-03	Improvável	B	8 m <sup>3</sup>	Menor	(2)	Baixo
Cenário 18			Médio vazamento de óleo lubrificante devido à ruptura total de tanques, linhas e acessórios a partir do tanque de estocagem até os pontos de consumo resultando em liberação de óleo para o mar.	1,59E-03	Improvável	B	47,1 m <sup>3</sup>	Moderada	(3)	Médio
Cenário 19	Barita/ Bentonita	Armazenamento e Circulação	Pequeno vazamento de barita/bentonita devido a furos, trincas ou falhas de vedação em silos, linhas e/ou acessórios a partir do silo de estocagem até os pontos de consumo, resultando em liberação de barita/bentonita para o mar..	6,48E-04	Remota	A	8 m <sup>3</sup>	Leve	(1)	Baixo



CENÁRIO ACIDENTAL	SISTEMA	SUBSISTEMA	PERIGO	FREQUÊNCIA			SEVERIDADE			RISCO
				Valor	Denominação	Categoria	Volume Máximo	Denominação	Categoria	
Cenário 20	Barita/ Bentonita	Armazenamento e Circulação	Médio vazamento de barita/bentonita devido à ruptura em silos, linhas e/ou acessórios a partir do silo de estocagem até os pontos de consumo, resultando em liberação de barita/bentonita para o mar.	2,33E-04	Remota	A	113 m <sup>3</sup>	Menor	(2)	Baixo
Cenário 21	Cimento	Armazenamento e Circulação	Pequeno vazamento de cimento devido a furos, trincas ou falhas de vedação em silos, linhas e/ou acessórios a partir do silo de estocagem até os pontos de consumo resultando em liberação de cimento para o mar.	5,97E-04	Remota	A	8 m <sup>3</sup>	Leve	(1)	Baixo
Cenário 22			Médio vazamento de cimento devido à ruptura em silos, linhas e/ou acessórios a partir do silo de estocagem até os pontos de consumo, resultando em liberação de cimento para o mar.	2,33E-04	Remota	A	113 m <sup>3</sup>	Menor	(2)	Baixo



CENÁRIO ACIDENTAL	SISTEMA	SUBSISTEMA	PERIGO	FREQUÊNCIA			SEVERIDADE			RISCO
				Valor	Denominação	Categoria	Volume Máximo	Denominação	Categoria	
Cenário 23	Estabilidade	Unidade de Perfuração	Grande vazamento de óleo e/ou produtos químicos devido ao afundamento da unidade de perfuração.	5,00E-03	Improvável	B	11.760,7m <sup>3</sup> <sub>10</sub>	Crítica	(4)	Médio
Cenário 24		Embarcações de Apoio	Grande vazamento de óleo diesel devido ao afundamento da embarcação de apoio.	1,00E-03	Improvável	B	1.500 m <sup>3</sup>	Crítica	(4)	Médio

<sup>10</sup> Deste total, 6.816,5 m<sup>3</sup> correspondem a armazenamento de óleo (óleo combustível + óleo lubrificante + óleo base).



## Resultados

Uma vez determinadas as frequências de ocorrência e as severidades dos cenários acidentais levantados na avaliação da atividade de perfuração na Bacia da Foz do Amazonas, são apresentadas a seguir as planilhas de Análise Preliminar de Riscos (APR) para cada um dos cenários acidentais.

A Figura II.12.3.2 apresentada a distribuição dos cenários levantados na APR realizada na matriz de classificação de risco.



ANÁLISE PRELIMINAR DE RISCOS – APR								
EMPRESA: BP		Unidade de Perfuração: ENSCO DS-4			FOLHA: 01/02			
DEPARTAMENTO: HSE				REVISÃO: 00				
SISTEMA: Perfuração		SUBSISTEMA: Preparação e Tratamento do Fluido de Perfuração			DATA: Março de 2015			
Perigo	Causas	Modo de Detecção	Efeitos	Categoria de Frequência	Categoria de Severidade	Risco	Recomendações	Cenário
Pequeno vazamento de fluido de perfuração devido a furos, trincas ou falha de vedação em tanques, linhas e/ou acessórios durante a sua preparação e tratamento, resultando em espalhamento de fluido de perfuração por áreas adjacentes.  ( $0 < PV \leq 8 \text{ m}^3$ )	- Vazamento em tanques, bombas, tubulações ou válvulas devido a: <ul style="list-style-type: none"><li>• corrosão;</li><li>• falha na vedação de juntas e conexões;</li><li>• falha operacional.</li></ul>	- Instrumentação - Visual	- Vazamento contido na Unidade Marítima de Perfuração (UMP).	C	2	Médio	R1) Seguir os procedimentos de inspeção e manutenção previstos no sistema de gerenciamento da unidade de perfuração.	01



ANÁLISE PRELIMINAR DE RISCOS – APR								
EMPRESA: BP		Unidade de Perfuração: ENSCO DS-4			FOLHA: 02/02			
DEPARTAMENTO: HSE				REVISÃO: 00				
SISTEMA: Perfuração		SUBSISTEMA: Preparação e Tratamento do Fluido de Perfuração			DATA: Março de 2015			
Perigo	Causas	Modo de Detecção	Efeitos	Categoria de Frequência	Categoria de Severidade	Risco	Recomendações	Cenário
<p>Médio vazamento de fluido de perfuração devido à ruptura em tanques, linhas e/ou acessórios durante a sua preparação e tratamento, resultando em espalhamento de fluido de perfuração por áreas adjacentes.</p> <p>(8 &lt; MV ≤ 10,5 m<sup>3</sup>)</p>	<p>- Vazamento em tanques, bombas, tubulações ou válvulas devido a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• impacto mecânico;</li> <li>• corrosão;</li> <li>• falha operacional;</li> <li>• colisão de aeronave;</li> <li>• ruptura de riser.</li> </ul>	<p>- Instrumentação</p> <p>- Visual</p>	<p>- Vazamento contido na UMP.</p>	B	3	Médio	R1) Seguir os procedimentos de inspeção e manutenção previstos no sistema de gerenciamento da unidade de perfuração.	02



ANÁLISE PRELIMINAR DE RISCOS – APR								
EMPRESA: BP			Unidade de Perfuração: ENSCO DS-4			FOLHA: 01/02		
DEPARTAMENTO: HSE					REVISÃO: 00			
SISTEMA: Perfuração			SUBSISTEMA: Armazenamento e Circulação do Fluido de Perfuração			DATA: Março de 2015		
Perigo	Causas	Modo de Detecção	Efeitos	Categoria de Frequência	Categoria de Severidade	Risco	Recomendações	Cenário
Pequeno vazamento de fluido de perfuração devido a furos, trincas e falhas de vedação na tubulação de transferência com espalhamento de fluido por áreas adjacentes.  ( $0 < PV \leq 8 \text{ m}^3$ )	- Vazamento em tanques, bombas, tubulações ou válvulas devido a: <ul style="list-style-type: none"><li>• corrosão;</li><li>• falha na vedação de juntas e conexões;</li><li>• falha operacional.</li></ul>	- Instrumentação - Visual	- Vazamento contido na UMP.	C	2	Médio	R1) Seguir os procedimentos de inspeção e manutenção previstos no sistema de gerenciamento da unidade de perfuração.	03



ANÁLISE PRELIMINAR DE RISCOS – APR								
EMPRESA: BP			Unidade de Perfuração: ENSCO DS-4			FOLHA: 02/02		
DEPARTAMENTO: HSE						REVISÃO: 00		
SISTEMA: Perfuração			SUBSISTEMA: Armazenamento e Circulação do Fluido de Perfuração			DATA: Março de 2015		
Perigo	Causas	Modo de Detecção	Efeitos	Categoria de Frequência	Categoria de Severidade	Risco	Recomendações	Cenário
Médio vazamento de fluido de perfuração devido à ruptura total da tubulação de transferência entre o tanque de estocagem e o ponto de aplicação de fluido por áreas adjacentes.  ( $8 < MV \leq 80 \text{ m}^3$ )	- Vazamento em tanques, bombas, tubulações ou válvulas devido a: <ul style="list-style-type: none"><li>• impacto mecânico;</li><li>• corrosão;</li><li>• falha operacional;</li><li>• colisão de aeronave.</li></ul> - Ruptura de riser.	- Instrumentação - Visual	- Vazamento contido na UMP.	B	3	Médio	R1) Seguir os procedimentos de inspeção e manutenção previstos no sistema de gerenciamento da unidade de perfuração.	04



ANÁLISE PRELIMINAR DE RISCOS – APR								
EMPRESA: BP		Unidade de Perfuração: ENSCO DS-4		FOLHA: 01/02				
DEPARTAMENTO: HSE				REVISÃO: 00				
SISTEMA: Perfuração		SUBSISTEMA: Controle do Poço		DATA: Março de 2015				
Perigo	Causas	Modo de Detecção	Efeitos	Categoria de Frequência	Categoria de Severidade	Risco	Recomendações	Cenário
Pequeno vazamento de óleo cru e gás no processo de perfuração devido à falha do sistema de controle de poço com espalhamento de óleo no mar  ( $0 < PV \leq 8 \text{ m}^3$ )	- Fluxo indesejável de fluidos da formação para dentro do poço ( <i>kick</i> ) e falha nos dispositivos e procedimentos de retomada do controle ou fechamento do poço.	- Instrumentação de controle do poço	- <i>Blowout</i> - Contaminação ambiental - Possibilidade de incêndio em poça e <i>flash</i> .	A	2	Baixo	R1) Seguir os procedimentos de inspeção e manutenção previstos no sistema de gerenciamento da unidade de perfuração. R2) Garantir a existência de equipamentos, materiais, procedimentos e qualificação técnica do pessoal envolvido nas operações de controle do poço. R3) Dispor de Plano de Emergência Individual. C2) A unidade de perfuração é dotada de sistema de posicionamento, cuja condição de funcionamento é garantida pelo cumprimento do programa de inspeção e manutenção da unidade.	05



ANÁLISE PRELIMINAR DE RISCOS – APR								
EMPRESA: BP		Unidade de Perfuração: ENSCO DS-4		FOLHA: 02/02				
DEPARTAMENTO: HSE				REVISÃO: 00				
SISTEMA: Perfuração		SUBSISTEMA: Controle do Poço		DATA: Março de 2015				
Perigo	Causas	Modo de Detecção	Efeitos	Categoria de Frequência	Categoria de Severidade	Risco	Recomendações	Cenário
Médio vazamento de óleo cru e gás no processo de perfuração devido à falha do sistema de controle de poço com espalhamento de óleo no mar  ( $8 < MV \leq 200 \text{ m}^3$ )	- Fluxo indesejável de fluidos da formação para dentro do poço ( <i>kick</i> ) e falha nos dispositivos e procedimentos de retomada do controle ou fechamento do poço.	- Instrumentação de controle do poço	- <i>Blowout</i> - Contaminação ambiental - Possibilidade de explosão e incêndio	A	3	Baixo	R1) Seguir os procedimentos de inspeção e manutenção previstos no sistema de gerenciamento da unidade de perfuração. R2) Garantir a existência de equipamentos, materiais, procedimentos e qualificação técnica do pessoal envolvido nas operações de controle do poço. R3) Dispor de Plano de Emergência Individual. C2) A unidade de perfuração é dotada de sistema de posicionamento, cuja condição de funcionamento é garantida pelo cumprimento do programa de inspeção e manutenção da unidade.	06



ANÁLISE PRELIMINAR DE RISCOS – APR								
EMPRESA: BP		Unidade de Perfuração: ENSCO DS-4		FOLHA: 02/02				
DEPARTAMENTO: HSE				REVISÃO: 00				
SISTEMA: Perfuração		SUBSISTEMA: Controle do Poço		DATA: Março de 2015				
Perigo	Causas	Modo de Detecção	Efeitos	Categoria de Frequência	Categoria de Severidade	Risco	Recomendações	Cenário
Grande vazamento de óleo cru e gás no processo de perfuração devido à falha do sistema de controle de poço com espalhamento de óleo no mar  (200 < GV ≤ 46.742 m <sup>3</sup> ) <sup>11</sup>	- Fluxo indesejável de fluidos da formação para dentro do poço ( <i>kick</i> ) e falha nos dispositivos e procedimentos de retomada do controle ou fechamento do poço.	- Instrumentação de controle do poço	- <i>Blowout</i> - Contaminação ambiental - Possibilidade de explosão e incêndio	A	5	Médio	R1) Seguir os procedimentos de inspeção e manutenção previstos no sistema de gerenciamento da unidade de perfuração. R2) Garantir a existência de equipamentos, materiais, procedimentos e qualificação técnica do pessoal envolvido nas operações de controle do poço. R3) Dispor de Plano de Emergência Individual. C2) A unidade de perfuração é dotada de sistema de posicionamento, cuja condição de funcionamento é garantida pelo cumprimento do programa de inspeção e manutenção da unidade.	07

<sup>11</sup> Volume calculado considerando a vazão de produção de óleo do poço de aproximadamente 1.558 m<sup>3</sup>/d co



ANÁLISE PRELIMINAR DE RISCOS – APR								
EMPRESA: BP		Unidade de Perfuração: ENSCO DS-4		FOLHA: 01/03				
DEPARTAMENTO: HSE				REVISÃO: 00				
SISTEMA: Óleo Combustível		SUBSISTEMA: Armazenamento e Circulação		DATA: Março de 2015				
Perigo	Causas	Modo de Detecção	Efeitos	Categoria de Frequência	Categoria de Severidade	Risco	Recomendações	Cenário
Pequeno vazamento de óleo combustível devido a furos, trincas ou falhas de vedação em tanques, linhas e/ou acessórios cobrindo desde o tanque de estocagem até o ponto de consumo e resultando em derrame de óleo em áreas adjacentes  ( $0 < PV \leq 8 \text{ m}^3$ )	- Vazamento em tanques, bombas, tubulações ou válvulas devido a: <ul style="list-style-type: none"><li>• corrosão;</li><li>• falha na vedação de juntas e conexões;</li><li>• falha operacional.</li></ul>	- Instrumentação - Visual	- Vazamento contido na UMP.	B	2	Baixo	R1) Seguir os procedimentos de inspeção e manutenção previstos no sistema de gerenciamento da unidade de perfuração.	08



ANÁLISE PRELIMINAR DE RISCOS – APR								
EMPRESA: BP		Unidade de Perfuração: ENSCO DS-4			FOLHA: 02/03			
DEPARTAMENTO: HSE				REVISÃO: 00				
SISTEMA: Óleo Combustível		SUBSISTEMA: Armazenamento e Circulação			DATA: Março de 2015			
Perigo	Causas	Modo de Detecção	Efeitos	Categoria de Frequência	Categoria de Severidade	Risco	Recomendações	Cenário
<p>Médio vazamento de óleo combustível devido a furos, trincas ou falhas de vedação em tanques, linhas e/ou acessórios cobrindo desde o tanque de estocagem até o ponto de consumo e resultando em derrame de óleo para o mar.</p> <p>(<math>8 &lt; MV \leq 200 \text{ m}^3</math>)</p>	<p>- Vazamento em tanques, bombas, tubulações ou válvulas devido a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• corrosão;</li> <li>• falha na vedação de juntas e conexões;</li> <li>• falha operacional.</li> </ul>	<p>- Instrumentação</p> <p>- Visual</p>	<p>- Contaminação ambiental</p> <p>- Possibilidade de incêndio em poça e <i>flash</i>.</p>	A	3	Baixo	<p>R1) Seguir os procedimentos de inspeção e manutenção previstos no sistema de gerenciamento da unidade de perfuração.</p> <p>R3) Dispor de Plano de Emergência Individual.</p>	09



ANÁLISE PRELIMINAR DE RISCOS – APR								
EMPRESA: BP		Unidade de Perfuração: ENSCO DS-4		FOLHA: 03/03				
DEPARTAMENTO: HSE				REVISÃO: 00				
SISTEMA: Óleo Combustível		SUBSISTEMA: Armazenamento e Circulação		DATA: Março de 2015				
Perigo	Causas	Modo de Detecção	Efeitos	Categoria de Frequência	Categoria de Severidade	Risco	Recomendações	Cenário
Grande vazamento de óleo combustível devido à ruptura total em tanques, linhas e acessórios cobrindo desde o tanque de estocagem até o ponto de consumo e resultando em derrame de óleo para o mar.  (200 < GV ≤ 1.905,8 m <sup>3</sup> )	- Vazamento em tanques, bombas, tubulações ou válvulas devido a: <ul style="list-style-type: none"><li>• impacto mecânico;</li><li>• corrosão;</li><li>• falha operacional;</li><li>• colisão de aeronave.</li></ul>	- Instrumentação - Visual	- Contaminação ambiental - Possibilidade de incêndio em poça e <i>flash</i> .  <u>Observação</u> Volume máximo derramado: 1.905,8 m <sup>3</sup> (correspondente ao inventário do maior tanque de estocagem de óleo diesel marítimo da unidade de perfuração)	A	4	Médio	R1) Seguir os procedimentos de inspeção e manutenção previstos no sistema de gerenciamento da unidade de perfuração.  R3) Dispor de Plano de Emergência Individual.	10



ANÁLISE PRELIMINAR DE RISCOS – APR								Recomendações	Cenário
EMPRESA: BP		Unidade de Perfuração: ENSCO DS-4			FOLHA: 01/03				
DEPARTAMENTO: HSE				REVISÃO: 00					
SISTEMA: Óleo Combustível		SUBSISTEMA: Embarcações de Apoio			DATA: Março de 2015				
Perigo	Causas	Modo de Detecção	Efeitos	Categoria de Frequência	Categoria de Severidade	Risco			
Pequeno vazamento de óleo combustível devido a trincas e furos no tanque de estocagem da embarcação de apoio com espalhamento de óleo para áreas adjacentes.  ( $0 < PV \leq 8 \text{ m}^3$ )	Vazamentos em tanques devido à: <ul style="list-style-type: none"><li>• Corrosão;</li><li>• Trincas e furos.</li></ul>	- Visual	- Contaminação ambiental.  - Possibilidade de incêndio em poça e <i>flash</i> .	A	2	Baixo	R3) Dispor de Plano de Emergência Individual.  C1) A atividade será apoiada por embarcações certificadas, dotadas, para essas operações, de sistemas de posicionamento dinâmico, cuja condição de funcionamento é garantida pelo cumprimento do programa de inspeção e manutenção da embarcação.	11	



ANÁLISE PRELIMINAR DE RISCOS – APR								
EMPRESA: BP		Unidade de Perfuração: ENSCO DS-4			FOLHA: 02/03			
DEPARTAMENTO: HSE				REVISÃO: 00				
SISTEMA: Óleo Combustível		SUBSISTEMA: Embarcações de Apoio			DATA: Março de 2015			
Perigo	Causas	Modo de Detecção	Efeitos	Categoria de Frequência	Categoria de Severidade	Risco	Recomendações	Cenário
Médio vazamento de óleo combustível devido a trincas e furos no tanque de estocagem da embarcação de apoio com espalhamento de óleo para áreas adjacentes e consequente derrame para o mar.  (8 < MV ≤ 200 m <sup>3</sup> )	Vazamentos em tanques devido à: <ul style="list-style-type: none"><li>• Corrosão;</li><li>• Trincas e furos.</li></ul>	- Visual	- Contaminação ambiental. - Possibilidade de incêndio em poça e <i>flash</i> .	A	3	Baixo	R3) Dispor de Plano de Emergência Individual.  C1) A atividade será apoiada por embarcações certificadas, dotadas, para essas operações, de sistemas de posicionamento dinâmico, cuja condição de funcionamento é garantida pelo atendimento do programa de inspeção e manutenção da embarcação.	12



ANÁLISE PRELIMINAR DE RISCOS – APR								
EMPRESA: BP		Unidade de Perfuração: ENSCO DS-4			FOLHA: 03/03			
DEPARTAMENTO: HSE				REVISÃO: 00				
SISTEMA: Óleo Combustível		SUBSISTEMA: Embarcações de Apoio			DATA: Março de 2015			
Perigo	Causas	Modo de Detecção	Efeitos	Categoria de Frequência	Categoria de Severidade	Risco	Recomendações	Cenário
Grande vazamento de óleo combustível devido à ruptura do tanque de estocagem da embarcação de apoio com espalhamento de óleo para áreas adjacentes e consequente derrame para o mar.  (200 < GV ≤ 204 m <sup>3</sup> ) <sup>12</sup>	Vazamentos em tanques devido à: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Corrosão;</li> <li>• Trincas e furos.</li> </ul>	- Visual	- Contaminação ambiental. - Possibilidade de incêndio em poça e <i>flash</i> .	A	4	Médio	R3) Dispor de Plano de Emergência Individual.  C1) A atividade será apoiada por embarcações certificadas, dotadas, para essas operações, de sistemas de posicionamento dinâmico, cuja condição de funcionamento é garantida pelo atendimento do programa de inspeção e manutenção da embarcação.	13

<sup>12</sup> Volume do maior tanque de estocagem de óleo combustível dentre as embarcações de apoio comumente utilizadas pela empresa e das embarcações tipo previstas para a atividade.



ANÁLISE PRELIMINAR DE RISCOS – APR								
EMPRESA: BP			Unidade de Perfuração: ENSCO DS-4			FOLHA: 01/01		
DEPARTAMENTO: HSE					REVISÃO: 00			
SISTEMA: Óleo Combustível			SUBSISTEMA: Transferência da embarcação de apoio para a unidade de perfuração			DATA: Março de 2015		
Perigo	Causas	Modo de Detecção	Efeitos	Categoria de Frequência	Categoria de Severidade	Risco	Recomendações	Cenário
Pequeno vazamento de óleo combustível devido a furo, falhas e/ou desconexão de componentes do sistema de transferência (mangotes, válvulas e bomba de transferência) com liberação de óleo para o mar.  ( $0 < PV \leq 7,5 \text{ m}^3$ ) <sup>13</sup>	- Furo ou desconexão de mangote de transferência. - Falha em bomba ou válvula. - Falha operacional.	- Visual	- Contaminação ambiental - Possibilidade de incêndio em poça e <i>flash</i> .	A	2	Baixo	R3) Dispor de Plano de Emergência Individual. R4) Evitar a realização de operações de transferência no período noturno. R5) Somente utilizar mangotes submetidos a testes hidrostáticos periódicos. R6) Manter bornais de drenagem fechados durante a transferência. R7) Manter operadores na unidade de perfuração e na embarcação de apoio munidos de rádio para supervisão da operação. C1) A atividade será apoiada por embarcações certificadas, dotadas, para essas operações, de sistemas de posicionamento dinâmico, cuja condição de funcionamento é garantida pelo cumprimento do programa de inspeção e manutenção da embarcação. C2) A unidade de perfuração é dotada de sistema de posicionamento, cuja condição de funcionamento é garantida pelo cumprimento do programa de inspeção e manutenção da unidade.	14

<sup>13</sup> Volume calculado considerando uma vazão de transferência de 150 m<sup>3</sup>/h e um tempo de 03 (três) minutos para detectar e interromper o vazamento.



ANÁLISE PRELIMINAR DE RISCOS – APR								
EMPRESA: BP		Unidade de Perfuração: ENSCO DS-4			FOLHA: 01/02			
DEPARTAMENTO: HSE								
SISTEMA: Drenagem e Tratamento de Efluentes		SUBSISTEMA: Drenagem Controlada de Efluentes Oleosos			DATA: Março de 2015			
Perigo	Causas	Modo de Detecção	Efeitos	Categoria de Frequência	Categoria de Severidade	Risco	Recomendações	Cenário
Pequeno vazamento de efluentes oleosos / água oleosa devido a furos, trincas ou falhas de vedação em tanques, linhas e/ou acessórios do sistema de separação de água oleosa.  ( $0 < PV \leq 8 \text{ m}^3$ )	- Vazamento em tanques, tubulações ou válvulas devido a: <ul style="list-style-type: none"><li>• corrosão;</li><li>• falha na vedação de juntas e conexões;</li><li>• falha operacional.</li></ul>	- Visual	- Contaminação ambiental  - Possibilidade de incêndio em poça e <i>flash</i> ..	B	2	Baixo	R1) Seguir os procedimentos de inspeção e manutenção previstos no sistema de gerenciamento da unidade de perfuração.  R3) Dispor de Plano de Emergência Individual.	15



ANÁLISE PRELIMINAR DE RISCOS – APR								
EMPRESA: BP		Unidade de Perfuração: ENSCO DS-4			FOLHA: 02/02			
DEPARTAMENTO: HSE				REVISÃO: 00				
SISTEMA: Drenagem e Tratamento de Efluentes		SUBSISTEMA: Drenagem Controlada de Efluentes Oleosos			DATA: Março de 2015			
Perigo	Causas	Modo de Detecção	Efeitos	Categoria de Frequência	Categoria de Severidade	Risco	Recomendações	Cenário
<p>Médio vazamento de efluentes oleosos / água oleosa devido à ruptura total da linha, tanques e acessórios do sistema de separação de água oleosa.</p> <p>(<math>8 &lt; MV \leq 98 \text{ m}^3</math>)</p>	<p>- Vazamento em tanques, tubulações ou válvulas devido a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• impacto mecânico;</li> <li>• corrosão;</li> <li>• falha operacional;</li> <li>• colisão de aeronave.</li> </ul>	- Visual	<p>- Contaminação ambiental</p> <p>- Possibilidade de incêndio em poça e <i>flash</i>.</p> <p><u>Observação</u> Volume máximo derramado correspondente ao volume total do tanque de recuperação de óleo, considerando-se que 100% do volume do conteúdo do tanque é composto por óleo.</p>	B	3	Médio	<p>R1) Seguir os procedimentos de inspeção e manutenção previstos no sistema de gerenciamento da unidade de perfuração.</p> <p>R3) Disponibilizar Plano de Emergência Individual.</p>	16



ANÁLISE PRELIMINAR DE RISCOS – APR								
EMPRESA: BP		Unidade de Perfuração: ENSCO DS-4		FOLHA: 01/02				
DEPARTAMENTO: HSE				REVISÃO: 00				
SISTEMA: Óleo Lubrificante		SUBSISTEMA: Armazenamento e Circulação		DATA: Março de 2015				
Perigo	Causas	Modo de Detecção	Efeitos	Categoria de Frequência	Categoria de Severidade	Risco	Recomendações	Cenário
Pequeno vazamento de óleo lubrificante devido a furos, trincas ou falhas de vedação em tanques, linhas e/ou acessórios a partir do ponto de estocagem até os pontos de consumo, resultando em liberação de óleo em áreas adjacentes.  ( $0 < PV \leq 8 \text{ m}^3$ )	- Vazamento em tanques, tubulações ou válvulas devido a: <ul style="list-style-type: none"><li>• corrosão;</li><li>• falha na vedação de juntas e conexões;</li><li>• falha operacional.</li></ul>	- Instrumentação - Visual	- Vazamento contido na UMP.	B	2	Baixo	R1) Seguir os procedimentos de inspeção e manutenção previstos no sistema de gerenciamento da unidade de perfuração.	17



ANÁLISE PRELIMINAR DE RISCOS – APR								
EMPRESA: BP		Unidade de Perfuração: ENSCO DS-4		FOLHA: 02/02				
DEPARTAMENTO: HSE				REVISÃO: 00				
SISTEMA: Óleo Lubrificante		SUBSISTEMA: Armazenamento e Circulação		DATA: Março de 2015				
Perigo	Causas	Modo de Detecção	Efeitos	Categoria de Frequência	Categoria de Severidade	Risco	Recomendações	Cenário
Médio vazamento de óleo lubrificante devido à ruptura total de tanques, linhas e acessórios a partir do tanque de estocagem até os pontos de consumo resultando em liberação de óleo para o mar.  (8 < MV ≤ 47,1 m <sup>3</sup> )	- Vazamento em tanques, tubulações ou válvulas devido a: <ul style="list-style-type: none"><li>• impacto mecânico;</li><li>• corrosão;</li><li>• falha operacional;</li><li>• colisão de aeronave.</li></ul>	- Instrumentação - Visual	- Contaminação ambiental.  - Possibilidade de incêndio em poça e <i>flash</i> .  <u>Observação</u> Volume máximo derramado: 47,1 m <sup>3</sup> (correspondente ao inventário do maior tanque de estocagem de óleo lubrificante da unidade de perfuração)	B	3	Médio	R1) Seguir os procedimentos de inspeção e manutenção previstos no sistema de gerenciamento da unidade de perfuração.  R3) Dispor de Plano de Emergência Individual.	18



ANÁLISE PRELIMINAR DE RISCOS – APR								
EMPRESA: BP		Unidade de Perfuração: ENSCO DS-4		FOLHA: 01/02				
DEPARTAMENTO: HSE				REVISÃO: 00				
SISTEMA: Barita/Bentonita		SUBSISTEMA: Armazenamento e Circulação		DATA: Março de 2015				
Perigo	Causas	Modo de Detecção	Efeitos	Categoria de Frequência	Categoria de Severidade	Risco	Recomendações	Cenário
Pequeno vazamento de barita/bentonita devido a furos, trincas ou falhas de vedação em silos, linhas e/ou acessórios a partir do silo de estocagem até os pontos de consumo, resultando em liberação de barita/bentonita para o mar.  ( $0 < PV \leq 8 \text{ m}^3$ )	- Vazamento em silos, tubulações ou válvulas devido a: <ul style="list-style-type: none"><li>• corrosão;</li><li>• falha na vedação de juntas e conexões;</li><li>• falha operacional.</li></ul>	- Instrumentação - Visual	- Contaminação ambiental	A	1	Baixo	R1) Seguir os procedimentos de inspeção e manutenção previstos no sistema de gerenciamento da unidade de perfuração.	19



ANÁLISE PRELIMINAR DE RISCOS – APR								
EMPRESA: BP		Unidade de Perfuração: ENSCO DS-4		FOLHA: 02/02				
DEPARTAMENTO: HSE				REVISÃO: 00				
SISTEMA: Barita/Bentonita		SUBSISTEMA: Armazenamento e Circulação		DATA: Março de 2015				
Perigo	Causas	Modo de Detecção	Efeitos	Categoria de Frequência	Categoria de Severidade	Risco	Recomendações	Cenário
Médio vazamento de barita/bentonita devido à ruptura em silos, linhas e/ou acessórios a partir do silo de estocagem até os pontos de consumo, resultando em liberação de barita/bentonita para o mar.  (8 < MV ≤ 113 m <sup>3</sup> )	- Vazamento em silos, tubulações ou válvulas devido a: <ul style="list-style-type: none"><li>• impacto mecânico;</li><li>• corrosão;</li><li>• falha operacional;</li><li>• colisão de aeronave.</li></ul>	- Instrumentação - Visual	- Contaminação ambiental  <u>Observação</u> Volume máximo derramado: 103 m <sup>3</sup> (correspondente ao inventário de um dos silos estocagem de barita/bentonita da unidade de perfuração)	A	2	Baixo	R1) Seguir os procedimentos de inspeção e manutenção previstos no sistema de gerenciamento da unidade de perfuração.	20



ANÁLISE PRELIMINAR DE RISCOS – APR								
EMPRESA: BP		Unidade de Perfuração: ENSCO DS-4		FOLHA: 01/02				
DEPARTAMENTO: HSE				REVISÃO: 00				
SISTEMA: Cimento		SUBSISTEMA: Armazenamento e Circulação		DATA: Março de 2015				
Perigo	Causas	Modo de Detecção	Efeitos	Categoria de Frequência	Categoria de Severidade	Risco	Recomendações	Cenário
Pequeno vazamento de cimento devido a furos, trincas ou falhas de vedação em silos, linhas e/ou acessórios a partir do silo de estocagem até os pontos de consumo resultando em liberação de cimento para o mar.  ( $0 < PV \leq 8 \text{ m}^3$ )	- Vazamento em silos, tubulações ou válvulas devido a: <ul style="list-style-type: none"><li>• corrosão;</li><li>• falha na vedação de juntas e conexões;</li><li>• falha operacional.</li></ul>	- Instrumentação - Visual	- Contaminação ambiental	A	1	Baixo	R1) Seguir os procedimentos de inspeção e manutenção previstos no sistema de gerenciamento da unidade de perfuração.	21



ANÁLISE PRELIMINAR DE RISCOS – APR								
EMPRESA: BP		Unidade de Perfuração: ENSCO DS-4		FOLHA: 02/02				
DEPARTAMENTO: HSE				REVISÃO: 00				
SISTEMA: Cimento		SUBSISTEMA: Armazenamento e Circulação		DATA: Março de 2015				
Perigo	Causas	Modo de Detecção	Efeitos	Categoria de Frequência	Categoria de Severidade	Risco	Recomendações	Cenário
Médio vazamento de cimento devido à ruptura em silos, linhas e acessórios a partir do silo de estocagem até os pontos de consumo, resultando em liberação de cimento para o mar.  ( $8 < MV \leq 113 \text{ m}^3$ )	- Vazamento em silos, tubulações ou válvulas devido a: <ul style="list-style-type: none"><li>• impacto mecânico;</li><li>• corrosão;</li><li>• falha operacional;</li><li>• colisão de aeronave.</li></ul>	- Instrumentação - Visual	- Contaminação ambiental  <u>Observação</u> Volume máximo derramado: 103 m <sup>3</sup> (correspondente ao inventário do maior silo estocagem de cimento de unidade de perfuração)	A	2	Baixo	R1) Seguir os procedimentos de inspeção e manutenção previstos no sistema de gerenciamento da unidade de perfuração.	22



ANÁLISE PRELIMINAR DE RISCOS – APR								
EMPRESA: BP		Unidade de Perfuração: ENSCO DS-4			FOLHA: 01/01			
DEPARTAMENTO: HSE				REVISÃO: 00				
SISTEMA: Estabilidade		SUBSISTEMA: Unidade de Perfuração			DATA: Março de 2015			
Perigo	Causas	Modo de Detecção	Efeitos	Categoria de Frequência	Categoria de Severidade	Risco	Recomendações	Cenário
Grande vazamento de óleo e/ou produtos químicos devido à perda de estabilidade da unidade de perfuração resultando em seu afundamento.  (GV ≤ 11.760,7m <sup>3</sup> ) <sup>14</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inundação</li> <li>- Danos Estruturais</li> <li>- Colisão com embarcações</li> <li>- Perda de lastro</li> <li>- Condições meteoceanográficas adversas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Visual</li> <li>- Odor</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contaminação ambiental</li> <li>- Possibilidade de incêndio e explosão.</li> </ul>	B	4	Médio	R1) Seguir os procedimentos de inspeção e manutenção previstos no sistema de gerenciamento da unidade de perfuração.  R3) Dispor de Plano de Emergência Individual.  R8) Controlar nível de água do tanque de lastro.  R9) Assegurar que a Unidade possua sinalização diurna e noturna para orientação.  R10) Antes da aproximação à Unidade, os responsáveis pelas embarcações devem avaliar, determinar e concordar que todas as condições meteorológicas, oceanográficas e de tráfego estejam adequadas para prevenção de colisões.  C1) A atividade será apoiada por embarcações certificadas, dotadas, para essas operações, de sistemas de posicionamento dinâmico, cuja condição de funcionamento é garantida pelo cumprimento do programa de inspeção e manutenção da embarcação.  C2) A unidade de perfuração é dotada de sistema de posicionamento, cuja condição de funcionamento é garantida pelo cumprimento do programa de inspeção e manutenção da unidade.	23

<sup>14</sup> Deste volume total 6.816,5 m<sup>3</sup> correspondem à capacidade total de óleo armazenado na unidade (óleo combustível + óleo lubrificante + óleo base).



ANÁLISE PRELIMINAR DE RISCOS – APR								
EMPRESA: BP		Unidade de Perfuração: ENSCO DS-4			FOLHA: 01/01			
DEPARTAMENTO: HSE				REVISÃO: 00				
SISTEMA: Estabilidade		SUBSISTEMA: Embarcação de Apoio			DATA: Março de 2015			
Perigo	Causas	Modo de Detecção	Efeitos	Categoria de Frequência	Categoria de Severidade	Risco	Recomendações	Cenário
<p>Grande vazamento de óleo devido à perda de estabilidade da embarcação de apoio resultando em seu afundamento.</p> <p>(GV ≤ 1.500 m<sup>3</sup>)<sup>15</sup></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inundação</li> <li>- Danos Estruturais</li> <li>- Colisão com embarcações</li> <li>- Condições meteoceanográficas adversas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Visual</li> <li>- Odor</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contaminação ambiental</li> <li>- Possibilidade de incêndio e explosão.</li> </ul>	B	4	Médio	<p>R3) Dispor de Plano de Emergência Individual.</p> <p>R10) Antes da aproximação à Unidade, os responsáveis pelas embarcações devem avaliar, determinar e concordar que todas as condições meteorológicas, oceanográficas e de tráfego estejam adequadas para prevenção de colisões.</p> <p>C1) A atividade será apoiada por embarcações certificadas, dotadas, para essas operações, de sistemas de posicionamento dinâmico, cuja condição de funcionamento é garantida pelo cumprimento do programa de inspeção e manutenção da embarcação.</p>	24

<sup>15</sup> Volume correspondente à capacidade máxima de estocagem de óleo dentre as embarcações de apoio tipo previstas para a atividade.



A Figura II.12.3.2, a seguir, apresenta o resultado da APR. No total foram identificados 24 (vinte e quatro) cenários acidentais. Destes, com relação à severidade dos danos ambientais para o meio ambiente, dois foram classificados como sendo de severidade leve (8,3%), dez como sendo de severidade menor (41,7%), sete como severidade moderada (29,2 %), quatro como de severidade crítica (16,7%) e um como severidade catastrófica (4,2%). Já com relação à frequência de ocorrência, treze cenários acidentais foram classificados com frequência remota (54,2%), nove como sendo improváveis (37,5%), dois cenários classificados como provável (8,3%) e nenhum cenário acidental classificado como frequente. Por fim, em relação à categoria de risco, treze cenários acidentais resultaram na estimativa de risco baixo (54,2%), onze com risco médio (45,8%) e nenhum cenário foi considerado com alto risco, conforme pode ser observado na matriz de risco apresentada abaixo.

MATRIZ DE RISCO				
Severidade	Frequência			
	A – Remota	B – Improvável	C – Provável	D – Frequente
1 – Leve	C19, C21	---	---	---
2 – Menor	C05; C11; C14; C20; C22	C08; C15; C17	C01; C03	---
3 – Moderada	C06; C09; C12	C02; C04; C16; C18	---	---
4 – Crítica	C10; C13	C23; C24	---	---
5 – Catastrófica	C07	---	---	---

FREQUÊNCIA				
REMOTA	IMPROVÁVEL	PROVÁVEL	FREQUENTE	
13	09	02	--	
54,2%	37,5%	8,3%	0,0%	

SEVERIDADE				
LEVE	MENOR	MODERADA	CRÍTICA	CATASTRÓFICA
02	10	07	04	01
8,3%	41,7%	29,2%	16,7%	4,2%

RISCO		
Risco Baixo	Risco Médio	Risco Alto
13	11	--
54,2%	45,8%	0,0%

FIGURA II.12.3.2 – Distribuição dos cenários acidentais na matriz de risco



Ainda com relação às planilhas de Análise Preliminar de Riscos, a Tabela II.12.3.18, apresentada a seguir, contém a distribuição das medidas preventivas/mitigadoras resultantes da APR realizada e a distribuição destas medidas ao longo dos cenários levantados e analisados

**TABELA II.12.3.18 – Distribuição das recomendações resultantes da APR nos cenários analisados**

Nº	Recomendações	Cenários Acidentais																							
		01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
R1	Seguir os procedimentos de inspeção e manutenção previstos no sistema de gerenciamento da unidade de perfuração.	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■					■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
R2	Garantir a existência de equipamentos, materiais, procedimentos e qualificação técnica do pessoal envolvido nas operações de controle do poço.					■	■	■																	
R3	Disponer de Plano de Emergência Individual.					■	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■		■					■	■
R4	Evitar a realização de operações de transferência no período noturno.														■										



Nº	Recomendações	Cenários Acidentais																								
		01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
R5	Somente utilizar mangotes submetidos a testes hidrostáticos periódicos.																									
R6	Manter bornais de drenagem fechados durante a transferência.																									
R7	Manter operadores na unidade de perfuração e na embarcação de apoio munidos de rádio para supervisão da operação.																									
R8	Controlar nível de água do tanque de lastro.																									
R9	Assegurar que a Unidade possua sinalização diurna e noturna para orientação.																									



Nº	Recomendações	Cenários Acidentais																								
		01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
R10	Antes da aproximação à Unidade, os responsáveis pelas embarcações devem avaliar, determinar e concordar que todas as condições meteorológicas, oceanográficas e de tráfego estejam adequadas para prevenção de colisões.																									
C1	A atividade será apoiada por embarcações certificadas, dotadas, para essas operações, de sistemas de posicionamento dinâmico, cuja condição de funcionamento é garantida pelo atendimento do programa de inspeção e manutenção da embarcação.																									
C2	A unidade de perfuração é dotada de sistema de posicionamento, cuja condição de funcionamento é garantida pelo atendimento do programa de inspeção e manutenção da unidade.																									



### II.12.3.6 - ÁRVORES DE EVENTOS

A fim de determinar os possíveis cenários/tipologias acidentais decorrentes da evolução dos eventos iniciadores dos cenários identificados por meio da Análise Preliminar de Riscos (APR), foram elaboradas árvores de eventos, nas quais foram associadas probabilidades de ocorrência de situações que poderiam culminar em tipologias/cenários acidentais, que assim tiveram suas frequências determinadas.

São apresentadas neste item as árvores de eventos construídas a partir dos cenários da APR envolvendo vazamentos de óleo para o mar, os quais viabilizaram a determinação da frequência de ocorrência de contaminação ambiental por óleo associada, aonde aplicável, aos cenários analisados nas planilhas de Análise Preliminar de Riscos.

Vale ressaltar que aqueles cenários em que não foi identificada a possibilidade de contaminação ambiental por óleo não são aqui contemplados (subsistemas que envolvem Barita/Bentonita e Cimento), de forma a manter coerência com as orientações da CGPEG/DILIC/IBAMA para elaboração de Análise de Risco Ambiental (ARA).

Ainda de forma a manter as orientações da CGPEG/DILIC/IBAMA para elaboração de Análise de Risco Ambiental (ARA), também não foram contemplados neste item os cenários identificados na APR envolvendo vazamentos de óleo em áreas cobertas pelo sistema de drenagem do navio-sonda, uma vez que o volume de óleo liberado quando da ocorrência de um vazamento nestas áreas ficaria contido no sistema de drenagem da sonda, não resultando, portanto, em contaminação ambiental (subsistemas envolvendo fluido de perfuração e pequenos vazamentos de óleo combustível e lubrificante no navio-sonda).

As árvores de eventos foram construídas a partir dos eventos iniciadores, cujas frequências correspondem às frequências obtidas a partir da Análise Quantitativa de Riscos. Por sua vez, as probabilidades associadas aos desdobramentos acidentais foram extraídas da *International Association of Oil & Gas Procedures, Risk Assessment Data Directory* (OGP, 2010). Como exemplo, apresentam-se na Tabela II.12.3.19, valores para a probabilidade de ignição de óleos.



**TABELA II.12.3.19 – Probabilidades de Ignição**

TAXA DE VAZAMENTO (kg/s)	PROBABILIDADE DE IGNIÇÃO	
	Tanque de Óleo Diesel	Líquidos Inflamáveis – Processo <i>Offshore</i>
0,1	0,0010	0,0010
0,2	0,0010	0,0013
0,5	0,0010	0,0019
1	0,0010	0,0026
2	0,0011	0,0035
5	0,0011	0,0051
10	0,0014	0,0067
20	0,0021	0,0090
50	0,0024	0,0131
100	0,0024	0,0175
200	0,0024	0,0175
500	0,0024	0,0175
1.000	0,0024	0,0175

Fonte: OGP, 2010

De acordo com as premissas adotadas pela OGP as probabilidades de ignição apresentadas na Tabela II.12.3.19 contemplam o somatório das probabilidades de ignição imediata e retardada, sendo que a probabilidade de ignição imediata definida no estudo é sempre de 0,0010. Desta forma, para a obtenção da probabilidade de ignição retardada deve-se subtrair 0,0010 do valor da probabilidade de ignição associada a cada taxa de vazamento apresentada anteriormente na Tabela II.12.3.19.

Nas Tabelas II.12.3.20 e II.12.3.21 são apresentadas as informações utilizadas para calcular as frequências dos cenários/tipologias acidentais. Para o cálculo das probabilidades dos desdobramentos acidentais e suas respectivas frequências algumas considerações foram feitas:

- Para a determinação da árvore de eventos foram considerados apenas os sistemas envolvendo derramamento de óleos (óleo cru, óleo combustível/diesel, óleo lubrificante) de forma a atender às orientações da CGPEG/DILIC/IBAMA para elaboração de Análise de Risco Ambiental (ARA), segundo as quais devem ser considerados apenas os efeitos de contaminação ambiental por óleo. Desta forma não foram aqui contemplados os cenários analisados na APR envolvendo barita/bentonita e cimento, bem como vazamentos de óleo e fluido de perfuração em áreas cobertas pelo sistema de drenagem da sonda sendo, portanto, contidos pelo sistema de drenagem, não resultando, desta forma, em contaminação ambiental;
- Uma vez que a probabilidade de ignição disponível no banco de dados empregada está associada a vazões mássicas de vazamento, foram determinadas as massas das substâncias envolvidas em cada um dos cenários analisados, a partir dos volumes correspondentes e das densidades associadas às substâncias;
- Ainda com relação às probabilidades de ignição, de acordo com as premissas adotadas no banco de dados empregado nesse estudo (OGP, 2010), a probabilidade de ignição imediata possui o valor de 0,0010, sendo a probabilidade de ignição retardada obtida pela subtração do valor da probabilidade

de ignição imediata (0,0010) da probabilidade de ignição total (imediate + retardada) associada a cada taxa de vazamento;

- Para determinar a vazão mássica das substâncias envolvidas em cada um dos cenários analisados relativo ao armazenamento e circulação de óleo foi considerado o tempo de vazamento de 10 minutos, o qual corresponde ao tempo mínimo de detecção e intervenção adotado por referências bibliográficas de Análise de Riscos, como, por exemplo, o “Manual de Elaboração de Estudos de Análise de Riscos” da CETESB (Companhia Ambiental do Estado de São Paulo);
- Por sua vez, para determinar a vazão mássica associada ao volume de óleo liberado durante o abastecimento da unidade de perfuração foi considerado o tempo de 03 minutos, o qual corresponde ao tempo máximo para a detecção e interrupção do bombeio de óleo, uma vez que esta é uma operação assistida;
- Para o óleo cru, considerou-se a densidade aproximada de 893 kg/m<sup>3</sup>;
- Para os cenários envolvendo a perda de controle do poço, *blowout*, a OGP (*International Association of Oil and Gas Producers*) fornece uma probabilidade de ignição imediata de 9% e uma probabilidade de ignição retardada de 16%, tendo sido estes valores empregados no presente estudo;
- Para o cenário envolvendo a perda de estabilidade da Unidade de Perfuração, cenário 24, considerou-se apenas os volumes de óleo combustível/diesel, fluido de perfuração (óleo base) e óleo lubrificante armazenados na unidade de perfuração, descartando-se, portanto, os volumes de barita/bentonita e cimento, uma vez que o objetivo na construção das árvores de evento era determinar a contaminação ambiental oriunda de vazamento de óleos, atendendo, desta forma, ao estabelecido pela CGPEG/DILIC/IBAMA nas diretrizes para elaboração de Análise de Risco Ambiental (ARA);
- A UMP dispõe de um casco duplo (conforme evidenciado no arranjo geral da sonda apresentado no Anexo B) o qual funciona como um sistema de contenção secundária para vazamentos ocorridos na área de armazenamento e sistemas de circulação de fluidos de perfuração, óleo diesel/combustível, óleo lubrificante, efluente oleoso. É importante mencionar que vazamentos ocorridos nessas áreas ficarão contidos no casco duplo, não atingindo o mar. Desta forma, apenas haverá contaminação ambiental, ou seja, o óleo vazado atingirá o mar, no caso de áreas não cobertas pela proteção do casco duplo. Vale ressaltar que adotou-se como premissa a probabilidade de 5% de haver contaminação ambiental devido a não contenção através do casco duplo (isso é, 95% dos vazamentos passíveis de ocorrer nas áreas mencionadas seriam contidos no casco duplo).
- Nas árvores de evento elaboradas os quatro eventos de decisão considerados foram: possibilidade de contenção através do sistema de drenagem; possibilidade de contenção através do casco duplo da UMP; possibilidade de ignição imediata e possibilidade de ignição retardada resultando *em flash* ou incêndio, tendo estes sido considerados na ordem citada;
- Para o evento de decisão referente à possibilidade de formação de poça confinada ou não foi considerado que a contenção do vazamento ocorrido seria feita pelo sistema de drenagem do navio-



sonda. Adicionalmente, de forma conservativa, foi considerado que, caso a capacidade de contenção do sistema de drenagem fosse inferior ao volume de óleo liberado em cada sistema analisado, o sistema seria considerado como sendo 100% não contido, ou seja, que todo o volume de óleo liberado atingiria o mar. Desta forma o evento de decisão associado à possibilidade de formação de poça confinada foi adicionado às árvores de evento apenas com fins ilustrativos já que todos os cenários da APR envolvendo vazamentos de óleo que pudessem ser contidos pelo sistema de drenagem da unidade de perfuração não estão sendo considerados na elaboração das árvores de eventos por estes eventos não resultarem em vazamentos de óleo para o mar;

- As tipologias/cenários acidentais consideradas no estudo foram incêndio em poça, *flash*, explosão e contaminação ambiental, sendo a primeira, incêndio, decorrente da ignição imediata e as tipologias acidentais *flash* e explosão, decorrentes da ignição retardada. Com relação à contaminação ambiental, tipologia acidental com a maior frequência associada, esta foi considerada quando não há probabilidade de ignição;
- Para os cenários/tipologias acidentais de incêndio em poça, *flash* e explosão, considerou-se que a frequência obtida para estas tipologias acidentais corresponde unicamente aos eventos de incêndio em poça, *flash* e explosão causadores apenas de danos locais, sem a ocorrência de contaminação ambiental.



**TABELA II.12.3.20 – Probabilidades de ignição e de explosão dos cenários acidentais**

Cenário da APR	Sistema	Subsistema	Substância	Volume (m³)	Densidade (Kg/m³)	Massa (kg)	Tempo de Vazamento (s)	Vazão (kg/s)	Probabilidade de Contenção do Vazamento no Casco Duplo do Navio-Sonda	Probabilidade Total de Ignição (Ignição Imediata + Ignição Retardada)	Probabilidade de Ignição Imediata	Probabilidade de Ignição Retardada Resultando em Flash	Probabilidade de Ignição Retardada Resultando em Explosão	
5	Perfuração	Controle do Poço	Óleo Cru	8	893	-	-	-	-	0,0900	0,0900	-	-	
6				200,00		-	-	-	-	0,2500	0,0900	-	0,16	
7				46.742,00		-	-	-	-	0,2500	0,0900	-	0,16	
9	Óleo Combustível	Armazenamento e Circulação	Óleo Diesel	200,00	850	170.000	600	283,33	0,95	0,0024	0,0010	0,0014	-	
10				1905,80		1.619.930		2.699,88	0,95	0,0024	0,0010	0,0014	-	
11		Embarcações de Apoio	Óleo Diesel	8,00	850	6.800		11,33	-	0,0015	0,0010	0,0005	-	-
12				200,00		170.000		283,33	-	0,0024	0,0010	0,0014	-	
13				204,00		173.400		289,00	-	0,0024	0,0010	0,0014	-	
14		Transferência da Embarcação de Apoio para a Unidade de Perfuração	Óleo Diesel	7,50	850	6.375		180	35,42	-	0,0114	0,0010	0,0104	-
15		Drenagem e Tratamento de Efluentes	Drenagem Controlada de Efluentes Oleosos	Óleo Diesel / Óleo Lubrificante / Óleo Base / Fluido de Perfuração	8,00	930		7.440	600	12,40	0,95	0,0015	0,0010	0,0005
16	98,00				91.140		151,90	0,95		0,0024	0,0010	0,0014	-	
18	Óleo Lubrificante	Armazenamento e Circulação	Óleo Lubrificante	47,10	930	43.803	73,01	0,95		0,0024	0,0010	0,0014	-	
23	Estabilidade	Unidade de Perfuração	Óleo Diesel / Óleo Lubrificante / Óleo Base	6.700	930	6.231.000	10.388,88	-		0,0024	0,0010	-	0,0014	
24		Embarcações de Apoio	Óleo Diesel	1.500,00	850	1.317.500	2.195,837	-		0,0024	0,0010	-	0,0014	



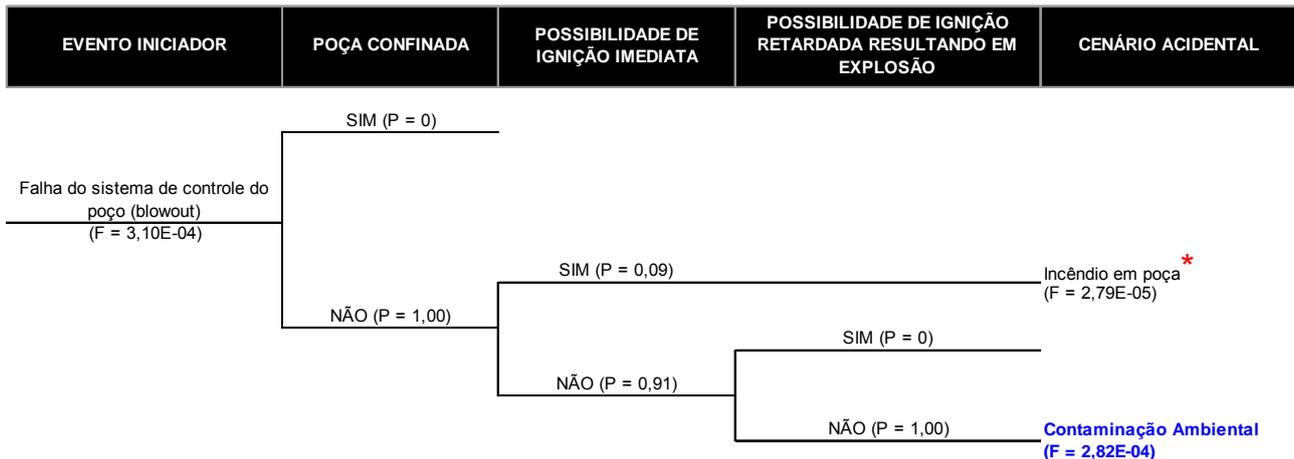
**TABELA II.12.3.21 – Frequências dos cenários acidentais**

Cenário da APR	Sistema	Subsistema	Substância	Volume (m³)	Frequência (ano <sup>-1</sup> )	Poça Confinada		Vazamento Contido pelo Casco Duplo do Navio-Sonda		Probabilidade de Ignição Imediata		Probabilidade de Ignição Retardada Resultando em Flash		Probabilidade de Ignição Retardada Resultando em Explosão		Frequência de Ocorrência de Incêndio (ano <sup>-1</sup> )	Frequência de Ocorrência de Flash (ano <sup>-1</sup> )	Frequência de Ocorrência de Explosão (ano <sup>-1</sup> )	Frequência de Ocorrência de Contaminação Ambiental (ano <sup>-1</sup> )
						SIM	NÃO	SIM	NÃO	SIM	NÃO	SIM	NÃO	SIM	NÃO				
5	Perfuração	Controle do Poço	Óleo Cru	8,00	3,10E-04	-	1,00	-	-	0,0900	0,9100	-	-	-	1,0000	2,79E-05	-	-	2,82E-04
6			Óleo Cru	200,00	3,10E-04	-	1,00	-	-	0,0900	0,9100	-	-	0,1600	0,8400	2,79E-05	-	4,51E-05	2,37E-04
7			Óleo Cru	46.742,00	3,10E-04	-	1,00	-	-	0,0900	0,9100	-	-	0,1600	0,8400	2,79E-05	-	4,51E-05	2,37E-04
9	Óleo Combustível	Armazenamento e Circulação	Óleo Diesel	200,00	2,20E-04	-	1,00	9,50E-01	5,00E-02	0,0010	0,9990	0,0014	0,9986	-	-	1,10E-08	1,54E-08	-	1,10E-05
10				1905,80	2,04E-04	-	1,00	9,50E-01	5,00E-02	0,0010	0,9990	0,0014	0,9986	-	-	1,02E-08	1,43E-08	-	1,02E-05
11		Embarcações de Apoio	Óleo Diesel	8,00	1,00E-06	-	1,00	-	-	0,0010	0,9990	0,0005	0,9995	-	-	1,00E-09	4,93E-10	-	9,99E-07
12				200,00	1,00E-08	-	1,00	-	-	0,0010	0,9990	0,0014	0,9986	-	-	1,00E-11	1,40E-11	-	9,98E-09
13				204,00	1,00E-08	-	1,00	-	-	0,0010	0,9990	0,0014	0,9986	-	-	1,00E-11	1,40E-11	-	9,98E-09
14		Transferência da Embarcação de Apoio para a Unidade de Perfuração	Óleo Diesel	7,50	3,60E-04	-	1,00	-	-	0,0010	0,9990	0,0104	0,9896	-	-	3,60E-07	3,75E-06	-	3,56E-04
15	Drenagem e Tratamento de Efluentes	Drenagem Controlada de Efluentes Oleosos	Óleo Diesel / Óleo Lubrificante / Óleo Base / Fluido de Perfuração	8,00	5,35E-03	-	1,00	9,50E-01	5,00E-02	0,0010	0,9990	0,0005	0,9995	-	-	2,68E-07	1,34E-07	-	2,67E-04
16			98,00	1,60E-03	-	1,00	9,50E-01	5,00E-02	0,0010	0,9990	0,0014	0,9986	-	-	8,00E-08	1,12E-07	-	7,98E-05	
18	Óleo Lubrificante	Armazenamento e Circulação	Óleo Lubrificante	47,10	1,59E-03	-	1,00	9,50E-01	5,00E-02	0,0010	0,9990	0,0014	0,9986	-	-	7,95E-08	1,11E-07	-	7,93E-05
23	Estabilidade	Unidade de Perfuração	Óleo Diesel / Óleo Lubrificante / Óleo Base	6.700,00	5,00E-03	-	1,00	-	-	0,0010	0,9990	-	-	0,0014	0,9986	5,00E-06	-	6,99E-06	4,99E-03
24		Embarcações de Apoio	Óleo Diesel	1.500,00	1,00E-03	-	1,00	-	-	0,0010	0,9990	-	-	0,0014	0,9986	1,00E-06	-	1,40E-06	9,98E-04

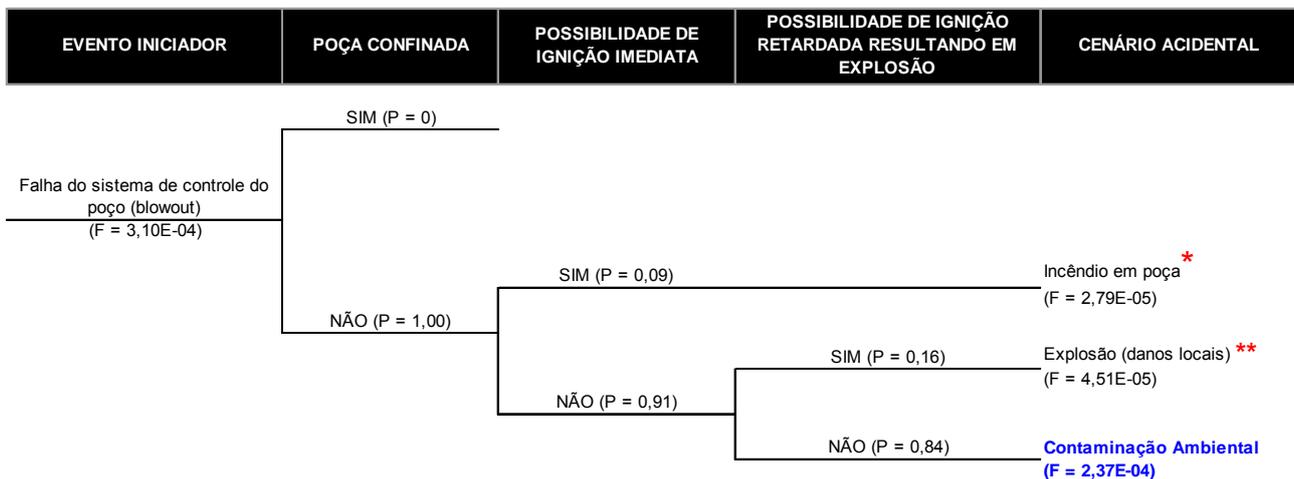


A seguir são apresentadas as árvores de eventos elaboradas para cada um dos cenários analisados na APR envolvendo vazamento de óleo para o mar com as respectivas frequências tanto para os eventos iniciadores como para os desdobramentos acidentais (cenários/tipologias acidentais), bem como as probabilidades associadas a estes desdobramentos.

- **Cenário 05:** Pequeno vazamento de óleo cru e gás no processo de perfuração devido à falha do sistema de controle de poço com espalhamento de óleo no mar.<sup>16</sup>



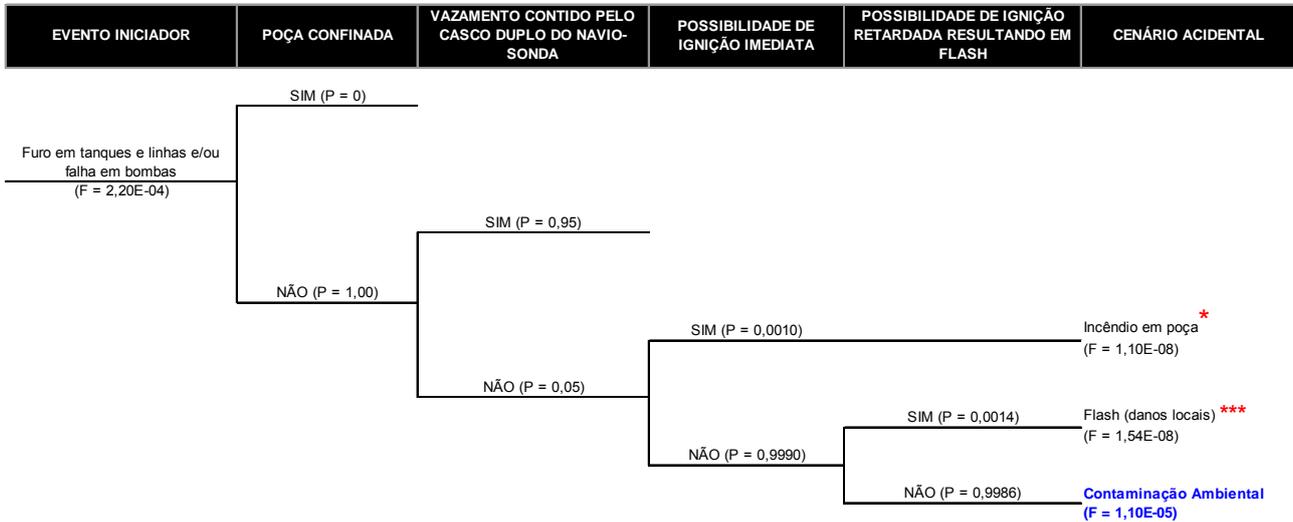
- **Cenários 06 e 07:** Médio e Grande vazamentos de óleo cru e gás no processo de perfuração devido à falha do sistema de controle de poço com espalhamento de óleo no mar.<sup>17</sup>



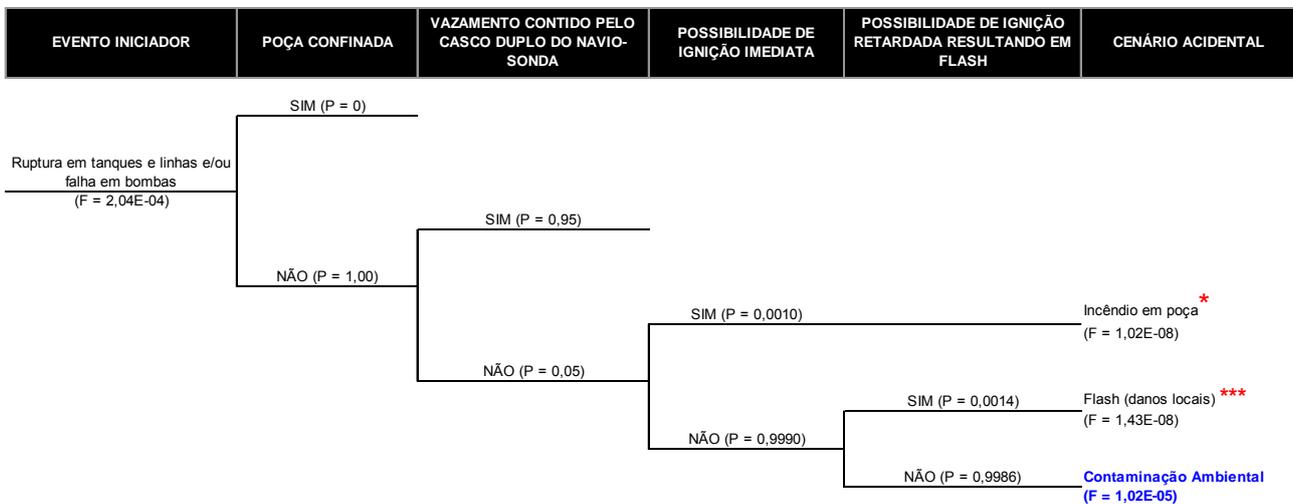
<sup>16</sup> \* Para o cenário acidental de incêndio em poça, considerou-se que a frequência obtida para este cenário corresponde unicamente ao evento de incêndio em poça, causador apenas de danos locais, sem a ocorrência de contaminação ambiental. Ressalta-se que esta consideração é válida para todas as demais árvores de eventos.

<sup>17</sup> \*\* Para o cenário acidental de explosão, considerou-se que a frequência obtida para este cenário corresponde unicamente ao evento de explosão, causador apenas de danos locais, sem a ocorrência de contaminação ambiental. Ressalta-se que esta consideração é válida para todas as demais árvores de eventos.

- Cenário 09:** Médio vazamento de óleo combustível devido a furos, trincas ou falhas de vedação em tanques, linhas e/ou acessórios cobrindo desde o tanque de estocagem até o ponto de consumo e resultando em derrame de óleo para o mar.<sup>18</sup>



- Cenário 10:** Grande vazamento de óleo combustível devido à ruptura total em tanques, linhas e acessórios cobrindo desde o tanque de estocagem até o ponto de consumo e resultando em derrame de óleo para o mar.

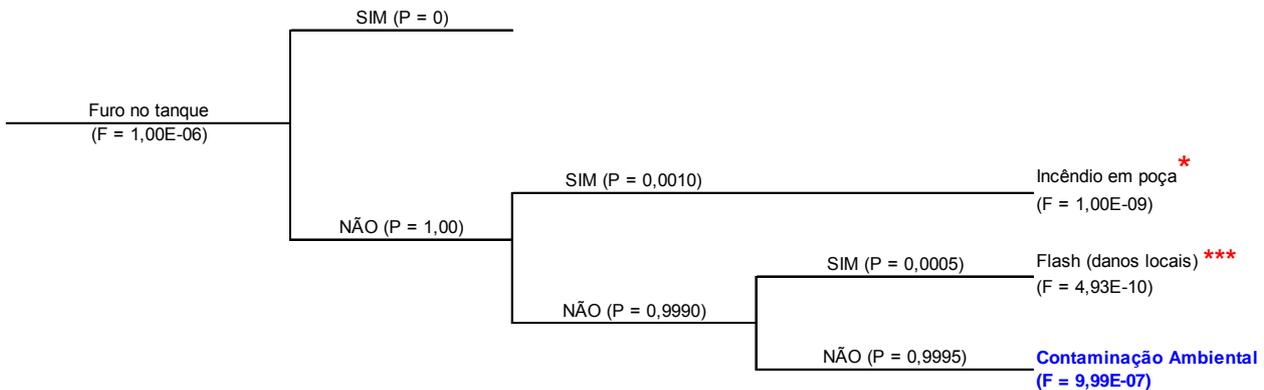


<sup>18</sup> \*\*\* Para o cenário acidental de flash, considerou-se que a frequência obtida para este cenário corresponde unicamente ao evento de flash causador apenas de danos locais, sem a ocorrência de contaminação ambiental. Ressalta-se que esta consideração é válida para todas as demais árvores de eventos.



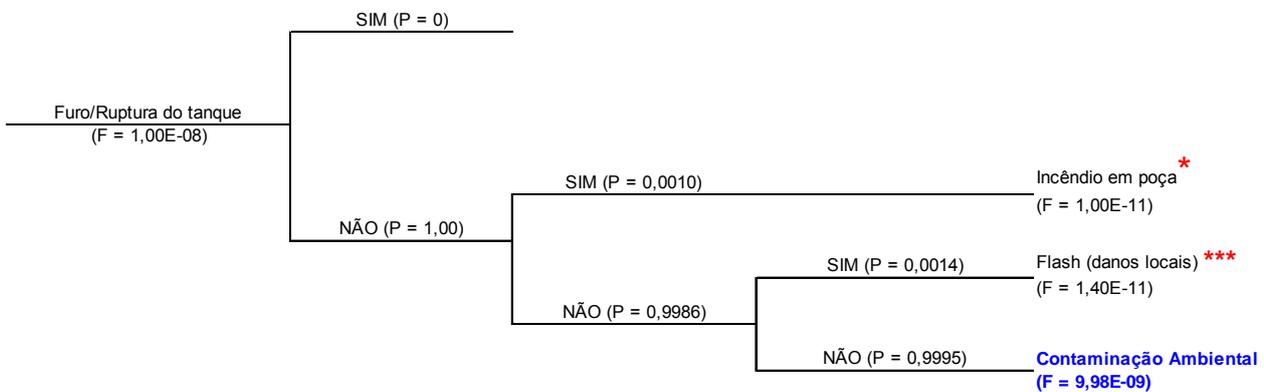
- **Cenário 11:** Pequeno vazamento de óleo combustível devido a trincas e furos no tanque de estocagem da embarcação de apoio com espalhamento de óleo para áreas adjacentes e consequente derrame de óleo para o mar.

EVENTO INICIADOR	POÇA CONFINADA	POSSIBILIDADE DE IGNIÇÃO IMEDIATA	POSSIBILIDADE DE IGNIÇÃO RETARDADA RESULTANDO EM FLASH	CENÁRIO ACIDENTAL
------------------	----------------	-----------------------------------	--	-------------------



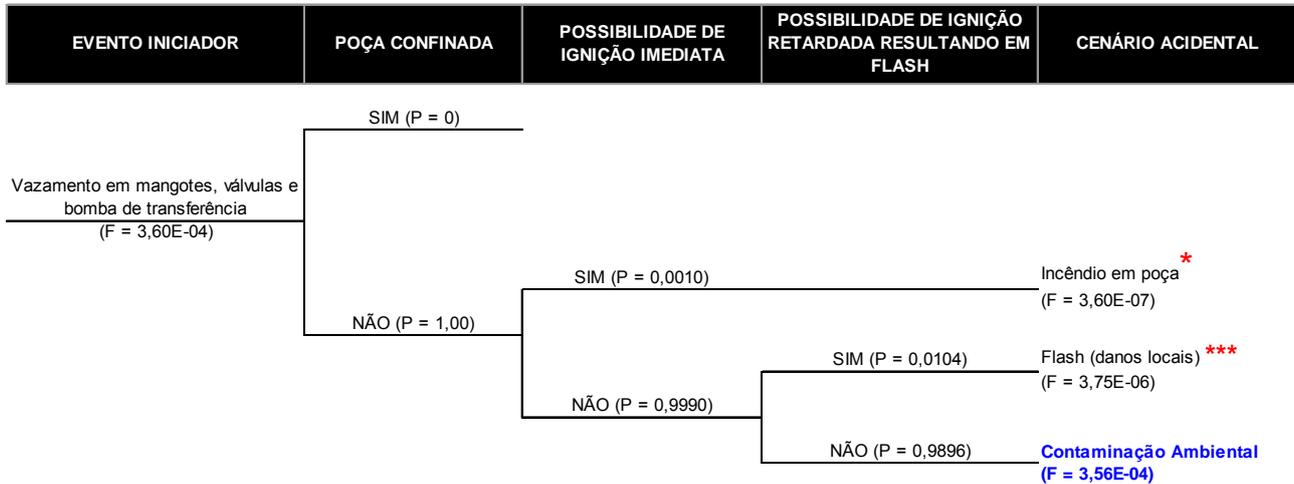
- **Cenários 12 e 13:** Médio e Grande vazamentos de óleo combustível devido a trincas e furos/ruptura no tanque de estocagem da embarcação de apoio com espalhamento de óleo para áreas adjacentes e consequente derrame de óleo para o mar.

EVENTO INICIADOR	POÇA CONFINADA	POSSIBILIDADE DE IGNIÇÃO IMEDIATA	POSSIBILIDADE DE IGNIÇÃO RETARDADA RESULTANDO EM FLASH	CENÁRIO ACIDENTAL
------------------	----------------	-----------------------------------	--	-------------------

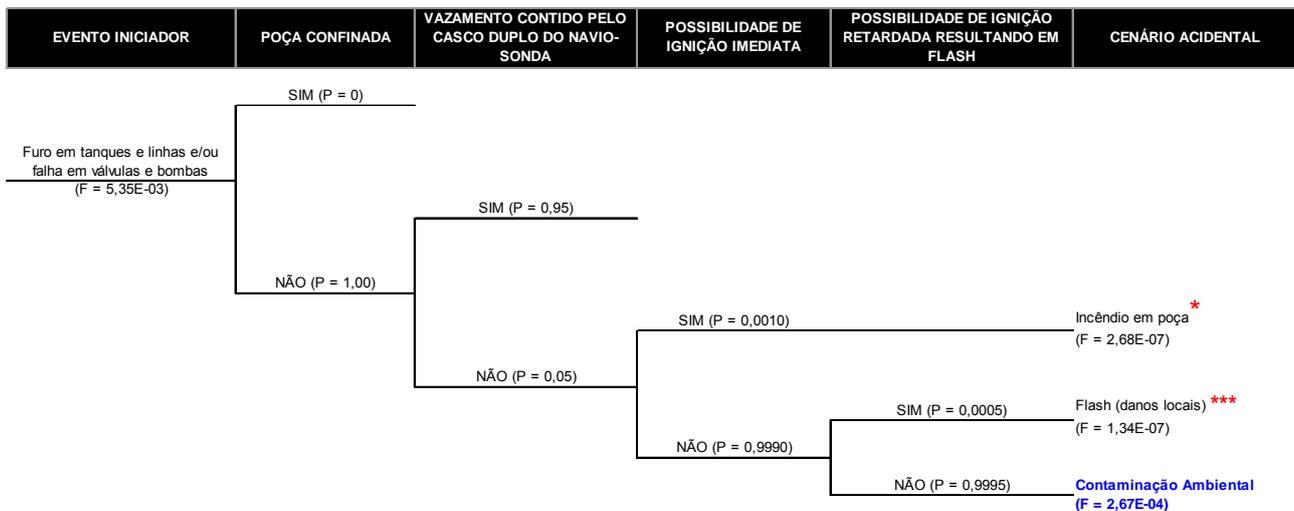




- **Cenário 14:** Pequeno vazamento de óleo combustível devido a furo/ruptura, falhas e/ou desconexão de componentes do sistema de transferência (mangotes, válvulas e bomba de transferência) com liberação de óleo para o mar.

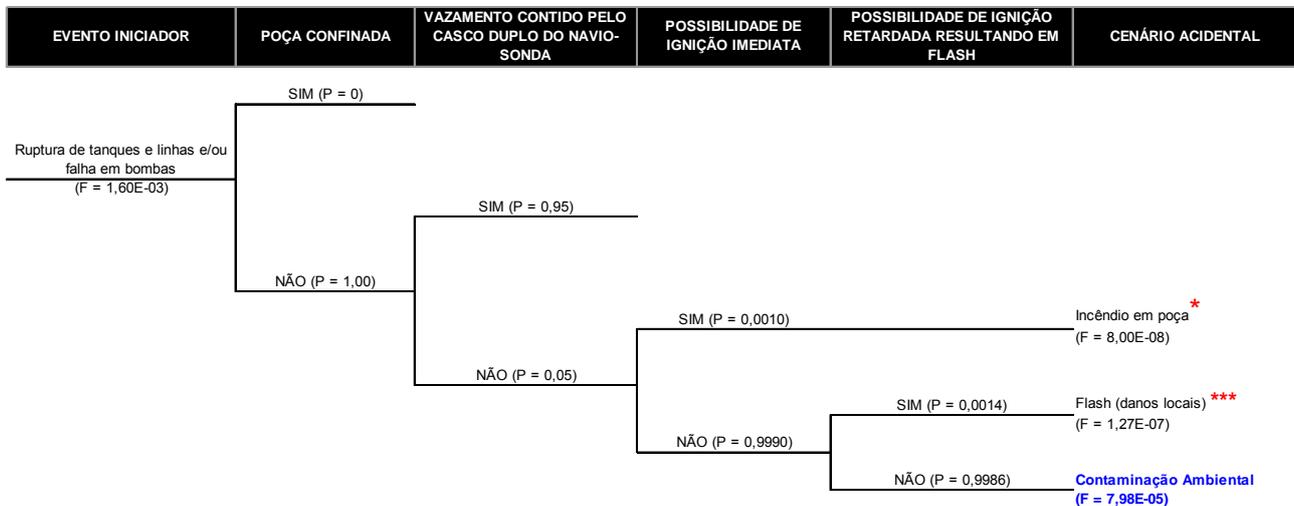


- **Cenário 15:** Pequeno vazamento de efluentes oleosos/água oleosa devido a furos, trincas ou falhas de vedação em tanques, linhas e/ou acessórios do sistema de separação de água oleosa.

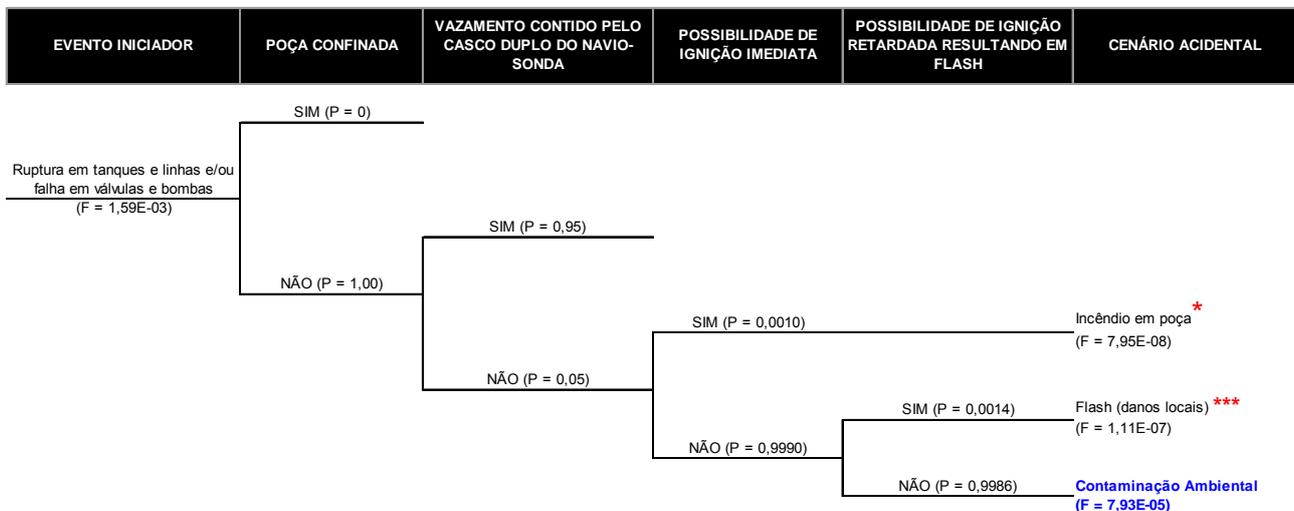




- **Cenário 16:** Médio vazamento de efluentes oleosos/água oleosa devido à ruptura total de tanques, linhas e/ou acessórios do sistema de separação de água oleosa.

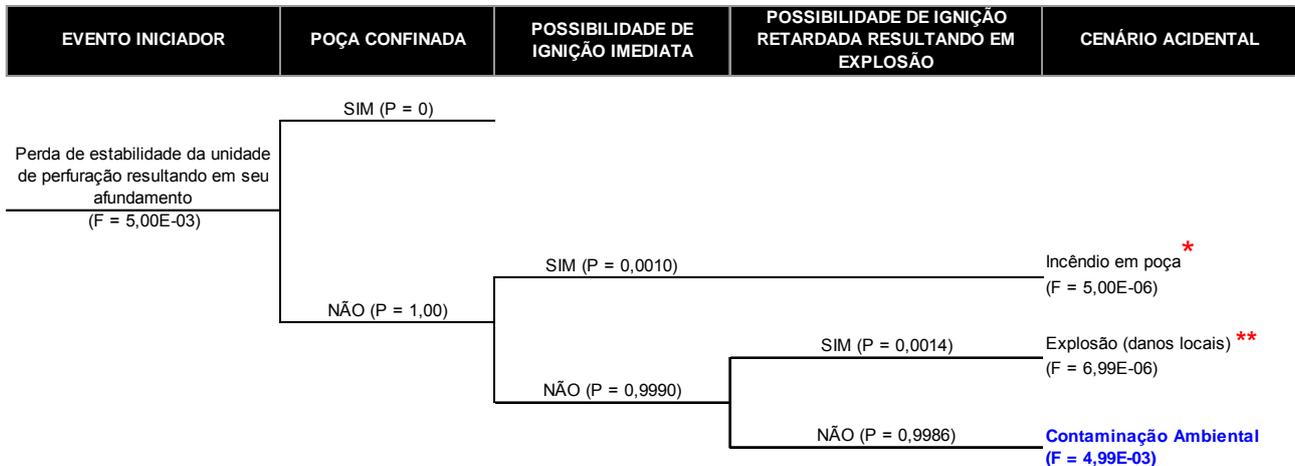


- **Cenário 18:** Médio vazamento de óleo lubrificante devido à ruptura total de tanques, linhas e acessórios a partir do tanque de estocagem até os pontos de consumo resultando em liberação de óleo para o mar.

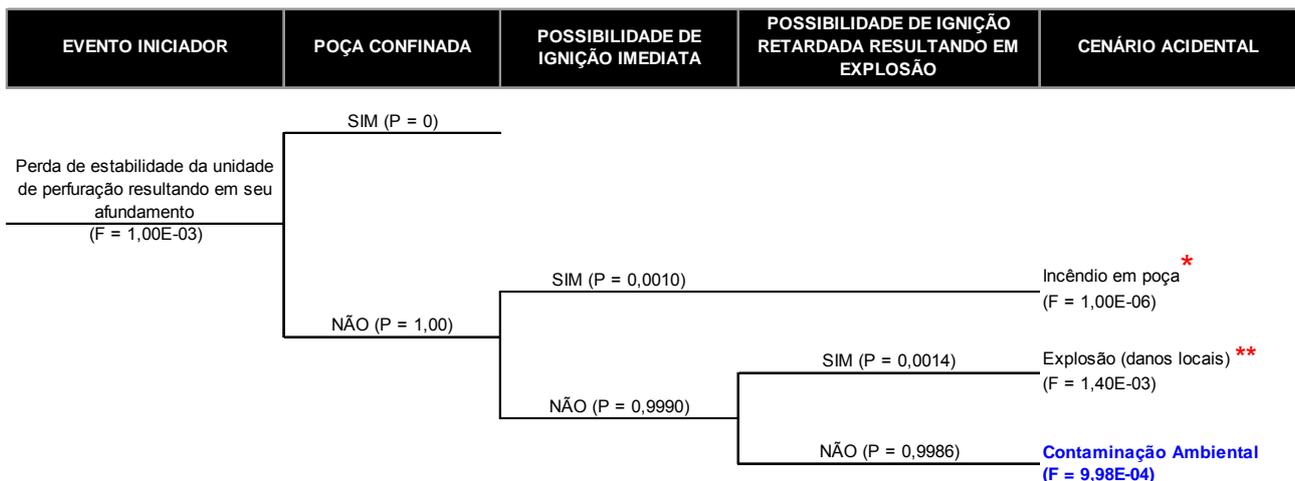




- **Cenário 23:** Grande vazamento de óleo e/ou produtos químicos devido à perda de estabilidade da unidade de perfuração resultando em seu afundamento.



- **Cenário 24:** Grande vazamento de óleo devido à perda de estabilidade da embarcação de apoio resultando em seu afundamento.



Com o desenvolvimento das árvores de eventos foi possível obter as frequências associadas a cada um dos cenários/tipologias acidentais identificados como decorrentes dos eventos iniciadores oriundos da Análise Preliminar de Riscos. De acordo com o exposto anteriormente, apenas as frequências obtidas para os cenários/tipologias acidentais correspondentes à contaminação ambiental foram utilizadas no cálculo do Risco Ambiental.



## II.12.4. AVALIAÇÃO DAS CONSEQUÊNCIAS

### II.12.4.1. Modelagem de Dispersão de Óleo

A seguir serão apresentados os resultados da Modelagem do Transporte do Óleo no Mar, os quais contemplam dois cenários sazonais, verão e inverno, e três faixas de volume de vazamento, conforme Tabela II.12.4.1.1 a seguir, estabelecidas pela Resolução CONAMA N°398/08. O relatório técnico de Modelagem de Transporte de Óleo é apresentado na íntegra em anexo à seção II.8 (Identificação e Avaliação dos Impactos Ambientais) do presente Estudo de Impacto Ambiental (EIA).

**TABELA II.12.4.1.1 - Cenários realizados para o ponto de risco na Bacia Foz do Amazonas.**

Cenário	Cenário Sazonal	Volume Vazado (m <sup>3</sup> )
1	Verão	8
2	Inverno	8
3	Verão	200
4	Inverno	200
5	Verão	46.742
6	Inverno	46.742

As características do ponto de vazamento utilizado para a modelagem são apresentadas na Tabela II.12.4.1.2.

**TABELA II.12.4.1.2 - Características do ponto de vazamento.**

Bacia	Foz do Amazonas
Bloco	FZA-M-59
Coordenadas	5°14'58,895" S e 50°15'1,601" W
Projeção	Geográfica (Lat/Lon) / Datum SIRGAS 2000

Segundo informações da contratante, para o bloco FZA-M-59 o óleo esperado é de 27° API. Dessa forma foi escolhido um óleo de grau API próximo no banco de dados do OSCAR. As características do óleo utilizado nas simulações são apresentadas na Tabela II.12.4.1.3.



**TABELA II.12.4.1.3 - Características do óleo cru utilizado na simulação.**

<b>Tipo de Óleo</b>	Cru
<b>API</b>	27°
<b>Densidade</b>	0,893 g/cm <sup>3</sup>
<b>Viscosidade dinâmica</b>	27 cP (13 °C)
<b>Ponto de fluidez (<i>Pour point</i>)</b>	-12 °C
<b>Ponto de Fulgor (<i>Flash Point</i>)</b>	3 °C
<b>Conteúdo Máximo de Água</b>	75 %
<b>Graxa</b>	2 %
<b>Asfalteno</b>	0,2 %

Para os volumes de 8 m<sup>3</sup> e 200 m<sup>3</sup>, foram considerados vazamentos em superfície. Para o volume de pior caso, foi considerado um vazamento a partir do fundo e, portanto, para os cálculos da Análise de Risco, foi considerada uma integração dos resultados de superfície e coluna d'água, considerando os maiores valores de probabilidade possíveis.

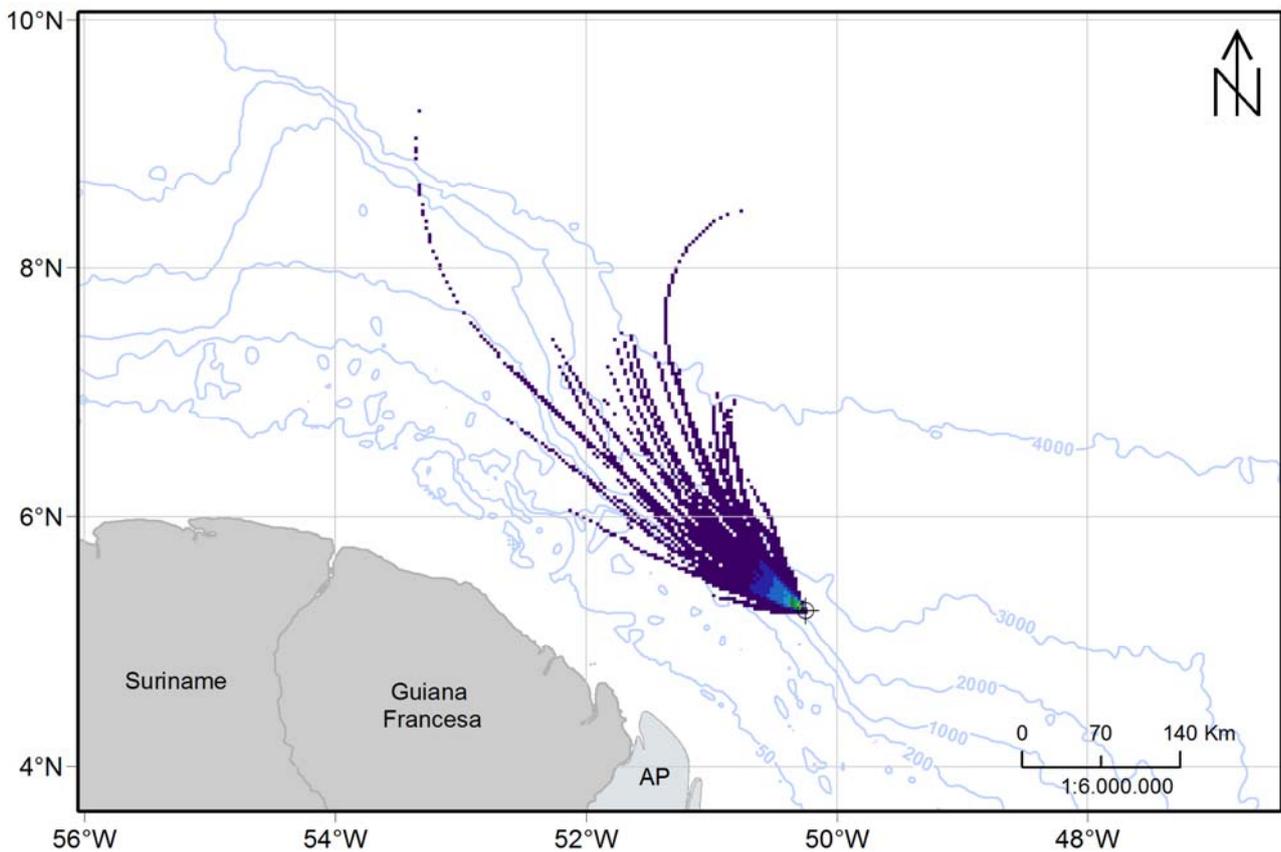
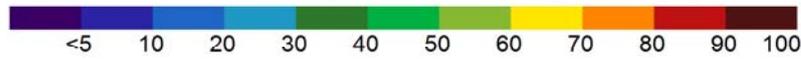
A seguir, são apresentados os mapas de probabilidade de presença de óleo para os vazamentos de volume pequeno (8 m<sup>3</sup>) (Figura II.12.4.1.1 e II.12.4.1.2), volume médio (200 m<sup>3</sup>) (Figura II.12.4.1.3 e II.12.4.1.4) e pior caso (46.742 m<sup>3</sup>) (Figura II.12.4.1.5 e II.12.4.1.6).

MODO PROBABILÍSTICO

FZA-M-59 | Cenário de Verão

Volume: 8 m<sup>3</sup>

Probabilidade de Presença de Óleo em Superfície (%)



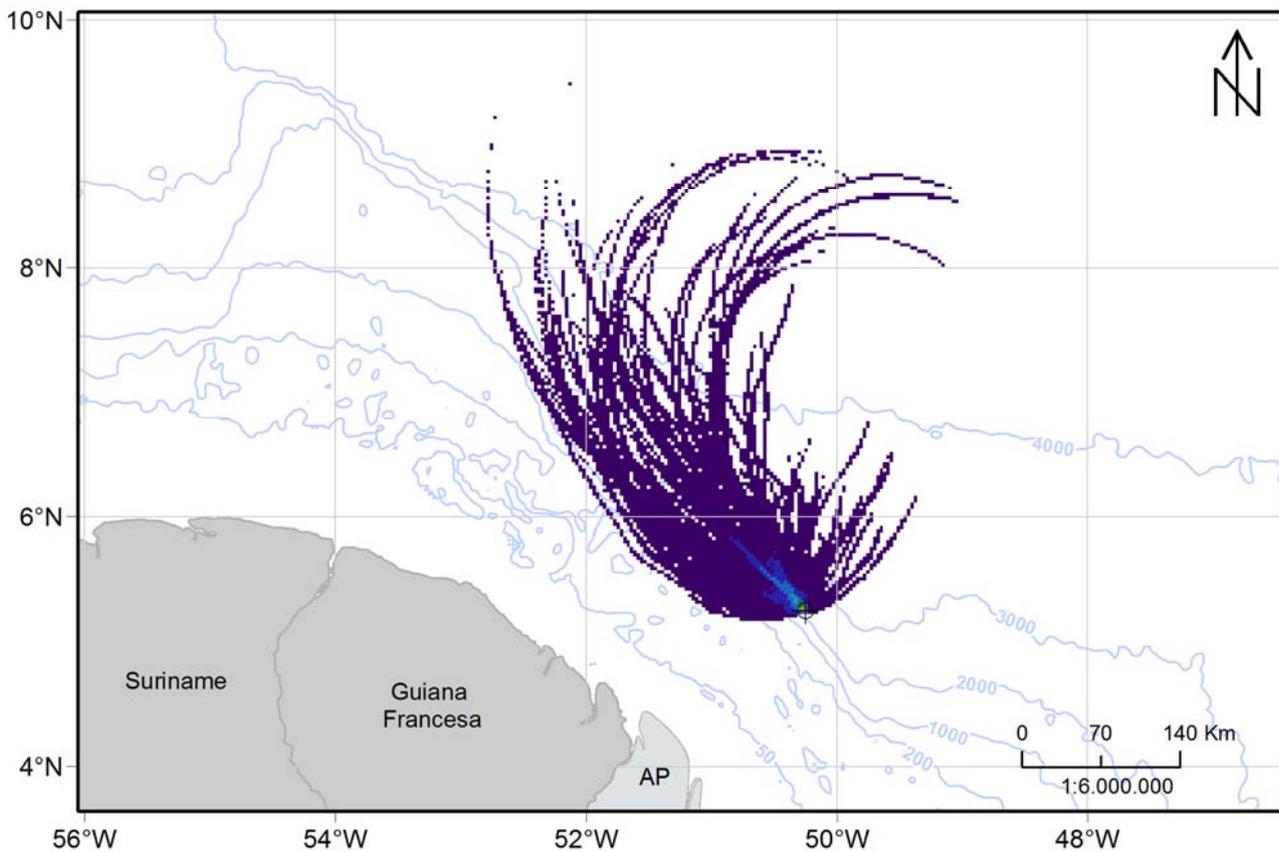
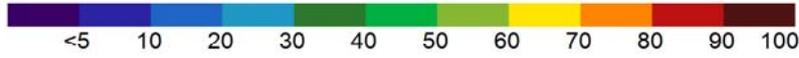
**FIGURA II.12.4.1.1 – Probabilidade de presença de óleo em superfície para o CENÁRIO 1 (verão; volume: 8 m<sup>3</sup>; 30 dias de simulação).**

MODO PROBABILÍSTICO

FZA-M-59 | Cenário de Inverno

Volume: 8 m<sup>3</sup>

Probabilidade de Presença de Óleo em Superfície (%)



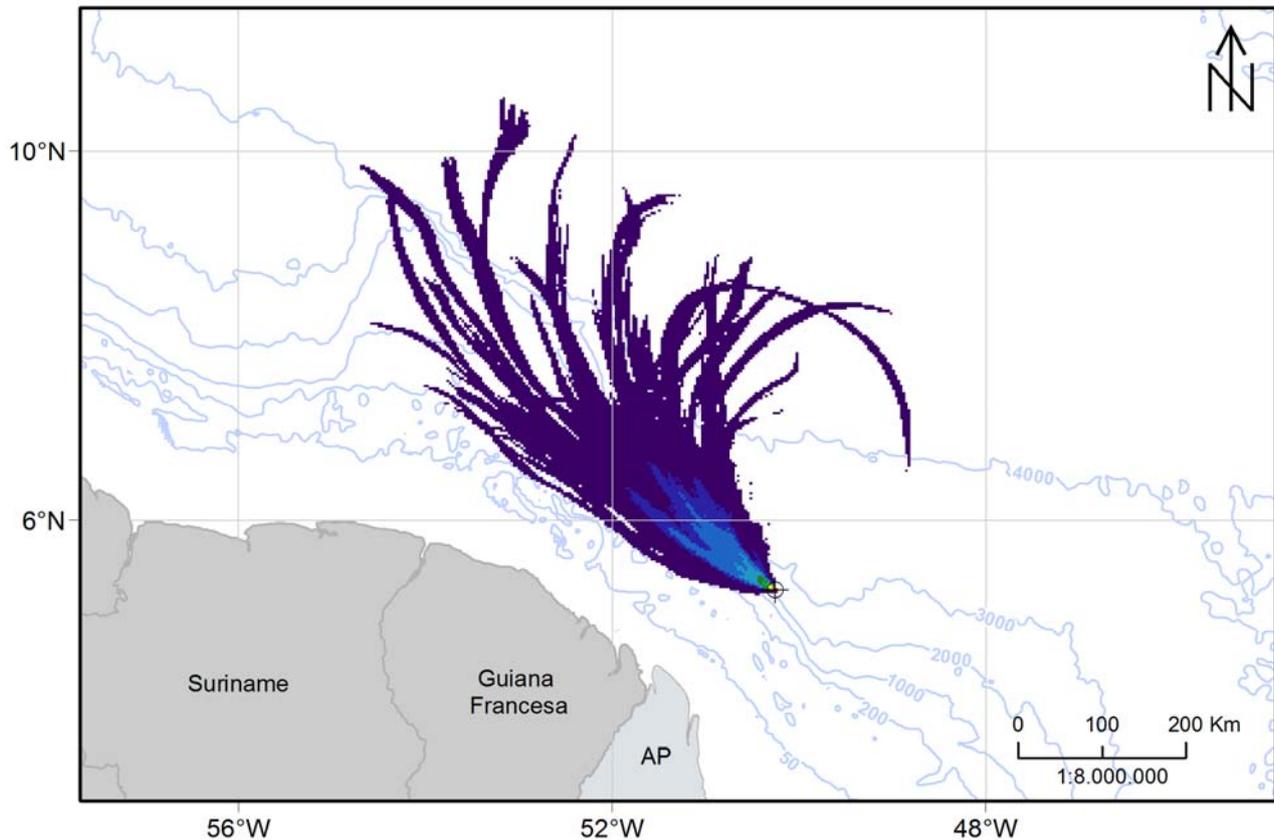
**FIGURA II.12.4.1.2 – Probabilidade de presença de óleo em superfície para o CENÁRIO 2 (inverno; volume: 8m<sup>3</sup>; 30 dias de simulação).**

MODO PROBABILÍSTICO

FZA-M-59 | Cenário de Verão

Volume: 200 m<sup>3</sup>

Probabilidade de Presença de Óleo em Superfície (%)



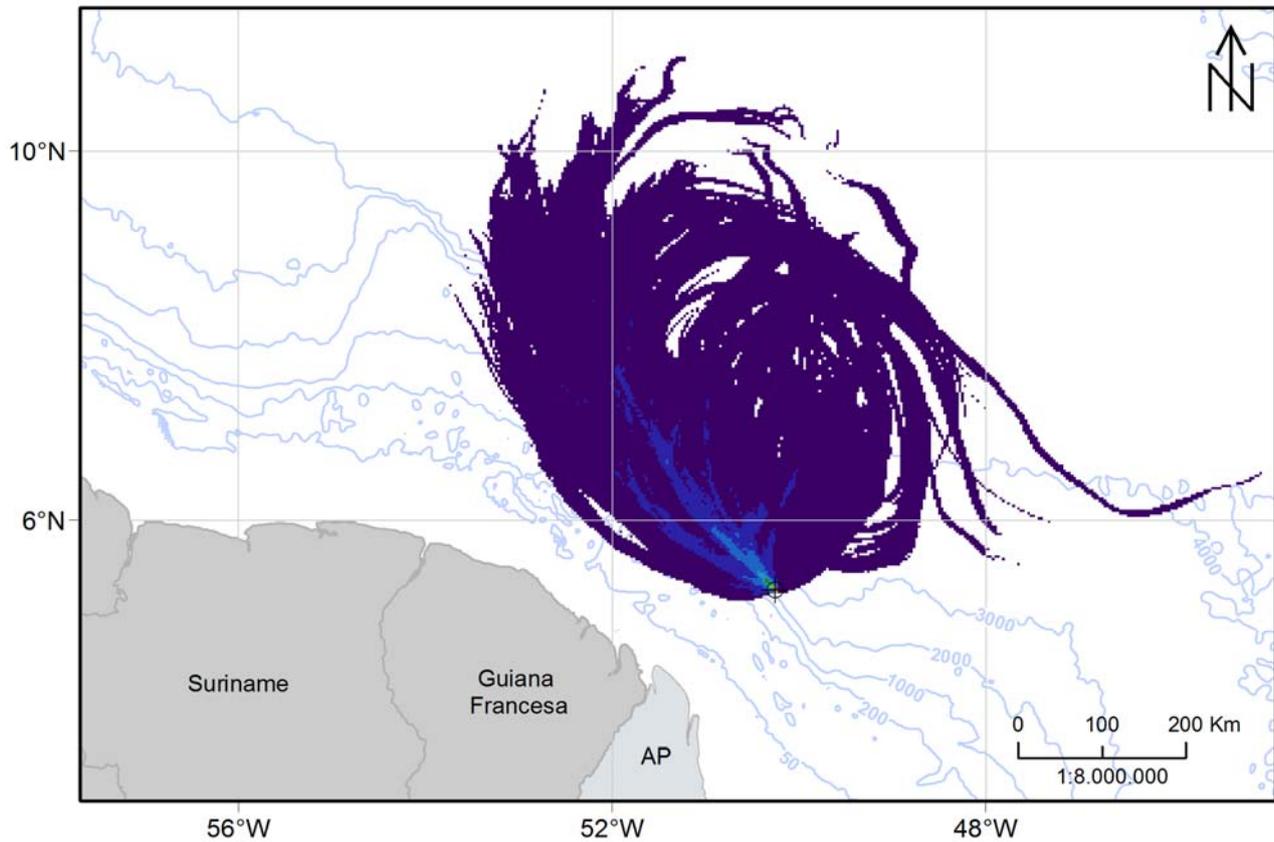
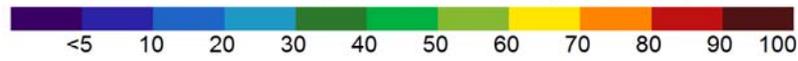
**FIGURA II.12.4.1.3 – Probabilidade de presença de óleo em superfície para o CENÁRIO 3 (verão; volume: 200 m<sup>3</sup>; 30 dias de simulação).**

MODO PROBABILÍSTICO

FZA-M-59 | Cenário de Inverno

Volume: 200 m<sup>3</sup>

Probabilidade de Presença de Óleo em Superfície (%)



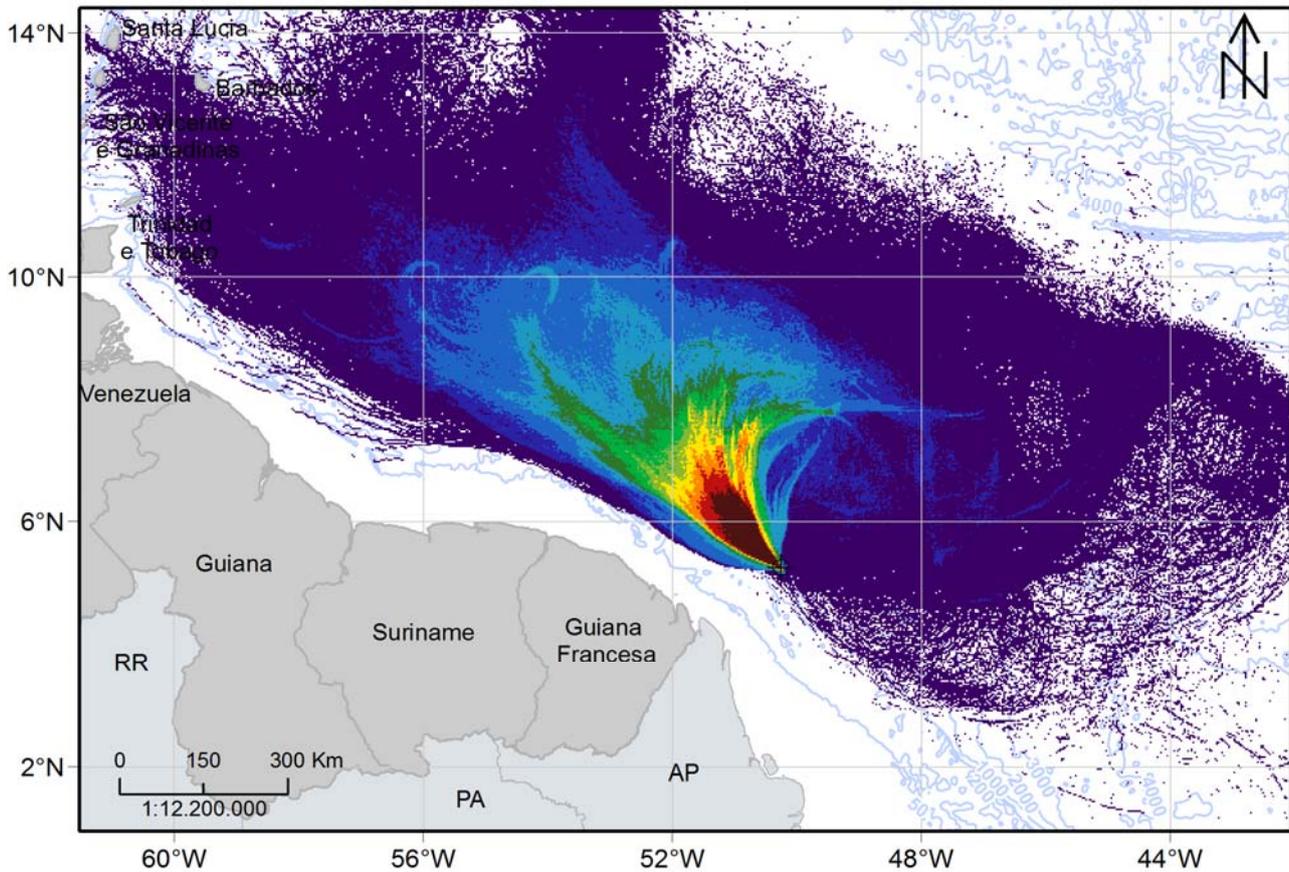
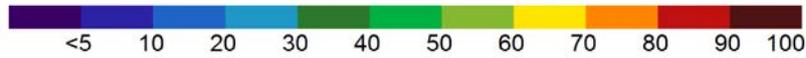
**FIGURA II.12.4.1.4 – Probabilidade de presença de óleo em superfície para o CENÁRIO 4 (inverno; volume: 200 m<sup>3</sup>; 30 dias de simulação).**

MODO PROBABILÍSTICO

FZA-M-59 | Cenário de Verão

Volume: 46.742 m<sup>3</sup>

Probabilidade de Presença de Óleo na Superfície e Coluna d'Água (%)



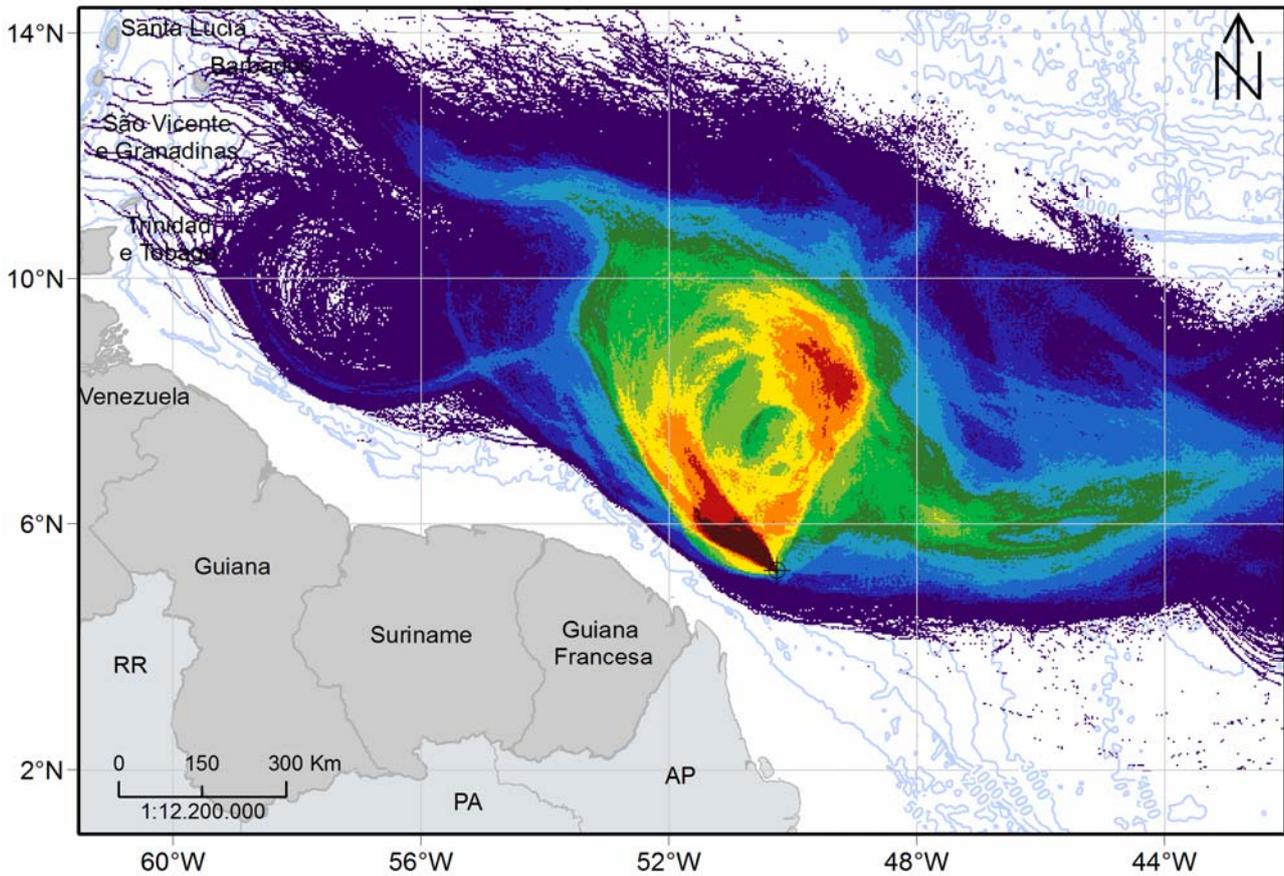
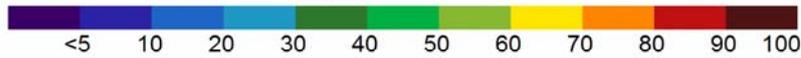
**FIGURA II.12.4.1.5 – Probabilidade de presença de óleo em superfície e na coluna d'água para o CENÁRIO 5 (verão; volume: 46.742 m<sup>3</sup>; 60 dias de simulação).**

MODO PROBABILÍSTICO

FZA-M-59 | Cenário de Inverno

Volume: 46.742 m<sup>3</sup>

Probabilidade de Presença de Óleo na Superfície e Coluna d'Água (%)

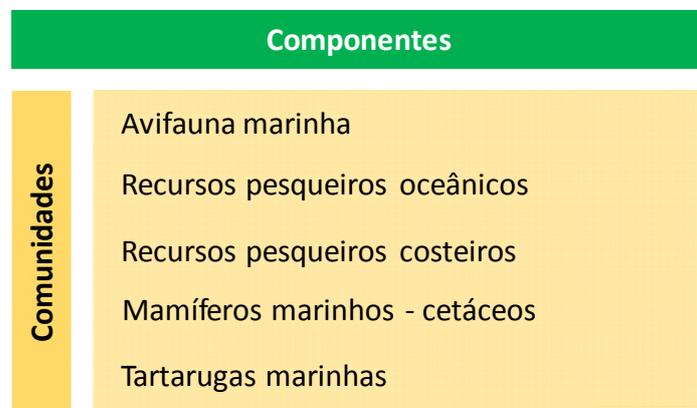


**FIGURA II.12.4.1.6 – Probabilidade de presença de óleo em superfície e na coluna d'água para o CENÁRIO 6 (inverno; volume: 46.742 m<sup>3</sup>; 60 dias de simulação).**

## II.12.4.2. Análise de Vulnerabilidade e Identificação dos Componentes com Valor Ambiental

Os Componentes de Valor Ambiental (CVA) passíveis de serem atingidos, considerando os resultados da modelagem de óleo para o cenário de pior caso com origem na porção norte da Bacia Foz do Amazonas, foram identificados a partir das informações constantes na Análise de Vulnerabilidade e no Diagnóstico Ambiental, que compõem o Estudo de Impacto Ambiental elaborado para a atividade de perfuração de petróleo.

Foram identificados, ao todo, cinco componentes (comunidades biológicas) (Figura II.12.4.2.1). Como não há probabilidade de toque de óleo na costa, não foram considerados os ecossistemas nem os organismos exclusivamente costeiros.



**FIGURA II.12.4.2.1 – Componentes de Valor Ambiental identificados.**

É válido destacar que apesar da área de estudo apresentar tanto tartarugas marinhas quanto tartarugas de água doce, a modelagem de óleo não apresenta probabilidade de toque na costa. Por isso, as espécies de água doce, que se restringem a ambientes costeiros, não serão consideradas um componente de valor ambiental e, portanto, apenas as marinhas serão aqui mencionadas. O mesmo ocorre com os mamíferos marinhos, representados por cetáceos, sirênios e mustelídeos. Os dois últimos apresentam distribuição exclusivamente costeira e, por isso, não são esperados impactos diretos do óleo nesses grupos biológicos.

Após a definição dos componentes relevantes para a presente análise, suas respectivas áreas de ocorrência foram delimitadas espacialmente utilizando-se, prioritariamente, informações acerca de áreas de concentração, reprodução, alimentação e rotas migratórias de espécies. Quando essas informações não estiveram disponíveis, utilizaram-se registros de ocorrência, sendo a abordagem, nesses casos, sempre a mais conservadora possível. Ressalta-se que foi considerado para fins de análise apenas o território nacional.

O mapeamento em questão foi feito a partir das informações constantes no Diagnóstico Ambiental do presente Estudo de Impacto Ambiental (EIA), além do documento “Avaliação e Ações Prioritárias para a Conservação da Biodiversidade das Zonas Costeira e Marinha” (MMA, 2002) e sua atualização “Áreas Prioritárias para a Conservação, Uso Sustentável e Repartição de Benefícios da Biodiversidade Brasileira: Atualização – Portaria MMA N° 09, de 23 de janeiro de 2007” (MMA, 2007).



Uma vez identificados e mapeados os CVAs, definiu-se o tempo de recuperação para cada componente. Para a classificação do tempo de recuperação foi consultada bibliografia especializada sobre impactos de óleo em organismos e ecossistemas e tempos de recuperação, além dos guias da IPIECA. A sensibilidade dos componentes foi avaliada em função do seu tempo de recuperação.

Ressalta-se que estabelecer o tempo de recuperação de uma comunidade biológica em região tropical é extremamente difícil e subjetivo, uma vez que os estudos existentes sobre o assunto se limitam a poucas espécies (o que não reflete a comunidade como um todo), cuja maioria habita ambientes temperados (e.g. acidente com Exxon Valdez no Alaska).

Além disso, em muitos dos vazamentos de óleo relatados na literatura foram adotadas medidas mitigadoras que eventualmente vieram a acelerar ou em alguns casos retardar, o processo de recuperação observado. Dessa maneira, dificulta-se ainda mais o estabelecimento do tempo de recuperação para áreas atingidas que, de acordo com a metodologia proposta, não deve considerar tais interferências.

- **Componentes (CVAs) de Valor Ambiental**

A seguir é apresentada uma breve consideração em relação a cada CVA identificado, seguida dos respectivos resultados obtidos referentes ao mapeamento e ao tempo de recuperação estimado para cada um deles.



- **CVA Recursos Pesqueiros Costeiros e CVA Recursos Pesqueiros Oceânicos**

### **A. Introdução**

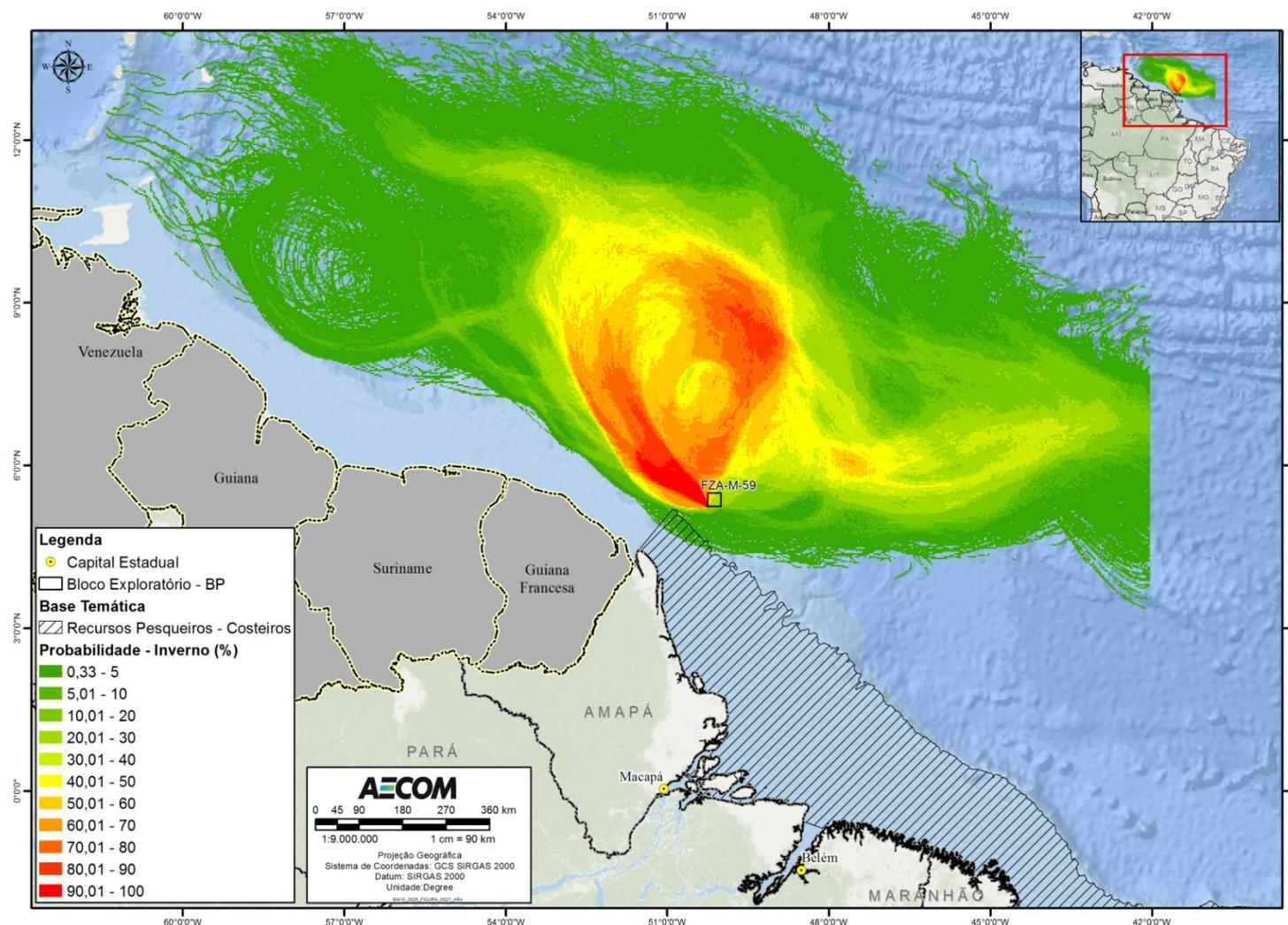
A separação dos componentes Recursos Pesqueiros Costeiros e Recursos Pesqueiros Oceânicos será feita apenas através do mapeamento, uma vez que o valor de tempo de recuperação considerado para os dois componentes é o mesmo, ainda que se considere que este seja bastante conservador quando atribuído aos recursos pesqueiros oceânicos.

Isso se justifica uma vez que as referências encontradas sobre tempo de recuperação e impacto de óleo em recursos pesqueiros não fazem diferenciação espacial entre espécies costeiras e oceânicas (e.g. ITOFF, 2004; HJERMANN *et al.*, 2007; MOSBECH *et al.*, 2000; IPIECA, 2000; TEAL & HOWARTH, 1984). Soma-se a isso, ainda, o fato de a maior parte dos impactos identificados em recursos pesqueiros se referirem a acidentes que atingiram a região costeira, com os impactos em região oceânica sendo pouco avaliados, até pela dificuldade de se coletar dados nesse ambiente.

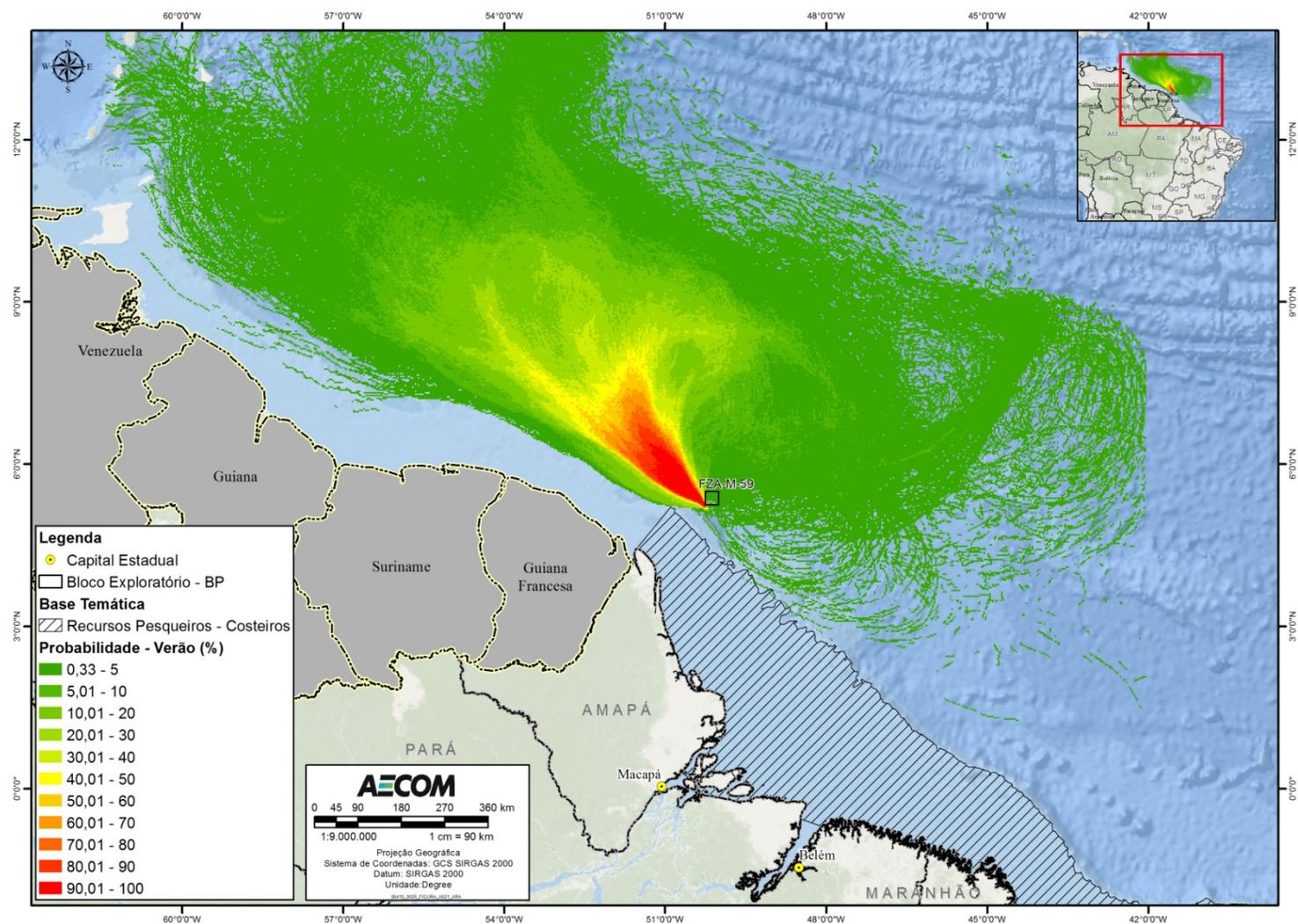
As espécies que habitam a região oceânica normalmente são capazes de evitar a contaminação física, já que nadam para longe da área contaminada, evitando, assim, efeitos em longo prazo nas populações locais (MOSBECH *et al.*, 2000). Segundo alguns autores (IPIECA, 2000; ITOFF, 2004) não existem evidências ou informações de um vazamento de óleo que tenha causado a morte de um número suficiente de peixes adultos ou estágios jovens em mar aberto a ponto de afetar significativamente as populações adultas. Isso ocorre principalmente porque em mar aberto as concentrações tóxicas são raramente alcançadas (MOSBECH *et al.*, 2000). No entanto, MASCARELLI (2010) afirma que os organismos oceânicos que foram expostos ao óleo quando larva ou embriões podem sofrer sérios danos. De fato, é possível que se passem muitos anos até que se entenda como a exposição ao óleo no início da vida irá afetar a população de peixes.

### **B. Mapeamento**

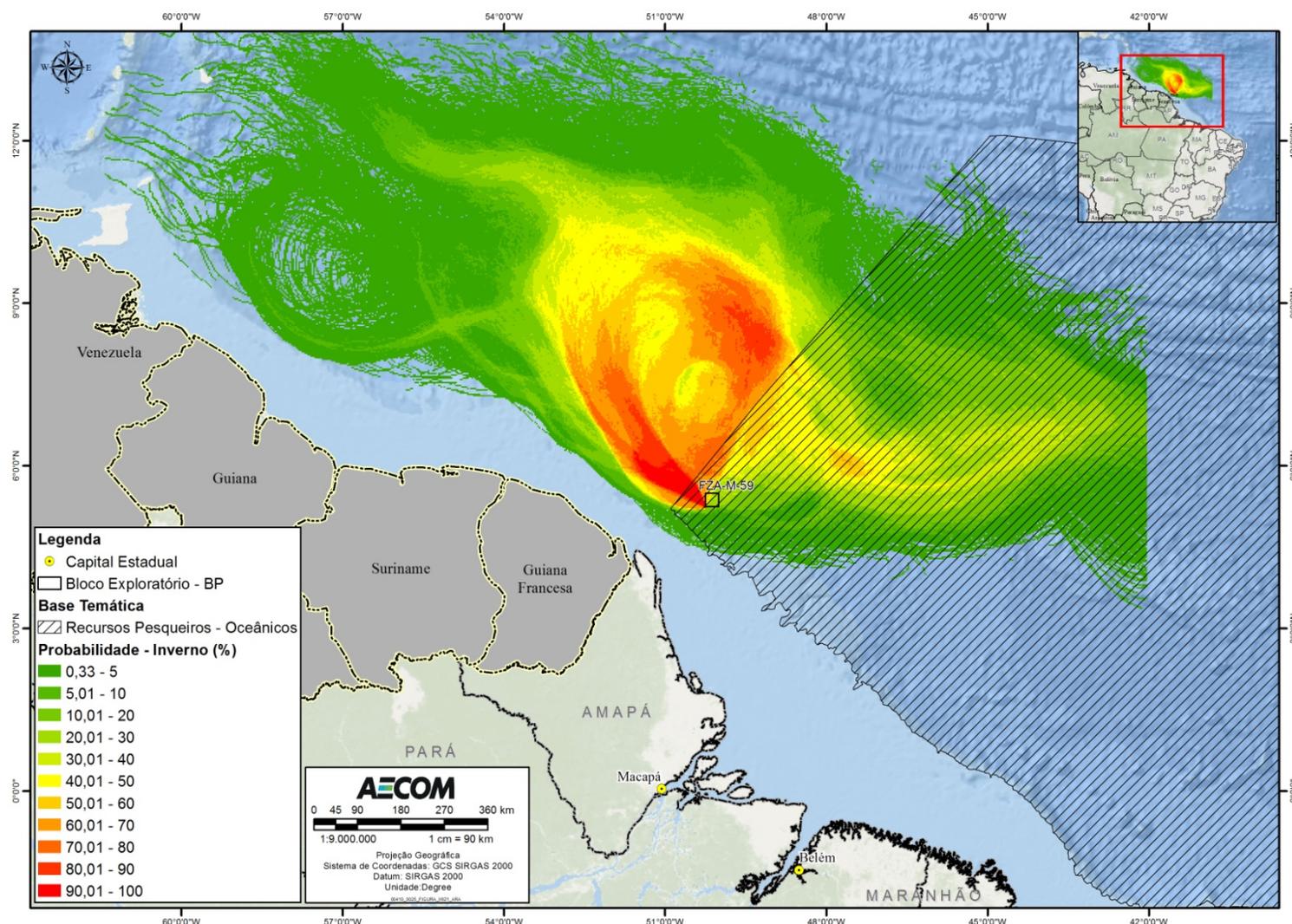
Para realizar o mapeamento, considerou-se informações presentes no REVIZEE, segundo a qual os recursos tradicionalmente explorados na zona costeira estão distribuídos até cerca de 100 m de profundidade (MAGRO *et al.*, 2000). Assim, os recursos costeiros foram considerados aqueles que ocorrem a até 100 m de profundidade, e os oceânicos aqueles que ocorrem em profundidades maiores que 100 m, dentro dos limites do Brasil. As Figuras II.12.4.2.2 e II.12.4.3 apresentam a localização dos recursos pesqueiros costeiros e as figuras II.12.4.2.4 e II.12.4.5 a localização dos recursos pesqueiros oceânicos, nas áreas com probabilidades de chegada de óleo no cenário de pior caso, tanto no inverno como no verão.



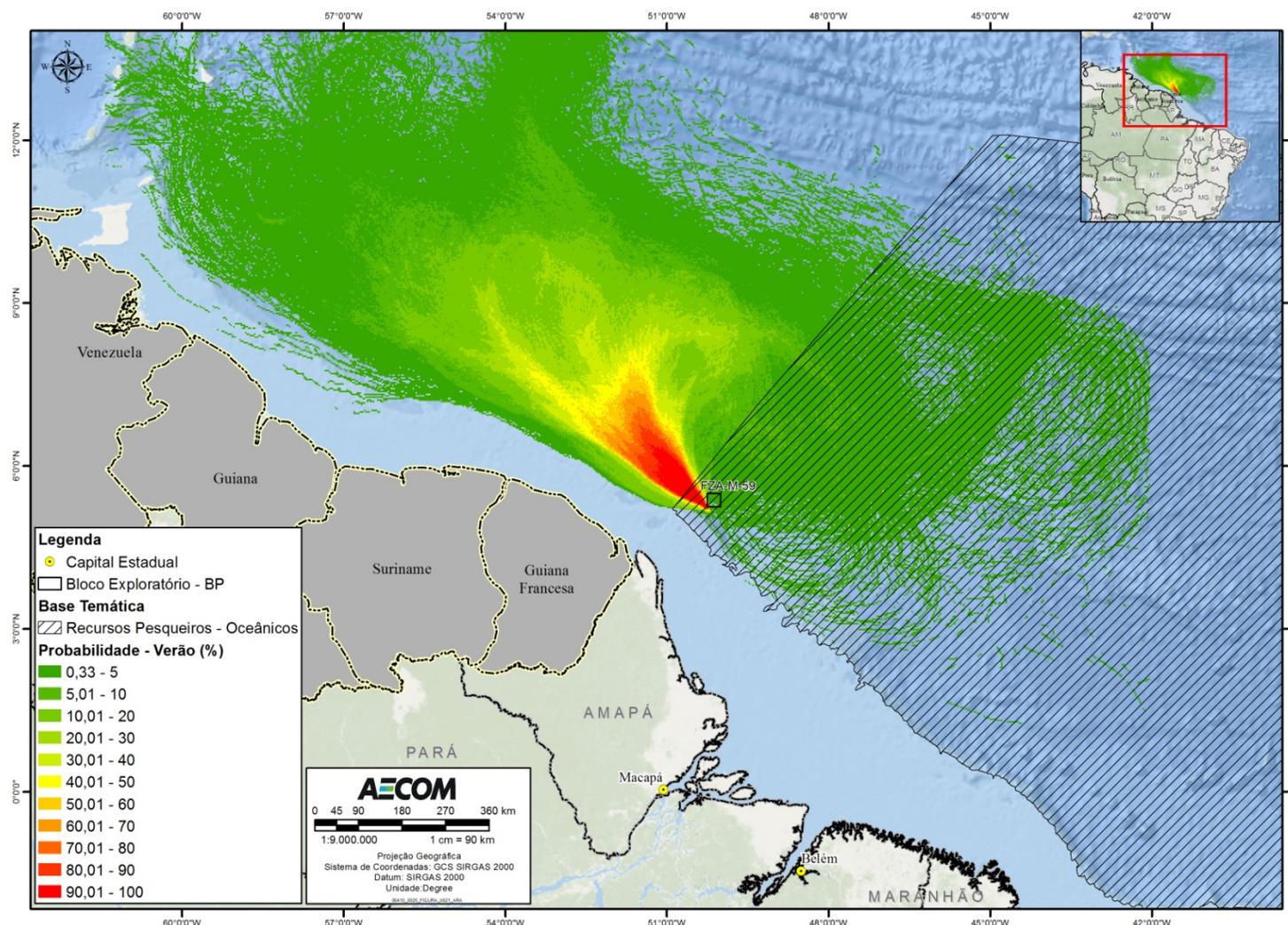
**FIGURA II.12.4.2.2 – Área de ocorrência de recursos pesqueiros costeiros na área com probabilidades de chegada de óleo, no cenário de inverno, pior caso.**



**FIGURA II.12.4.2.3 - Área de ocorrência de recursos pesqueiros costeiros na área com probabilidades de chegada de óleo, no cenário de verão, pior caso.**



**FIGURA II.12.4.2.4 – Área de ocorrência de recursos oceânicos na área com probabilidades de chegada de óleo, no cenário de inverno, pior caso.**



**FIGURA II.12.4.2.5 - Área de ocorrência de recursos pesqueiros oceânicos na área com probabilidades de chegada de óleo, no cenário de verão, pior caso.**



Os organismos considerados recursos pesqueiros são popularmente denominados como “frutos-do-mar” e, em função do ambiente em que ocorrem, são denominados pelágicos, bentônicos ou demersais. A maior parte das espécies comerciais como atuns, dourados e lulas é pelágica e vive em profundidades de até 200 m. As espécies bentônicas, por sua vez, são mais sedentárias, vivendo e se alimentando no substrato marinho e incluem peixes como raias, linguados e a maior parte dos crustáceos. Por fim, os organismos demersais são mais vágeis, vivendo e/ou se alimentando sobre ou próximo ao fundo (FROESE & PAULY, 1998 *apud* HAIMOIVICI & KLIPPEL, 1999; IPIECA, 2000). No caso dos organismos bentônicos é válido destacar ainda que a possibilidade de exposição ao óleo é bastante reduzida, em uma área próxima ao poço, e por isso, não são esperados impactos significativos.

### C. Tempos de Recuperação

Os efeitos de um vazamento de óleo sobre os recursos pesqueiros em determinada área depende de vários fatores, sendo esses, em sua maioria, associados às condições ecológicas e oceanográficas no momento do acidente. A natureza e a extensão do vazamento, as condições meteorológicas e oceanográficas, a época do ano, o tipo de atividade de pesca e os inúmeros aspectos ecológicos, em conjunto, influenciam a extensão do impacto sobre esse grupo (ITOPF, 2004; HJERMANN *et al.*, 2007). Com isso, alguns acidentes podem impactar consideravelmente os recursos pesqueiros, enquanto outros podem ocasionar pequena ou nenhuma consequência.

Nenhum fator isolado é um parâmetro confiável para predizer ou mensurar o dano, sendo necessário um estudo cuidadoso do incidente para se chegar a conclusões corretas. Dessa forma, uma previsão precisa de tempo de recuperação se torna igualmente difícil (ITOPF, 2004).

Considerando-se a possibilidade de ocorrer um impacto sobre esse componente, assume-se que um vazamento pode impactar o recurso pesqueiro das seguintes maneiras:

- Afetando diretamente os organismos;
- Impactando indiretamente os organismos através de distúrbios nos ecossistemas.

As formas com que os recursos pesqueiros podem vir a ser impactados em caso de um derramamento significativo de óleo são detalhadas a seguir.

- **Efeitos diretos sobre os organismos**

- **Contaminação Física**

O óleo, dependendo da sua concentração e composição, pode causar inúmeros efeitos fisiológicos e histopatológicos nos animais (IPIECA, 2000; ITOPF, 2004). Os organismos podem incorporar os componentes do óleo em seus tecidos através da água, sedimento ou ingestão de presas contaminadas (EPA, 1999).

Os peixes, por sua vez, normalmente evitam a contaminação física, já que nadam para longe da área contaminada evitando, assim, efeitos em longo prazo nas populações locais. Em áreas costeiras onde o óleo pode ficar preso em baías e enseadas, concentrações tóxicas podem ser alcançadas, podendo causar efeitos



letais nos peixes (MOSBECH *et al.*, 2000). Nesses locais, o dano potencial para os organismos é grande, particularmente nas espécies que possuem estoque restrito ou com limitadas áreas de desova (IPIECA, 2000). Ressalta-se, no entanto, que esse cenário não seria o esperado mesmo considerando-se os cenários de pior caso, uma vez que de acordo com as modelagens realizadas não há probabilidade do óleo chegar até a costa.

Os componentes do óleo também são improváveis de bioacumular em altas concentrações nos tecidos dos peixes, já que eles são capazes de metabolizar e excretar esses contaminantes (MOSBECH *et al.*, 2000).

Diminuições na taxa de sobrevivência dos ovos assim como mutações também são observadas como efeito da contaminação por óleo. Meses após o vazamento do Exxon Valdez no Alasca, ovos de salmão que foram expostos ao óleo apresentaram uma diminuição na taxa de sobrevivência em comparação com aqueles que não foram expostos ao óleo. Algumas mutações raras, como o crescimento de uma nadadeira a mais, também apareceram em uma pequena fração da população. Alguns desses efeitos diminuíram após cinco anos (MASCARELLI, 2010).

- **Alterações de comportamento**

Em alguns casos, o comportamento de peixes pode ser alterado causando detrimento da pesca local. A pesca que depende do aparecimento sazonal do peixe, por exemplo, pode ser interrompida se o peixe alterar sua rota de migração como resultado de um derrame de óleo. Entretanto, esse impacto pode ser revertido uma vez que muitos peixes são territoriais e geralmente retornam para as áreas impactadas depois de retirado o óleo, podendo restabelecer territórios para alimentação e reprodução (IPIECA, 2000; MOSBECH *et al.*, 2000).

- **Efeitos no plâncton**

Os ovos e as larvas de peixe são geralmente mais sensíveis à poluição por óleo do que os peixes adultos (IPIECA, 2000; MOSBECH *et al.*, 2000). Embora os ovos e larvas possam sofrer mortalidade causada pela exposição a vazamentos de óleo, existem relativamente poucos casos reportados em que o óleo tenha conclusivamente impactado de forma significativa os estoques pesqueiros (HJERMANN *et al.*, 2007). Entretanto, isso não significa que os estoques pesqueiros não possam ser afetados por vazamentos de óleo. Os estoques podem estar em risco se o vazamento for muito grande, coincidir com períodos de desova ou se o óleo derivar para locais que apresentem espécies com desova restrita a poucas áreas ou em áreas fisicamente restritas (p. ex. baías) (IPIECA, 2000).

A maior preocupação é com os HAPs (hidrocarbonetos aromáticos policíclicos), componente do óleo o qual pode ter efeitos subletais em longo prazo naqueles organismos marinhos que tem o auge da época de desova quando acontece um vazamento de óleo (MASCARELLI, 2010). HAPs podem prejudicar o crescimento dos peixes e desta forma organismos menores deixam de ser predados por peixes maiores como anchova ou atum para serem alvo de espécies menores que consomem peixes pequenos. Dessa forma, peixes de níveis mais elevados da cadeia trófica têm sua oferta de alimento reduzida acarretando ainda um impacto sobre a pesca. A exposição a esses componentes no início do ciclo de vida também pode levar à infertilidade e a uma série de problemas de desenvolvimento (MASCARELLI, 2010).



Após o acidente com o navio Arco Merchant, em 1976, por exemplo, foram reportados efeitos diretos no ictioplâncton, incluindo a morte de um número mensurável de larvas nas proximidades do vazamento. Entretanto, por causa do grande número de ovos e larvas que são produzidos anualmente e por muitas espécies possuírem extensas áreas de desova, não foram encontrados efeitos no número da subsequente população de adultos (IPIECA, 2000).

Segundo TEAL & HOWARTH (1984), sem um estudo intensivo e bem desenvolvido, ninguém saberia ou seria capaz de dar um bom palpite quanto à existência de uma conexão entre o dano causado pela poluição por óleo e o fracasso no recrutamento posterior. Com isso, não é possível definir se as taxas de recrutamento não são simplesmente um fenômeno natural, ou seja, outro ano no qual o recrutamento foi sem sucesso.

Como a área de estudo está inserida na região tropical, onde a produtividade primária e as taxas de degradação são altas, os ecossistemas são relativamente complexos e os estoques pesqueiros frequentemente desovam por um longo período anual ou durante o ano todo, espera-se que os impactos sobre o ictioplâncton sejam significativamente reduzidos e, portanto, seu tempo de recuperação também.

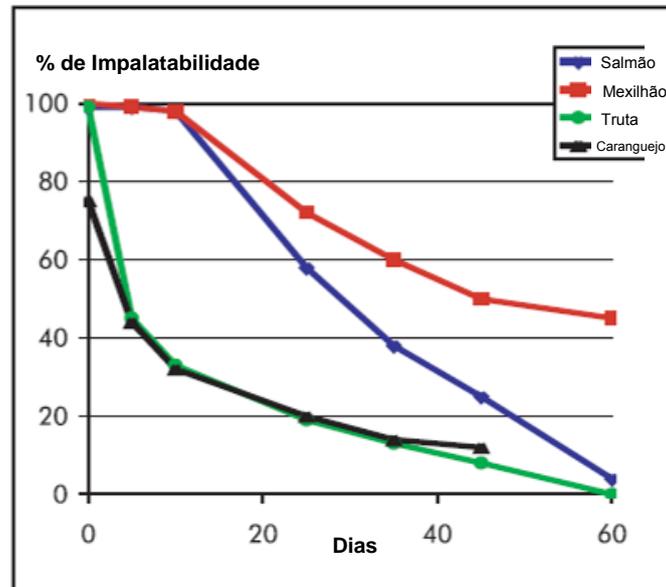
- o **Impalatabilidade (*taint*)**

A contaminação dos recursos pesqueiros por substâncias derivadas do óleo pode, geralmente, ser detectada por um odor e sabor característicos do petróleo. Com isso, peixes, crustáceos e moluscos tornam-se impalatáveis e impróprios para a venda (ITOPF, 2004). A concentração que pode causar a impalatabilidade e a persistência do fenômeno, varia de acordo com o tipo de óleo, com a espécie impactada, com a extensão da exposição, com as condições hidrográficas e de temperatura (IPIECA, 2000; ITOPF, 2004).

Os consumidores podem rapidamente perder a confiança nos produtos como resultado de uma simples suspeita, ou real contaminação do pescado que chega aos mercados (ITOPF, 2004).

Os peixes podem adquirir tais substâncias através da água ou do sedimento via absorção através das brânquias e da pele ou, ainda, se alimentando de presas contaminadas. As espécies comerciais também podem se contaminar externamente através do contato com petrechos de pesca contaminados.

A escala temporal para a perda da impalatabilidade (uma vez que a fonte de contaminação tenha sido removida) é relativamente curta e vai de dias a meses, dependendo do tempo de exposição, da espécie, da temperatura, de padrões de alimentação, entre outros fatores (IPIECA, 2000). A Figura II.12.4.2.4 apresenta a taxa de depuração (perda da impalatabilidade) para salmão, mexilhão, truta e caranguejo após uma exposição experimental a óleo cru.



Fonte: ITOPF (2004)

**FIGURA II.12.4.2.6 – Taxa de depuração de recursos pesqueiros após contaminação por óleo.**

O gráfico acima mostra que a maioria das espécies torna-se novamente palatável em cerca de 60 dias. Ressalta-se que os moluscos sésseis tendem a permanecer mais tempo impalatable, uma vez que não podem se afastar da fonte de contaminação. Entretanto, tão logo a fonte seja removida eles podem iniciar seu processo de recuperação.

É importante ressaltar que o alimento se torna impalatable mesmo em níveis muito baixos de contaminação, trazendo uma margem de segurança em termos de saúde pública. Ou seja, no contexto de contaminação por óleo, se um recurso pesqueiro está palatável, então é seguro comê-lo (ITOPF, 2004).

Após o acidente com o petroleiro Braer, em 1993, na região próxima ao litoral da Nova Escócia (Canadá), os níveis de contaminação nos peixes coletados da zona de exclusão decaíram rapidamente e, três meses após o vazamento, a proibição da pesca foi retirada. Entretanto, um ano após o acidente ainda existiam áreas com níveis elevados de óleo no sedimento. Algumas espécies de moluscos, que estão mais expostas ao óleo no sedimento que os peixes, ainda tinham níveis baixos de contaminação presente. A captura dessas espécies permaneceu proibida (MOSBECH *et al.*, 2000).



## C1. Estudos de Caso

A Tabela II.12.4.2.2 apresenta alguns exemplos de acidentes com vazamento de óleo e os efeitos reportados para a pesca e os recursos pesqueiros.

**TABELA II.12.4.2.2 – Vazamentos de óleo e seus efeitos sobre a pesca e os recursos pesqueiros.**

Vazamento	Efeitos reportados
1969: Blowout do poço Santa Barbara, Califórnia- EUA.  Volume do óleo derramado: 4.500 a 10.500 toneladas de óleo cru.	Efeitos negativos em curto prazo na abundância do bonito e da cavala. Sem efeitos em longo prazo na abundância das espécies pelágicas estudadas.
1976: Argo Merchant, Estados Unidos.  Volume do óleo derramado: 28.000 toneladas de petróleo venezuelano.	Mortandade de ovos de peixes e redução da densidade de larvas, porém os estoques de peixes estudados entre 1975-1977 não mostraram grandes impactos. O vazamento não ocorreu durante o pico da época de desova. Ocasionalmente foram observados exemplares de peixes e mariscos contaminados.
1977: Tsesis, Mar Báltico, Suécia.  Volume do óleo derramado: 1.000 toneladas de óleo combustível médio.	Um mês após o vazamento, arenques foram pescados normalmente nas áreas impactadas pelo óleo. Não foi detectada contaminação nos tecidos. Alguns efeitos na desova foram reportados na primavera seguinte, mas esses podem ter outras causas que não o derrame. Após o desastre, foi observado um aumento na mortandade de ovos e larvas de peixes. Apesar de não ter sido observado significativa mortandade de peixes comerciais, a frequência de desovas diminuiu. Os mariscos apresentaram níveis notáveis de contaminação.
1977: Ekofish 'Bravo blowout, Mar do Norte.  Volume do óleo derramado: 9.000 a 13.000 toneladas de óleo cru.	Peixes capturados por arrasto de fundo foram analisados para a presença de hidrocarbonetos. Houve evidências de contaminação em peixes duas semanas após a explosão, mas somente em quantidades reduzidas.
1978: Amoco Cadiz. N. Brittany (Bretanha).  Volume do óleo derramado: 223.000 toneladas de petróleo do Irã e da Arábia e 4.000 toneladas de combustível.	Muitas toneladas de peixes foram mortos. Cardumes de um ano de solha, linguado e tainha desapareceram das zonas mais afetadas e demonstraram redução de crescimento, fecundidade e recrutamento. A reprodução e o crescimento de peixes de fundo em baías impactadas e anormalidades histopatológicas ficaram evidentes na região anos depois.  Duas semanas após o acidente, milhões de moluscos, ouriços-do-mar e outras espécies bentônicas mortas foram encontrados nas praias. Equinodermos e pequenos crustáceos quase desapareceram completamente de algumas áreas, mas a população de muitas espécies se recuperou dentro de um ano. O cultivo de ostra foi seriamente afetado e estima-se que 9.000 toneladas foram destruídas por causa da contaminação ou como medida de segurança.



Vazamento	Efeitos reportados
1979: Betelgeuse, Bantry Bay, Irlanda.  Volume do óleo derramado: Óleo leve cru árabe – explosão pós-vazamento de 18 meses.	O badejo e a espadilha desovaram normalmente na primavera. Não houve efeitos adversos sérios nos ovos e larvas das espécies comerciais detectadas. Nenhuma redução aparente no processo de reprodução das vieiras em 1979.
1980: Bahrain.  Volume do óleo derramado: Estima-se que 3.300 toneladas chegaram a costa.	Inicialmente, alguns indivíduos mortos de garoupas, xereletes e sardinhas, não houve mortalidade massiva.
1983: Castillo de Bellver, África do Sul.  Volume do óleo derramado: 160.000 a 190.000 toneladas de óleo cru.	O vazamento se manteve na região oceânica. Impacto aparentemente pequeno nos estoques. Ocorrência e abundância normais de ovos e larvas. O vazamento ocorreu antes da principal temporada de desova.
1989: Exxon Valdez, Alasca, EUA.  Volume do óleo derramado: 37.000 toneladas de petróleo.	Após o vazamento “Exxon Valdez”, em uma comparação entre peixes de áreas contaminadas e não contaminadas, foi demonstrada que as taxas de prevalência e de intensidade do parasitismo foram significativamente mais altas em grupos expostos ao óleo. Houve esforços especiais para proteger a pesca. Alguns cientistas contestam a evidência de dano em longo prazo para a fauna e as populações de peixes locais.
1993: Braer, Nova Escócia, Canadá.  Volume do óleo derramado: 84.700 toneladas de petróleo, além de até 1.500 toneladas de combustível.	Uma grande variedade de peixes, crustáceos e moluscos presentes em uma área bem grande contaminou-se com óleo, resultando na imposição de uma Zona de Exclusão de Pesca. O salmão cultivado em gaiolas em águas superficiais não conseguiu escapar da contaminação. Após seis anos, realizaram-se novas análises e percebeu-se que os organismos estavam livres de contaminação. Os efeitos do óleo foram localizados e foram encontrados somente impactos temporários sobre os animais. Considerando o tamanho do derramamento, os impactos ambientais foram surpreendentemente limitados.
1970: Arrow, Baía Chedabucto, Canadá.  Cerca de 11.000 toneladas de petróleo.	Registros mostraram contaminação em tecidos de moluscos e crustáceos, além da diminuição de seu crescimento e estoque. Estudos concluíram que as lagostas atingidas não afetariam o consumo humano, porém, o mesmo foi proibido. Além disso, análises indicaram a presença de óleo no aparelho digestivo e nos órgãos das vieiras.

Modificado de: IPIECA (2000b); ITOPI (2010a); MOSBECH *et al.* (2000); TEAL & HOWARTH (1984).

Alguns estudos realizados abordaram especificamente o tempo de recuperação para os principais acidentes, dentre eles podemos citar o trabalho realizado por MARTÍNE-GOMEZ *et al.* (2009) após o acidente com o navio-tanque Prestige, no litoral da Espanha, em 2002. Os autores buscaram determinar, através da análise de



biomarcadores, se duas espécies de peixes demersais (*Lepidorhombus boscii* e *Callionymus lyra*) tinham tido alguma resposta à exposição por hidrocarbonetos nos anos seguintes ao acidente. Os resultados mostraram uma diminuição significativa na contaminação, sendo que três anos após o vazamento, as espécies tinham recuperado seus valores metabólicos normais.

Outro estudo que pode ser citado é o realizado por FALL & FIELD (1993) após o acidente com o petroleiro Exxon Valdez, no litoral do Alaska, em 1989. Os autores estudaram as consequências do acidente na atividade pesqueira, e notaram que a pesca de subsistência caiu 77% em 10 das 15 comunidades estudadas, em comparação com as médias registradas antes do acidente. Isso ocorreu principalmente por causa da incerteza dos moradores sobre a segurança do consumo de alimentos. O estudo foi realizado por três anos e foram analisados, também, tecidos de invertebrados e peixes quanto à concentração de hidrocarbonetos. Os resultados indicaram que os peixes de todas as áreas eram seguros para alimentação, mas que os invertebrados da zona entremarés de algumas áreas específicas não deviam ser consumidos. Ao final dos três anos de estudo, o nível de coleta para subsistência apresentou recuperação em algumas comunidades, mas ainda assim ficou abaixo das médias observadas antes do vazamento.

## C.2. Conclusão

Assim, os recursos pesqueiros podem ser afetados diretamente por um vazamento de óleo ou indiretamente através dos ecossistemas que os suportam. Entretanto, existe uma grande dificuldade em separar o processo natural do induzido pelo vazamento de óleo na instabilidade das populações, e não existe evidência de que algum vazamento de óleo tenha matado um número suficiente de peixes em mar aberto, a ponto de afetar a população adulta. O impacto potencial é mais significativo em áreas costeiras com águas abrigadas, particularmente para espécies com áreas de reprodução restritas. Porém, ressalta-se que esse não é o caso da presente atividade, uma vez que mesmo para os cenários de modelagem de pior caso, as modelagens não apresentaram probabilidade de toque de óleo na costa ou próximo a ela.

Com base nas informações e estudos de tempo de recuperação apresentados acima, considerou-se que o tempo de recuperação para esses componentes na região está entre 1 e 3 anos, ainda que se considere que este tempo seja bastante conservador quando atribuído a recursos pesqueiros costeiros e oceânicos.



- CVA Tartarugas marinhas

## A. Introdução

Poucas informações acerca das tartarugas marinhas na área de estudo estão disponíveis na bibliografia científica. De acordo com TAMAR (1999), a região norte do Brasil, desde o estado do Rio Grande do Norte até o Amapá, é uma imensa área de ocorrência de tartarugas marinhas sobre a qual se tem pouco conhecimento. Ressalta-se, ainda, que os poucos registros que se tem conhecimento na região Norte referem-se à captura acidental relacionada às artes de pesca. Porém tais registros dão conta de identificar a ocorrência das cinco espécies existentes no Brasil (ALMEIDA *et al.*, 2011a; ALMEIDA *et al.*, 2011b; CASTILHOS *et al.*, 2011; MARCOVALDI *et al.*, 2011; SANTOS *et al.*, 2011).

Todas as espécies presentes na região de estudo são consideradas ameaçadas de extinção mundialmente pela União Internacional para a Conservação da Natureza - IUCN (IUCN, 2014), bem como nacionalmente pelo Ministério do Meio Ambiente (MMA, 2014). A Tabela II.12.4.2.3 apresenta as espécies encontradas no litoral da área de estudo e seu *status* de conservação.

**TABELA II.12.4.2.3 – Lista de espécies de tartarugas marinhas encontradas na área de estudo.**

Família	Espécie	Nome Comum	MMA (2014)	IUCN (2014)
Cheloniidae	<i>Caretta caretta</i>	Tartaruga-cabeçuda	EN	EN
	<i>Chelonia mydas</i>	Tartaruga-verde	VU	EN
	<i>Eretmochelys imbricata</i>	Tartaruga-de-pente	CR	CR
	<i>Lepidochelys olivacea</i>	Tartaruga-oliva	EN	VU
Dermochelyidae	<i>Dermochelys coriacea</i>	Tartaruga-de-couro	CR	VU

Fonte: MMA (2014) e IUCN (2014).

Categorias segundo MMA (2014) e IUCN (2014):

EN - Em perigo – Risco muito alto de extinção na natureza.

VU - Vulnerável - Risco alto de extinção na natureza.

CR – Criticamente em perigo - Quando um táxon é considerado como enfrentando um risco extremamente alto de extinção na natureza.

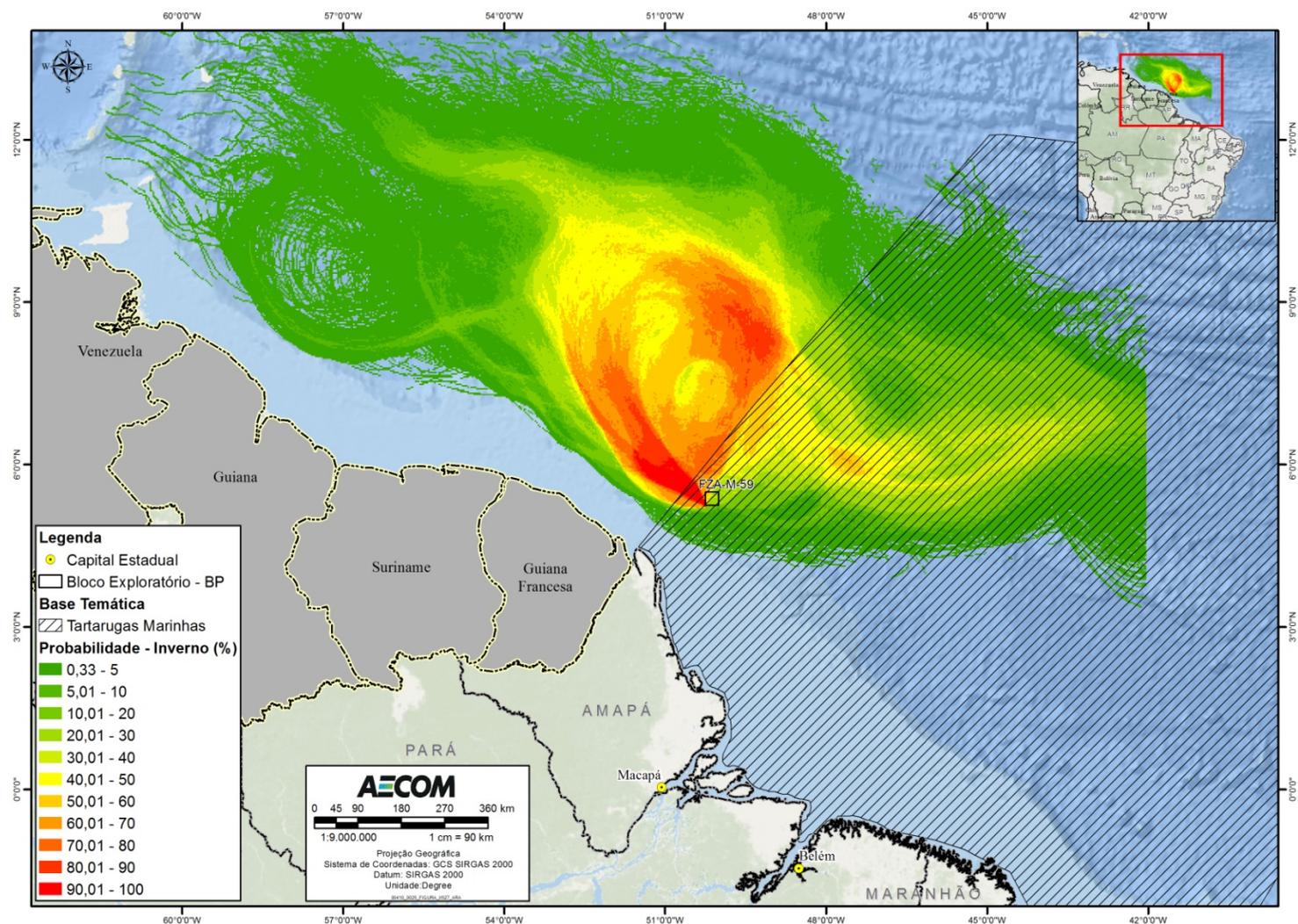
A maior parte das tartarugas marinhas atinge a maturidade sexual entre os 20 e 30 anos, embora espécies como a tartaruga-oliva (*Lepidochelys olivacea*) alcancem a maturidade entre 11 e 16 anos. A partir daí, passam a viver em áreas de alimentação, de onde saem apenas na época da reprodutiva, quando migram para as praias na qual nasceram. Estima-se que, de cada mil filhotes, apenas um ou dois atingem a idade adulta, sendo que a maioria acaba por servir de alimento para crustáceos, aves e peixes. O acasalamento ocorre no oceano, em águas profundas ou costeiras, muitas vezes próximo às áreas de desova (PROJETO TAMAR, 2014).

Informações sobre os impactos do óleo nas áreas de desova das tartarugas-marinhas serão abordadas no presente documento a fim de fornecer uma visão completa dos possíveis impactos do óleo em todas as fases de vida desse grupo biológico. Porém, destaca-se que não são esperados impactos sobre os ninhos e áreas de reprodução como um todo, uma vez que mesmo para os cenários de pior caso, as modelagens matemáticas indicaram que não há probabilidade de toque na costa. Adicionalmente na região em questão não há a ocorrência de ilhas oceânicas onde poderiam ocorrer tais atividades reprodutivas.

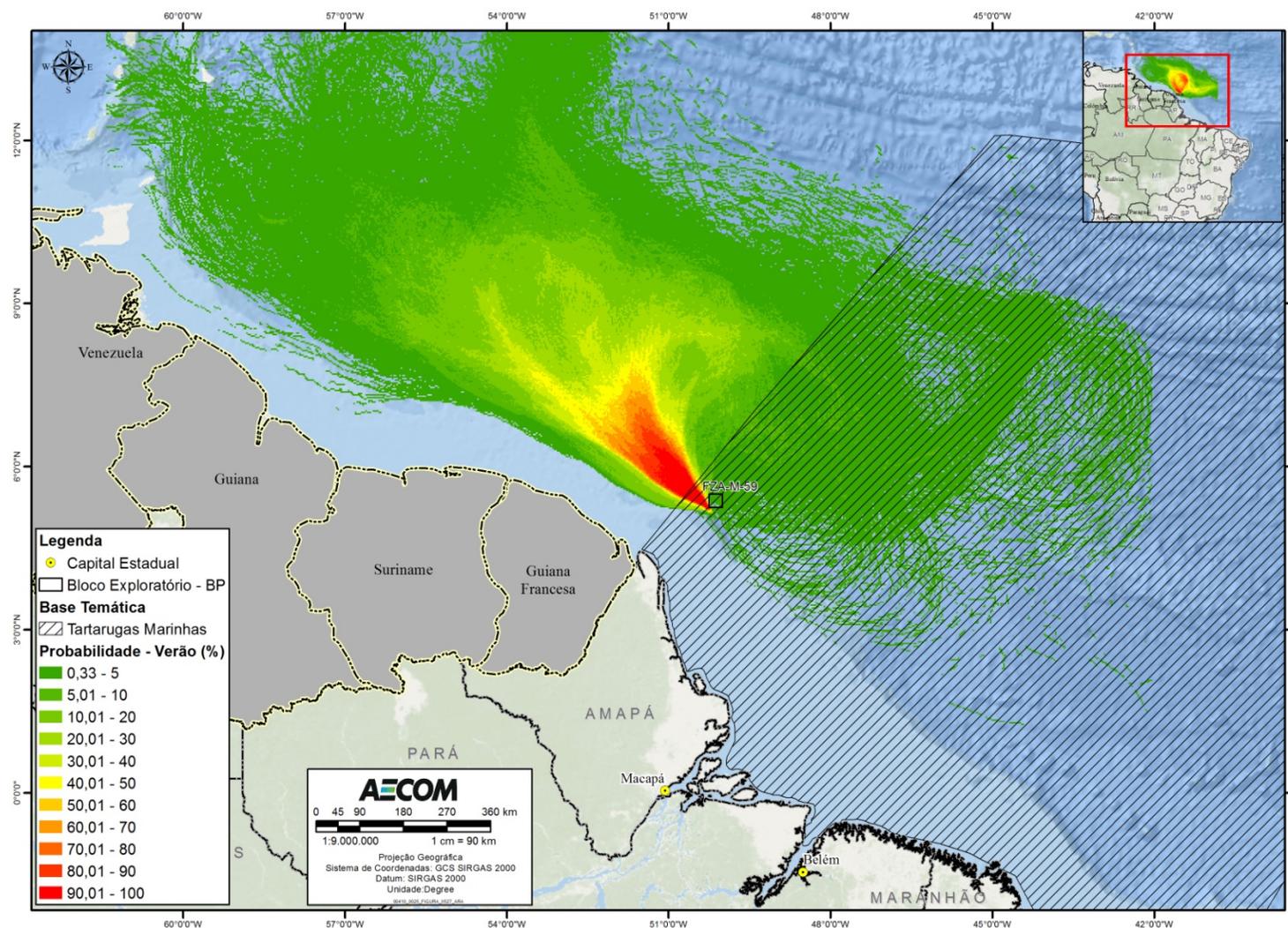


## Mapeamento

As Figuras II.12.4.2.5 e II.12.4.2.6 apresentam as áreas de ocorrências não reprodutivas de tartarugas marinhas nas áreas com probabilidades de chegada de óleo, no cenário de pior caso, tanto no inverno como no verão. Para a definição das áreas de ocorrência de tartarugas marinhas foram usadas informações contidas no documento “Avaliação e Ações Prioritárias para a Conservação da Biodiversidade das Zonas Costeira e Marinha” (MMA, 2002) e na sua atualização (MMA, 2007), e nos documentos de avaliação do estado de conservação de tartarugas marinhas no Brasil (ALMEIDA *et al.*, 2011a; ALMEIDA *et al.*, 2011b; CASTILHOS *et al.*, 2011; MARCOVALDI *et al.*, 2011, SANTOS *et al.*, 2011).



**FIGURA II.12.4.2.7 – Área de ocorrência não reprodutiva de tartarugas marinhas na área com probabilidades de chegada de óleo, no cenário de inverno, pior caso.**



**FIGURA II. 12.4.2.8 – Área de ocorrência não reprodutiva de tartarugas marinhas na área com probabilidades de chegada de óleo, no cenário de verão, pior caso.**



## B. Tempos de Recuperação

As tartarugas marinhas são particularmente sensíveis à contaminação por óleo, uma vez que não possuem o comportamento de evitar águas oleosas, apresentam alimentação indiscriminada e realizam grandes inalações pré-mergulho (SHIGENAKA, 2003, NOAA, 2010). Entretanto, alguns aspectos de sua morfologia podem diminuir sua chance de mortalidade, por exemplo, a incapacidade de limpar oralmente seu corpo devido a limitações da sua carapaça e a pouca flexibilidade.

Por serem altamente migratórias, as tartarugas marinhas também são vulneráveis em todos os seus estágios de vida (ovos, recém-nascidos, juvenis e adultos). A severidade, a taxa e os efeitos da exposição irão variar dependendo do estágio de maturidade, sendo que os indivíduos jovens possuem um risco maior que os adultos. As razões para isso são muitas, por exemplo, o mecanismo metabólico que um animal usa para desintoxicar seu organismo pode ainda não estar desenvolvido em um animal juvenil. Além disso, nessa fase da vida, esses animais podem conter mais lipídios em seu corpo, no qual muitos contaminantes como hidrocarbonetos de petróleo se ligam (SHIGENAKA, 2003).

Adicionalmente, as tartarugas marinhas podem ser impactadas em suas praias de desova e os ovos podem ser expostos ao óleo durante a incubação, resultando em um aumento potencial da mortalidade dos ovos e/ou a possibilidade de desenvolver defeitos nos recém-nascidos. Os filhotes que emergem dos seus ninhos podem encontrar o óleo na praia ou na água logo que eles começam sua vida no mar (SHIGENAKA, 2003). Ressalta-se, portanto, que casos de contaminação de praias não são esperados uma vez que mesmo para os cenários de pior caso as modelagens demonstraram que não há probabilidade de toque de óleo na costa.

A exposição crônica pode não ser letal por si só, mas pode prejudicar a saúde da tartaruga, tornando-a mais vulnerável a outros estresses (SHIGENAKA, 2003).

Não existem muitas informações a respeito da toxicidade do óleo em tartarugas marinhas. Uma vez que todas as espécies se encontram ameaçadas de extinção, os estudos em laboratório se concentram em efeitos subletais que são facilmente revertidos quando tratados, evitando a morte do animal (SHIGENAKA, 2003).

As tartarugas marinhas podem ser expostas aos agentes químicos do óleo de duas maneiras: internamente (comendo ou engolindo óleo, consumindo presas contaminadas ou inalando) ou externamente (nadando no óleo) (SHIGENAKA, 2003).

### o Efeitos internos

A ingestão de poluentes pode ser intencional ou acidental. Alguns estudos demonstram que o óleo cru não é percebido pelos quelônios como sendo algo perigoso, portanto não é evitado (GRAMMETZ, 1988). Estudos comportamentais em tartaruga-verde (*Chelonia mydas*) e tartaruga-cabeçuda (*Caretta caretta*) não mostraram evidências de que essas espécies detectam e evitam áreas contaminadas ou distinguem o óleo intemperizado (*tarball*<sup>19</sup>) de um item alimentar (LUTZ & LUTCAVAGE, 2010). Além disso, uma vez que

<sup>19</sup> *Tarballs* são pequenos pedaços, geralmente esféricos, de óleo intemperizado remanescentes de um vazamento. As *Tarballs* são muito persistentes no ambiente marinho e podem se deslocar por centenas de milhas (NOAA, 2010).



esses animais sobem com frequência à superfície para respirar, em um grande vazamento, esses animais podem ser expostos a químicos voláteis durante a inalação (GRAMMETZ, 1988).

A inalação de orgânicos voláteis do óleo pode causar irritação respiratória, dano ao tecido e pneumonia. A ingestão de óleo pode resultar em inflamação gastrointestinal, úlceras, sangramento, diarreia e má digestão. A absorção pela inalação ou ingestão de químicos pode danificar órgãos como o fígado e o rim, resultando em anemia e imunossupressão, ou levar a uma falha reprodutiva e até a morte (SHIGENAKA, 2003).

Em um estudo que avaliou as alterações fisiológicas e clinicopatológicas em tartarugas cabeçadas cronicamente expostas ao óleo, foram encontradas anormalidades nas células epiteliais, alterações nos padrões respiratórios e disfunções nas células sanguíneas. O óleo foi observado agarrado nas narinas, olhos e esôfago superior, e foi encontrado nas fezes. Tartarugas contaminadas tiveram um aumento de até quatro vezes na quantidade de células brancas sanguíneas e uma redução de 50% na quantidade de hemácias. As mudanças celulares na epiderme são uma preocupação em particular, pois isso pode aumentar a susceptibilidade a infecções. Muitos dos danos fisiológicos observados parecem ter sido resolvidos após 21 dias de recuperação, entretanto os efeitos a longo prazo do óleo nas tartarugas se mantêm completamente desconhecidos (LUTCAVAGE *et al.*, 1995).

#### o **Efeitos externos**

Em relação aos efeitos externos pode-se citar a inscrustação por óleo, entretanto todos os efeitos em tartarugas ainda não são bem conhecidos. KELLER & ADAMS (1983) examinando tartarugas impactadas por óleo, notaram que o óleo intemperizado selou a boca e as narinas das tartarugas pequenas. Estas também podem ser imobilizadas e morrerem devido à exaustão quando expostas a grandes quantidades de óleo (KELLER & ADAMS, 1983).

Em outro estudo MIGNUCCI-GIANNONI (1998) *apud* SABA & SPOTILA (2003) concluíram que tartarugas marinhas reabilitadas (*Chelonia mydas* e *Eretmochelys imbricata*), quando comparadas a aves marinhas, tiveram maiores chances de sobrevivência após terem sido expostas a um vazamento de óleo em Porto Rico, em 1994. Entretanto, isso não quer dizer que essas tartarugas não tinham óleo residual presente nos seus tecidos após a reabilitação.

Efeitos indiretos também podem afetar as tartarugas marinhas, entre eles podemos citar a perda da sensibilidade olfativa devido à contaminação por agentes químicos voláteis, causando mudanças substanciais no comportamento, uma vez que o sentido do olfato é importante para a orientação e navegação dos indivíduos. Outro efeito que pode ser citado é a diminuição da quantidade de alimento disponível, uma vez que o óleo pode causar a morte de outros animais importantes na dieta das tartarugas (LOPES *et al.*, 2007).

### **C1. Estudos de caso**

Existem atualmente poucas informações sobre o impacto potencial de vazamentos de óleo sobre as tartarugas marinhas. Atualmente a maior ameaça às tartarugas não vem do óleo cru, mas de óleo combustível de barcos pesqueiros ancorados ou cargueiros.



A Tabela II.12.4.2.4 apresenta alguns exemplos de acidentes com vazamento de óleo e os efeitos reportados para as tartarugas marinhas.

**TABELA II.12.4.2.4– Vazamentos de óleo e seus efeitos sobre as tartarugas marinhas.**

Vazamento (toneladas)	Efeitos reportados
1983: campo de Nowruz, Golfo Pérsico, águas territoriais iranianas.  Volume de óleo derramado: 260.000 toneladas de óleo cru.	Foram encontradas 56 tartarugas mortas ( <i>Eretmochelys imbricata</i> e <i>Chelonia mydas</i> ), entretanto somente uma parte da costa foi monitorada, portanto o número pode ser maior. BURCHARD (citado em NOAA, 2010) estima que cerca de 500 tartarugas das duas espécies tenham morrido, representando quase que a total aniquilação da população de tartarugas-de-pente e a maior parte da população da tartaruga-verde. O impacto sobre as áreas de desova é desconhecido.
1991: Guerra do Golfo, Golfo Pérsico.  Volume de óleo derramado: 700.000 a 900.000 toneladas de óleo cru.	Estima-se que o número de tartarugas marinhas mortas durante os vazamentos da Guerra do Golfo está na gama de dezenas a centenas, mas não foi bem documentada. Uma tartaruga-verde encalhada morta foi necropsiada e continha mais de 4.000 ppm de óleo em seu fígado e 310 ppm no estômago, mas não havia indicação de óleo na parte externa.
1991: Barge Vistabella, mar do Caribe  Volume de óleo derramado: 2.000 toneladas de óleo combustível pesado	Restos de óleo e <i>tarballs</i> atingiram as praias da região, mas apenas uma tartaruga-de-pente foi encontrada com óleo (atribuído ao acidente) em uma praia de Porto Rico.
1993 Barge Bouchard B155  Volume de óleo derramado: 336.000 galões de óleo combustível pesado nº 6.	Áreas de desova e de forrageamento foram atingidas. Tartarugas cabeçudas, as mais comuns, foram impactadas mais severamente: 4 recém-nascidos foram encontrados mortos e 12 vivos, sendo que entre eles 3 indivíduos encontravam-se oleados e os demais estavam perturbados por causa do método utilizado na limpeza. Vários ninhos foram atingidos e muitos filhotes ainda não tinham nascido, 115 ninhos foram marcados como em risco, 96 estavam em praias com óleo e 2 estavam inundados por óleo e tiveram uma taxa de sucesso de nascimento menor que o normal (5% dos ovos, comparado com 50-90% normalmente). No total, 212 recém-nascidos foram mortos e 2.177 foram potencialmente impactados pela exposição ao óleo e atividades de resposta.

Fonte: CEDRE (2011); SHIGENAKA (2003).

Um estudo em especial, realizado após o acidente ocorrido no poço Ixtoc I, no Golfo do México, em 1979, é detalhado a seguir devido à sua importância em relação às conclusões obtidas pelo autor quanto aos impactos gerados sobre as tartarugas marinhas.

HALL *et al.* (1983) analisou tartarugas marinhas encontradas mortas após o massivo vazamento de óleo do poço Ixtoc I atingir a costa do México em 1979. Por um período de meses de 10.000-15.000 barris de óleo vazaram diariamente do poço no Golfo do México. Os animais foram necropsiados e seus tecidos analisados para resíduos de hidrocarbonetos de petróleo.

No total, sete tartarugas (seis *Chelonia mydas* e uma *Lepidochelis kempfi*) foram coletadas durante o episódio de vazamento, algumas foram tratadas e uma foi reintroduzida. Três tartarugas (duas verdes e uma jovem Ridley) foram encontradas mortas em Laguna Madre e foram congeladas para determinação da causa da



morte. Todas as três tartarugas apresentaram óleo na região externa, sendo que uma o apresentava em grandes quantidades. Entretanto, pelas conclusões dos autores, mesmo essa grande quantidade de óleo provavelmente não teria evitado um movimento normal ou sido fatal para as tartarugas. Além disso, aventou-se que algum óleo externo poderia ter se acumulado após a morte.

Em todos os tecidos examinados havia a presença de óleo, entretanto não foram encontradas evidências de que o óleo tivesse causado lesões no trato alimentar ou que tivesse havido aspiração pulmonar. A análise dos indivíduos também demonstrou que existia uma eliminação seletiva de partes desse óleo. Tanto a presença de resíduos em vários tecidos, quanto a eliminação seletiva indicaram que a exposição ao óleo foi crônica, as tartarugas evidentemente não encontraram o óleo por um curto período de tempo antes da morte, mas teriam sido expostas a ele por algum tempo.

A exposição prolongada ao óleo pode ter causado as condições precárias do corpo das tartarugas, talvez perturbando o comportamento alimentar. Em tais condições de fraqueza, as tartarugas podem ter sucumbido a algum componente tóxico do óleo ou algum agente ainda não descoberto. Os exames microscópicos não indicaram a causa da morte.

## **C2. Conclusão**

Não se conhece muito sobre o impacto do óleo em tartarugas marinhas, mas muitos aspectos da sua biologia fazem com elas estejam expostas ao risco em potencial (ausência do comportamento de evitação, alimentação indiscriminada em áreas de convergência e grandes inalações antes de mergulhar). Outros comportamentos, entretanto, evitam a sua mortalidade como a incapacidade de limpar oralmente o seu corpo.

Surpreendentemente existem poucos registros de quelônios contaminados por óleo ou machucados em resposta a um vazamento de óleo. Atualmente a principal ameaça às tartarugas não vem do óleo cru e sim de vazamentos envolvendo combustíveis de barcos pesqueiros ou de carga. É estimado que apenas 1% dos encalhes de quelônios marinhos estejam associados com petróleo (SHIGENAKA, 2003). No entanto, alguns autores reportam a presença de indivíduos mortos após acidentes com vazamentos.

A ausência de estudos de efeitos populacionais e de tempo de recuperação de populações faz esse item difícil de ser avaliado. Sendo assim, com base na literatura disponível considerou-se que o tempo necessário para a população de tartarugas marinhas se recuperar após o vazamento de óleo está entre 3 e 10 anos.

Ressalta-se, contudo, que se trata de uma estimativa bastante conservadora uma vez que o tempo proposto não considera alguns aspectos particulares do incidente potencial em análise, como ausência de áreas de concentração, reprodução e de desova atingidas, bem como ausência de probabilidade de toque de óleo na costa ou em suas proximidades.

- **CVA Mamíferos marinhos – cetáceos**

### A. Introdução

Dentre as espécies de mamíferos marinhos presentes na área de estudo, serão abordados nessa Análise de Risco apenas os cetáceos, uma vez que os sirênios e mustelídeos apresentam distribuição estritamente costeira, não havendo probabilidade de interação com o óleo.

Na área de estudo da atividade, são registradas 21 espécies de cetáceos (17 com ocorrência confirmada e outras quatro com ocorrência provável), sendo 17 odontocetos e quatro mysticetos (BRYDEN *et al.*, 1977; ZERBINI *et al.*, 1999; LUCENA, 2006; SICILIANO *et al.* 2006; 2008; RODRIGUES *et al.*, 2010; SPECTRUM/EVEREST, 2012; 2014; PRETTO *et al.* 2009; ARCOVERDE *et al.* 2010; MARINEBIO, 2015). A Tabela II.12.4.2.5 apresenta as espécies presentes na área de estudo e seus *status* de conservação segundo o MMA (2014) e a IUCN (2014).

**TABELA II.12.4.2.5 – Cetáceos com ocorrência provável e confirmada na região de estudo, suas características ecológicas mais relevantes e status de conservação nacional e global.**

Subordem	Nome Científico	Nome Comum	Área de Ocorrência	Ocorrência	Status de Conservação	
					IUCN (2014)	MMA (2014)
Odontoceti	<b>Família Delphinidae</b>					
	<i>Sotalia guianensis</i>	Boto, boto-cinza	Águas costeiras entre Honduras (América Central) e Florianópolis (SC)	C	DD	VU
	<i>Sotalia fluviatilis</i>	Tucuxi	Águas fluviais	C	DD	NA
	<i>Inia geoffrensis</i>	Boto-vermelho, boto-rosa	Águas fluviais e ambientes fluvio-marinhos	C	DD	EN
	<i>Steno bredanensis</i>	Golfinho-de-dentes-rugosos	Águas costeiras tropicais, subtropicais e temperadas quentes de todos os oceanos	C	LC	NA
	<i>Tursiops truncatus</i>	Golfinho-flíper, golfinho-nariz-de-garrafa	Águas oceânicas e costeiras, podendo penetrar estuários e rios	C	LC	NA
	<i>Stenella frontalis</i>	Golfinho-pintado-do-Atlântico	Águas costeiras e ocasionalmente oceânicas, tropicais e temperadas do oceano Atlântico	C	DD	NA
	<i>Stenella attenuata</i>	Golfinho-pintado-pantropical	Águas oceânicas	C	LC	NA
	<i>Stenella longirostris</i>	Golfinho-rotador	Águas oceânicas	C	DD	NA
	<i>Stenella clymene</i>	Golfinho-de-clymene	Águas oceânicas	C	DD	NA
	<i>Delphinus delphis</i>	Golfinho-comum	Águas oceânicas	P	LC	NA
	<i>Delphinus capensis</i>	Golfinho-comum-de-bico-longo	Águas oceânicas	P	DD	NA
<i>Peponocephala electra</i>	Golfinho-cabeça-de-melão	Águas oceânicas tropicais	C	LC	NA	



Subordem	Nome Científico	Nome Comum	Área de Ocorrência	Ocorrência	Status de Conservação	
					IUCN (2014)	MMA (2014)
	<i>Pseudorca crassidens</i>	Falsa-orca	Águas oceânicas	C	DD	NA
	<i>Orcinus orca</i>	Orca	Águas costeiras e oceânicas	C	DD	NA
	<i>Globicephala macrorhynchus</i>	Baleia-piloto-de-peitorais-curtas	Águas oceânicas tropicais	C	DD	NA
	<i>Grampus griseus</i>	Golfinho-de-Risso	Águas oceânicas	C	LC	NA
	<b>Família Physeteridae</b>					
	<i>Physeter macrocephalus</i>	Cachalote	Águas oceânicas	C	VU	VU
<b>Misticeti</b>	<b>Família Balaenopteridae</b>					
	<i>Balaenoptera edeni</i>	Baleia-de-Bryde	Águas costeiras e oceânicas	C	DD	NA
	<i>Balaenoptera bonaerensis</i>	Baleia-minke-Antártica	Águas oceânicas do hemisfério sul	P	DD	NA
	<i>Megaptera novaeangliae</i>	Baleia-jubarte	Águas costeiras e oceânicas	P	LC	NA
	<i>Balaenoptera physalus</i>	Baleia-fin	Águas oceânicas	C	EN	EN

Fonte: BRYDEN *et al.*, 1977, ZERBINI *et al.* (1999), LUCENA, 2006, SICILIANO *et al.* (2006; 2008), RODRIGUES *et al.*, 2010, SPECTRUM/EVEREST (2012, 2014), PRETTO *et al.* (2009), ARCOVERDE *et al.* (2010b); MARINEBIO, 2015.

**Status de Conservação:**

EN (Em perigo) - “*Endangered*” - Risco muito alto de extinção na natureza em futuro próximo.

VU (Vulnerável) - “*Vulnerable*” - Alto risco de extinção na natureza em médio prazo.

LC (Pouco preocupante) - “*Least Concern*” - Quando a espécie, tendo sido avaliada, não se enquadra nas categorias acima.

DD (Dados Insuficientes) - “*Data Deficient*” - Quando não existem dados suficientes para se definir uma característica de risco de extinção para a espécie.

NA - Não ameaçada.

**Ocorrência:**

C - Ocorrência Confirmada

P - Ocorrência Provável

A distribuição dessas espécies varia desde águas mais rasas e costeiras (p.e., boto-cinza) até lâminas d’água superiores a 500 m (misticetos, zifideos e maior parte dos delfínideos). Algumas espécies podem, ainda, se aproximar mais da costa, apenas durante o período reprodutivo, como é o caso da baleia-jubarte e da baleia-franca nas regiões sudeste e sul do Brasil respectivamente (SICILIANO *et al.*, 2006).

Quanto à biologia dos cetáceos é importante observar que o período de gestação da maioria das espécies é de cerca de um ano, só nascendo um filhote por vez, e o período de lactação é altamente variável, podendo chegar a muitos anos - em alguns odontocetos (JEFFERSON *et al.*, 2008).

Entre as espécies levantadas para a área de estudo destacam-se o boto-cinza (*Sotalia guianensis*), o boto-vermelho (*Inia geoffrensis*), a cachalote (*Physeter macrocephalus*) e a baleia-fin (*Balaenoptera physalus*), por serem consideradas espécies ameaçadas de extinção em alguma esfera. A cachalote e a baleia-fin encontram-se ameaçadas de extinção a nível nacional e global, enquadrando-se na mesma categoria de ameaça nas duas esferas (“Vulnerável” e “Em perigo” respectivamente). Já o boto-cinza e o boto-vermelho



encontram-se ameaçados apenas no Brasil, sendo o primeiro classificado como “Vulnerável” e o último como “Em perigo” (MMA, 2014; IUCN, 2014).

Entretanto, considerando os hábitos costeiros das espécies de boto classificadas como ameaçadas, não são esperadas interferências do óleo com esses animais, uma vez que não há probabilidade de aproximação do mesmo na costa.

## **B. Mapeamento**

As Figuras II.12.4.2.7 e II. 12.4.2.8 apresentam as áreas de ocorrência de cetáceos nas áreas com probabilidades de chegada de óleo, no cenário de pior caso, tanto no inverno como no verão. Para a definição dessas áreas foram usadas as informações provenientes do documento “Avaliação e ações prioritárias para a conservação da biodiversidade das zonas costeira e marinha” (MMA, 2002) e da sua atualização (MMA, 2007).

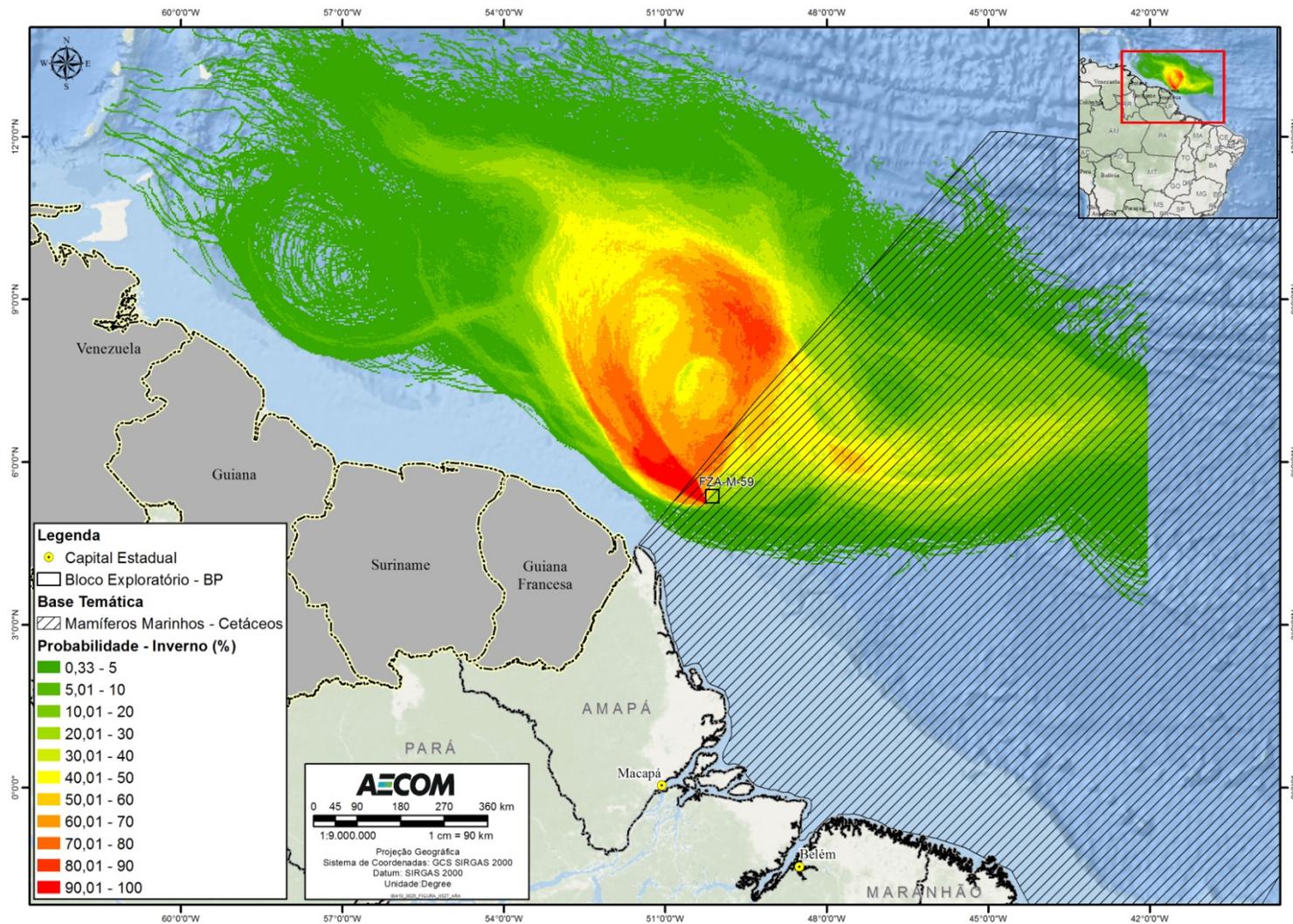
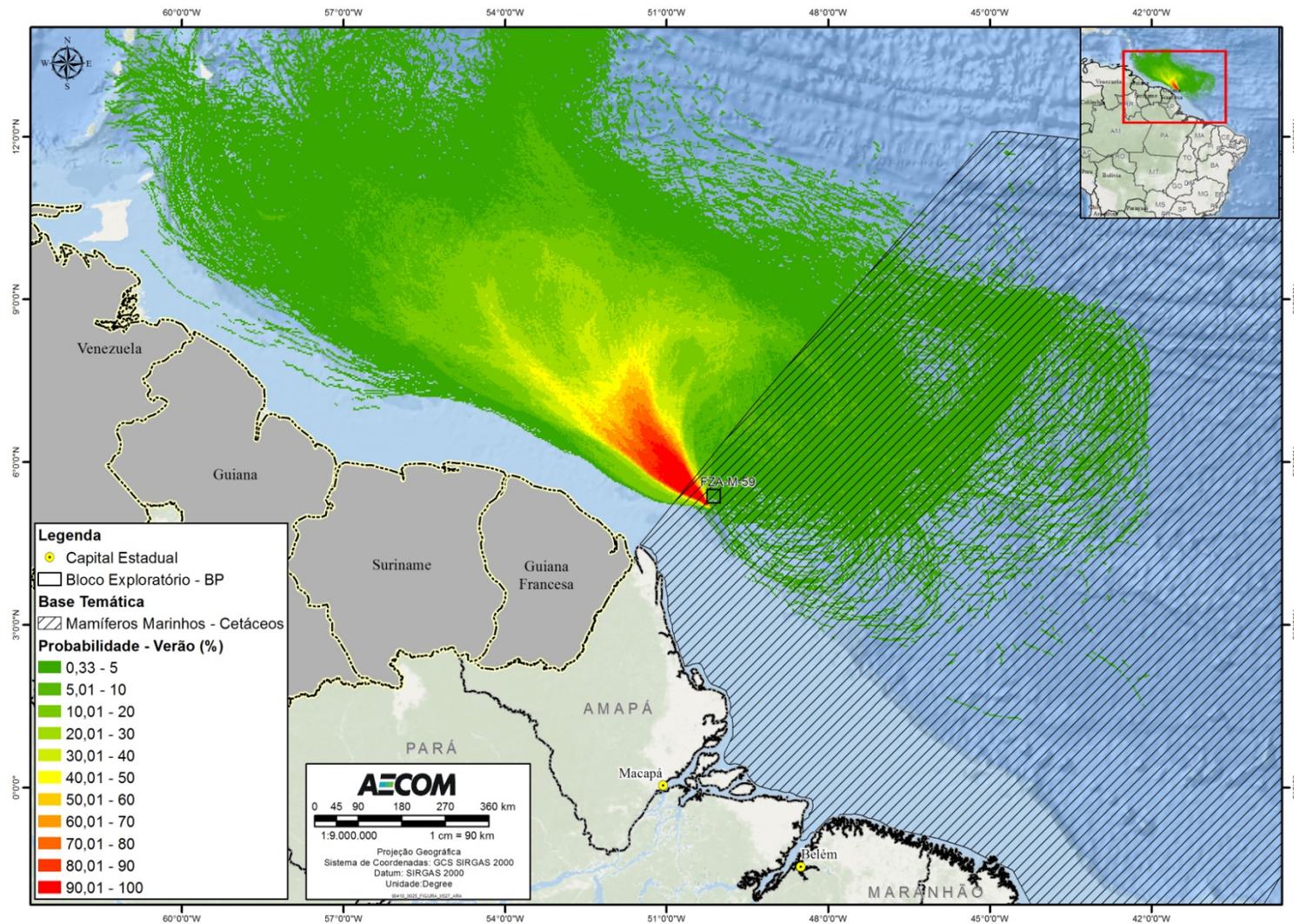


FIGURA II.12.4.2.9 – Área de ocorrência de cetáceos nas áreas com probabilidades de chegada de óleo, no cenário de inverno, pior caso.



**FIGURA II.12.4.2.10 – Área de ocorrência de cetáceos nas áreas com probabilidades de chegada de óleo, no cenário de verão, pior caso.**



### C. Tempo de Recuperação

Existem poucos estudos sobre impactos de óleo em cetáceos e praticamente nenhum sobre tempo de recuperação, salvo o realizado com orcas na Baía de Prince William Sound após o acidente com o Exxon Valdez em 1989, que será discutido em detalhes no subitem de Estudos de Caso.

A existência de poucos estudos pode ser explicada, em parte, pelo fato de que as carcaças da maioria das espécies afundam no oceano, impossibilitando a coleta para pesquisa (GUBBAY & EARLL, 1999; MATKIN *et al.*, 2008). Em alguns casos, elas até podem flutuar e encalhar na região costeira, porém essa é uma situação mais comum para os animais que vivem nessas regiões costeiras, limitando o estudo das outras espécies de hábitos oceânicos. Em outros casos, espécies oceânicas podem ser expostas ao óleo e nunca encalharem, podendo levar a uma subestimação do dano ambiental (WILLIAMS *et al.*, 2011).

Além disso, as informações são escassas também devido às questões éticas sobre experimentos desnecessários e que causem sofrimento a esses animais (MATKIN *et al.*, 2008). Com isso, os dados de vazamentos parecem ser a melhor fonte de informações sobre estudos comportamentais e efeitos fisiológicos (AUSTRALIAN GOVERNMENT, 2010).

As ameaças a uma espécie em particular variam bastante e irão depender do seu comportamento, da sua história de vida e das suas adaptações anatômicas e fisiológicas (St AUBIN, 1992). A composição do óleo e o quanto ele está intemperizado também são fatores importantes para determinar os impactos. Indivíduos atingidos por óleo logo após o vazamento podem ser expostos a mais componentes tóxicos pelo contato direto e ingestão do que indivíduos afetados pelo óleo já intemperizado (AUSTRALIAN GOVERNMENT, 2010).

Alguns estudos sugerem ainda que os cetáceos podem detectar o óleo na superfície da água, e com isso evitá-lo. Isso pôde ser comprovado pelo estudo apresentado por St AUBIN (1992), no qual experimentos com golfinhos nariz-de-garrafa (*Tursiops truncatus*) em cativeiro mostraram que esses animais conseguem detectar visualmente uma lâmina de óleo cru de 1 mm de espessura na superfície da água do mar e evitam ir à superfície em locais onde a água do mar contém uma camada de 1 cm de óleo mineral. O mesmo resultado foi encontrado por SMITH *et al.* (1983).

Estratégias similares têm sido observadas durante outros eventos de vazamento. Por exemplo, o que ocorreu com a população de boto-cinza (*Sotalia guianensis*) residente na Baía de Guanabara, que foi vista deixando a Baía após o incidente com vazamento que ocorreu em 2000. A população foi para mar aberto, retornando antes mesmo que as operações de limpeza estivessem finalizadas (BARCELLOS & SILVA, 2003; SHORT, 2003). Os indivíduos voltaram para as áreas de alimentação e apresentaram comportamentos normais. Vale ressaltar que as áreas de alimentação não foram atingidas por óleo e isso pode justificar as observações feitas (SHORT, 2003). Ressalta-se que, embora o boto-cinza ocorra na área de estudo, não são esperadas interferências do óleo sobre eles uma vez que são animais costeiros e que mesmo nos cenários de pior caso, as modelagens realizadas indicaram a inexistência de probabilidade de toque de óleo na costa ou em suas proximidades.

Entretanto, os comportamentos citados acima contrastam com observações feitas em campo por outros autores, com esses e outros cetáceos que aparentemente nadaram e se comportaram normalmente no meio de



manchas de óleo (MATKIN *et al.*, 2008; NOAA, 2010). Durante o vazamento Mega Borg, no Novo México em 1990, foi reportado que indivíduos de um grupo de *Tursiops*, podiam provavelmente detectar a mancha, mas não evitaram o contato com ela, nadando através das áreas com óleo (WURSIG & SMULTEA, 1991). MATKIN *et al.* (2008) também observaram que orcas não tentaram evitar as áreas contaminadas por óleo após o vazamento Exxon Valdez no Alaska.

Isso demonstra que apesar da capacidade de alguns cetáceos em evitar áreas com óleo, o tamanho da mancha, a dependência por comida e uma interação social podem sobrepor essa estratégia de evitação, causando impactos sobre essas espécies. Ressalta-se que isso ocorre, principalmente, em espécies costeiras (nas quais não são esperados efeitos do óleo advindos da atividade objeto do presente estudo, considerando-se o resultado das modelagens de óleo realizadas), que possuem fidelidade a determinadas áreas, lembrando que os impactos sobre estas populações residentes afetariam sua reprodução e saúde, além de comprometer a disponibilidade/captura de alimento e a coesão de grupo. As espécies pelágicas, por sua vez, serão impactadas apenas em suas áreas de reprodução.

Considerando-se que as espécies possam ser atingidas por óleo, espera-se que o impacto sobre os cetáceos não seja tão severo, pois os cetáceos, ao contrário de outros mamíferos marinhos, não dependem da pele para regular sua temperatura corporal (ITOPF, 2010b; EPA, 1999; MOSBECH, 2002). Além disso, a pele dos cetáceos é diferente de qualquer outro mamífero, sendo lisa e com limitadas áreas recobertas com pelos ou superfícies rugosas devido à presença de cracas (St AUBIN, 1992; AUSTRALIAN GOVERNMENT, 2010).

Em mysticetos o óleo tende a aderir nessas partes rugosas, pelos e calosidades dos animais, entretanto isso ocorrerá apenas em uma pequena área, não afetando consideravelmente a saúde do animal (St AUBIN, 1992). Nos golfinhos, por sua vez, por não apresentarem pelos nem calosidades o óleo não se fixa na pele (AUSTRALIAN GOVERNMENT, 2010).

St AUBIN (1992) testou o impacto do óleo sobre o tecido epitelial de golfinhos nariz de garrafa em cativeiro, colocando esponjas embebidas em óleo sobre a pele dos animais por cerca de 75 minutos para determinar os efeitos na integridade, crescimento e função das células da epiderme. Os resultados mostraram alguns efeitos histopatológicos, mas após uma semana nenhum efeito no crescimento ou nas outras funções celulares pôde ser detectado a partir das técnicas utilizadas. As condições desse experimento excedem a que cetáceos estariam normalmente expostos na natureza, em especial no caso em avaliação, no qual a deriva de óleo se restringe a zonas oceânicas. Ainda assim, sem pelo ou pele que retenha óleo, a superfície molhada da pele macia não permite que o óleo se fixe por muito tempo, reduzindo significativamente o efeito na epiderme.

Os danos causados à pele dos cetáceos parecem ser transitórios, entretanto a região dos olhos pode ser bastante afetada em exposições prolongadas (ENGELHARDT, 1983; AUSTRALIAN GOVERNMENT, 2010). Além disso, eles também podem inalar óleo ou vapores tóxicos ao subirem para respirar, se alimentar de presas contaminadas ou mesmo ficar cansados devido à ausência de alimentos ou a incapacidade de encontrar comida.

A inalação de porções de óleo, vapores e fumaça é bem provável se os cetáceos subirem à superfície oleada para respirar, principalmente em se tratando de indivíduos jovens (RAAYMAKERS, 1994). Exposições ao óleo desta maneira podem danificar as membranas mucosas, as vias aéreas, congestionar os pulmões, causar



enfisema intersticial e até a morte (NOAA, 2010; AUSTRALIAN GOVERNMENT, 2010). Orcas, por exemplo, são capazes de permanecer submersas por 3 a 10 minutos contínuos, e quando vão à superfície para respirar podem ter nadado por centenas de metros (MATKIN *et al.*, 2008)

Os cetáceos podem, ainda, em pânico, ingerir quantidade suficiente de óleo para lhes causar danos severos. Um golfinho estressado, por exemplo, pode se mover mais rapidamente e com isso subir mais frequentemente para respirar, aumentando assim sua exposição ao óleo (AUSTRALIAN GOVERNMENT, 2010). A intoxicação aguda por petróleo ainda não está bem estabelecida em cetáceos e não existem estudos de laboratório que tenham estabelecido a mínima quantidade necessária para causar toxicidade (St AUBIN, 1992).

O óleo ingerido poderia causar efeitos tóxicos e disfunção secundária dos órgãos, além de úlcera gastrointestinal e hemorragia (NOAA, 2010; AUSTRALIAN GOVERNMENT, 2010). Entretanto, um levantamento realizado com cetáceos encalhados impactados pelo óleo, mostrou baixos níveis de hidrocarbonetos em vários tecidos, mostrando que a eliminação do óleo acumulado parece ser rápida. Os cetáceos têm o potencial para metabolizar óleo devido à presença do Citocromo P-450 no fígado, esse sistema enzimático está envolvido na quebra de compostos de hidrocarbonetos e foi identificado em varias espécies (ENGELHARDT, 1983).

No caso dos odontocetos, além da ingestão direta existe, ainda, a possibilidade de as espécies ingerirem óleo através das suas presas, embora dados publicados sugiram que uma pequena quantidade de óleo ingerida durante a alimentação não seja suficiente para causar danos. Além disso, a maior parte das presas dos odontocetos possui os sistemas enzimáticos necessários para metabolizar hidrocarbonetos de petróleo, reduzindo a possibilidade destas acumularem tais frações em seus tecidos, evitando assim a transferência dos componentes tóxicos através da cadeia alimentar (St AUBIN, 1992).

Contudo, a ingestão de óleo representa um diferente tipo de ameaça aos mysticetos, que se alimentam utilizando suas cerdas orais. Durante o seu comportamento de alimentação as baleias imergem, pegam grandes quantidades de água e então as expõem, capturando o plâncton e o krill em suas cerdas (AUSTRALIAN GOVERNMENT, 2010). Estudos de laboratório têm mostrado que o óleo incrustado entre os fios dessas cerdas restringem a passagem de água, entretanto o fluxo constante com água limpa removeu a maior parte do óleo em menos de 24h e após esse tempo não foram notados efeitos residuais. Dependendo da magnitude do vazamento, a alimentação pode ser interrompida por muitos dias causando diminuição da massa corpórea e trazendo consequências para o desenvolvimento do animal, principalmente para migração e reprodução (St AUBIN, 1992).

Além dos efeitos apresentados acima, pode-se citar também a possibilidade de infecções secundárias por fungos e bactérias devido a deficiências causadas pelos componentes tóxicos do óleo no sistema imune dos animais (AUSTRALIAN GOVERNMENT, 2010).

### **C.1. Estudos de caso**



Existem muito poucas evidências documentadas de que populações de cetáceos, principalmente baleias, tenham sido afetadas por vazamentos de óleo, a maior parte dos trabalhos analisa indivíduos separadamente, sem considerar a população como um todo.

A seguir são apresentados alguns estudos de caso em que houve a morte e/ou contaminação de cetáceos por causa de vazamento de óleo. Devido à escassez de estudos que abordem tempos de recuperação de cetáceos disponíveis na literatura científica, os casos levantados abordarão espécies contaminadas em ambientes costeiros, onde a contaminação tende a ser mais crítica uma vez que pode atingir populações residentes. Esse não é o caso da atividade da BP, que apresenta probabilidade de dispersão do óleo restrita a áreas oceânicas, porém, os estudos costeiros serão abordados de forma a complementar o embasamento teórico.

Especial atenção será dada ao caso das populações de orcas em Prince William Sound após o vazamento do Exxon Valdez no Alaska, uma vez que se trata de um caso extremo em que populações pequenas e residentes foram afetadas, sendo esse também o único estudo em que o tema recuperação é tratado.

SHORT (2003) apresentou em seu trabalho dois estudos em que cetáceos foram encontrados mortos após acidentes com vazamentos de óleo, o primeiro foi no canal de Santa Barbara, Califórnia, EUA em 1969, no qual 4 golfinhos e 6 baleias foram encontrados mortos (BROWNWELL, 1971), e o outro foi o acidente com o petroleiro Exxon Valdez, no Alaska, EUA, em 1989, onde foram encontrados mortos nas praias da região 26 baleias-cinzentas (*Eschrichtius robustus*), 5 botos (*Phocoena phocoena*), 5 baleias minkes (*Balaenoptera bonaerensis*), 1 baleia fin (*Balaenoptera physalus*) e 3 baleias não identificadas (LOUGHLIN, 1994). Além disso, houve grande mortalidade de orcas, mas isso será tratado no trabalho a seguir.

MATKIN *et al.* (2008) apresenta em seu trabalho um estudo realizado com orcas após o vazamento do Exxon Valdez em 1989. Esse estudo apresenta dados de 16 anos de monitoramento após o acidente. Dois grupos foram estudados em detalhes, um grupo residente, chamado de AB, e uma população itinerante, AT1. Ambos os grupos sofreram perdas de 33 a 41%, respectivamente, no ano após o vazamento. O grupo AB perdeu 13 animais, entre machos e fêmeas, tanto juvenis quanto adultos em idade reprodutiva. Essa taxa de mortalidade no ano do vazamento e no ano subsequente foi 18 vezes maior que o número esperado para o mesmo período de tempo, levando-se em conta a estrutura sexual e etária do grupo. O grupo AT1 perdeu nove animais de um total de 22, sendo importante observar que nesse grupo quatro animais foram vistos nadando no óleo (Figura II.12.4.2.9) logo após o vazamento, e que nenhum recrutamento foi observado nessa população desde 1984. Até a data da publicação do estudo os autores ainda não haviam observado recuperação nos grupos estudados e concluíram que, mesmo em condições ótimas, os grupos podem levar décadas para se recuperar, particularmente se fêmeas reprodutivas e/ou fêmeas juvenis tenham sido perdidas.



Fonte: MATKIN *et al.*, 2008

**FIGURA II.12.4.2.11 – Quatro membros do grupo AT1 próximo ao Exxon Valdez menos de 24h após o vazamento.**

Entretanto, é preciso levar em consideração que MATKIN & SAUTILIS (1997) citam que entre 1985-1986, período anterior ao acidente, seis orcas foram perdidas do grupo AB (residentes), uma taxa de mortalidade cinco vezes maior que o esperado. Com isso, pode-se questionar se essa população já não possuía uma tendência a diminuir, e se outros fatores não poderiam ter atrapalhando a sua recuperação após o vazamento de óleo. Outro estudo que indica que o óleo sozinho pode não ter sido a causa da ausência de recuperação nos grupos de orca foi patrocinado pelo Instituto Exxon Valdez Oil Spill Trustee Council (EVOSTC, 2010) com as orcas da região, no qual a espécie foi examinada para a presença de contaminantes em seus tecidos. Os resultados encontrados indicaram que os indivíduos da população AT1 (transeuntes) carregavam elevados níveis de PCBs, DDT e metabólitos de DDT nos seus tecidos. Entretanto, a presença desses contaminantes não está relacionada ao vazamento de óleo. Além disso, as altas concentrações encontradas são comparáveis aos níveis que causam distúrbios reprodutivos em outros mamíferos marinhos, podendo justificar a ausência de recuperação dessa população.

TAYLOR & PLATER (2001) também estudaram a população residente da baía de Sound durante 26 anos, mesmo antes do acidente com o Exxon Valdez e indicaram que o óleo foi importante para diminuir o tamanho da população, mas não foi o único fator, com o declínio sendo atribuído a diversos impactos de fontes antropogênicas como diminuição dos estoques alimentares, distúrbio por barcos de observadores de baleia e tráfego marítimo. Com isso, não se pode afirmar que a ausência de recuperação da população de orcas de Prince William Sound seja causada simplesmente pelo impacto do Exxon Valdez. Acrescenta-se que MATKIN *et al.* (2008) citam que o fato da população transeunte se alimentar de leões marinhos pode ter influenciado na diminuição do número de indivíduos, pois os leões marinhos são particularmente sensíveis ao óleo e as orcas podem ter se contaminado ao ingerir a presa contaminada. Vale ressaltar que a população de orcas que pode ser encontrada na região do estudo se alimenta primariamente de peixes e golfinhos (SICILIANO *et al.*, 2006).

## C.2. Conclusão



Os mamíferos marinhos possuem uma ampla gama de sensibilidade ao óleo, demonstrada pela sua diversidade na morfologia, comportamento e ecologia. Para se estabelecer apropriadamente aos efeitos do petróleo em dada espécie são necessários mais conhecimento sobre a sua história natural e fisiologia, além de mais estudos sobre as características toxicológicas do óleo nesses animais.

Para definir o tempo de recuperação de cetáceos, é importante primeiramente entender se os cetáceos são ou não afetados em um vazamento de óleo. Os estudos ainda são incipientes e contraditórios, sendo as informações mais confiáveis aquelas provenientes de situações reais de acidentes.

Levando-se em consideração as informações apresentadas acima, além do fato de o tempo de recuperação ser definido para a comunidade como um todo, estima-se, de forma conservadora, que o tempo para que a comunidade de cetáceos se recupere aos níveis anteriores ao de um acidente com vazamento de óleo de grandes proporções advindo das atividades da BP na região esteja entre 3 e 10 anos.

- **CVA Avifauna marinha**

#### **A. Introdução**

Podem ser encontradas diversas espécies de aves marinhas na região de estudo, totalizando 112 espécies com ocorrência factual e provável, distribuídas em 13 ordens e 32 famílias (Tabela 12.4.2.6). Dentre as aves marinhas pelágicas, que apresentam principal ocorrência na área com probabilidade de toque de óleo, podem ser citadas as pardelas, mandriões, trinta-réis, albatrozes e atobás, representantes das famílias Procellariidae, Hydrobatidae, Sulidae, Stercorariidae e Sternidae. Dentre as aves marinhas costeiras destacam-se fragatas, batuíras, maçaricos e garças (CBRO, 2014; Coleção científica MPEG, Coleção científica MNRJ, Coleção científica MZUSP; Coleção do IEPA - Instituto de Pesquisas Científicas e Tecnológicas do Estado do Amapá).

**TABELA II.12.4.2.6 – Aves com registros na área de estudo ou áreas próximas (ocorrência potencial) e status de conservação.**

Espécie	Nome popular	Status de Conservação	
		IUCN (2014)	MMA (2014)
<b>ANSERIFORMES</b>			
<b>ANHIMIDAE</b>			
<i>Anhima cornuta</i>	Anhuma	LC	NA
<b>ANATIDAE</b>			
<i>Dendrocygna viduata</i>	Irerê	LC	NA
<i>Dendrocygna autumnalis</i>	Asa-branca	LC	NA
<i>Neochen jubata</i>	Pato-corredor	LC	NA
<i>Amazonetta brasiliensis</i>	Pé-vermelho	LC	NA
<i>Anas bahamensis</i>	Marreca-toicinho	LC	NA
<i>Anas discors</i>	Marreca-de-asa-azul	LC	NA
<b>PODICIPEDIFORMES</b>			
<b>PODICIPEDIDAE</b>			



Espécie	Nome popular	Status de Conservação	
		IUCN (2014)	MMA (2014)
<i>Tachybaptus dominicus</i>	Mergulhão-pequeno	LC	NA
<b>PHOENICOPTERIFORMES</b>			
<b>PHOENICOPTERIDAE</b>			
<i>Phoenicopus ruber</i>	Flamingo	LC	NA
<b>PROCELLARIIFORMES</b>			
<b>DIOMEDEIDAE</b>			
<i>Thalassarche chlororhynchos</i>	Albatroz-de-nariz-amarelo	EN	EN
<b>PROCELLARIIDAE</b>			
<i>Bulweria bulwerii</i>	Alma-negra	LC	NA
<i>Procellaria aequinoctialis</i>	Pardela-preta	VU	VU
<i>Calonectris borealis</i>	Bobo-grande	LC	NA
<i>Puffinus gravis</i>	Bobo-grande-de-sobre-branco	LC	NA
<i>Puffinus puffinus</i>	Bobo-pequeno	LC	NA
<i>Puffinus lherminieri</i>	Pardela-de-asa-larga	LC	CR
<b>HYDROBATIDAE</b>			
<i>Oceanites oceanicus</i>	Alma-de-mestre	LC	NA
<i>Oceanodroma castro</i>	Painho-da-ilha-da-madeira	LC	NA
<i>Oceanodroma leucorhoa</i>	Painho-de-cauda-furcada	LC	NA
<b>PHAETHONTIFORMES</b>			
<b>PHAETHONTIDAE</b>			
<i>Phaethon aethereus</i>	Rabo-de-palha-de-bico-vermelho	LC	EN
<b>CICONIIFORMES</b>			
<b>CICONIIDAE</b>			
<i>Ciconia maguari</i>	Maguari	LC	NA
<i>Jabiru mycteria</i>	Tuiuiú	LC	NA
<i>Mycteria americana</i>	Cabeça-seca	LC	NA
<b>SULIFORMES</b>			
<b>FREGATIDAE</b>			
<i>Fregata magnificens</i>	Tesourão	LC	NA
<b>SULIDAE</b>			
<i>Sula dactylatra</i>	Atobá-grande	LC	NA
<i>Sula sula</i>	Atobá-de-pé-vermelho	LC	EN
<i>Sula leucogaster</i>	Atobá-pardo	LC	NA
<b>PHALACROCORACIDAE</b>			
<i>Phalacrocorax brasilianus</i>	Biguá	LC	NA
<b>ANHINGIDAE</b>			
<i>Anhinga anhinga</i>	Biguatinga	LC	NA
<b>PELECANIFORMES</b>			
<b>PELECANIDAE</b>			
<i>Pelecanus occidentalis</i>	Pelicano-pardo	LC	NA



Espécie	Nome popular	Status de Conservação	
		IUCN (2014)	MMA (2014)
<b>ARDEIDAE</b>			
<i>Tigrisoma lineatum</i>	Socó-boi	LC	NA
<i>Agamia agami</i>	Garça-da-mata	VU	NA
<i>Cochlearius cochlearius</i>	Arapapá	LC	NA
<i>Zebriulus undulatus</i>	Socó-zigue-zague	NT	NA
<i>Botaurus pinnatus</i>	Socó-boi-baio	LC	NA
<i>Ixobrychus exilis</i>	Socó-vermelho	LC	NA
<i>Nycticorax nycticorax</i>	Savacu	LC	NA
<i>Nyctanassa violacea</i>	Savacu-de-coroa	LC	NA
<i>Butorides striata</i>	Socozinho	LC	NA
<i>Bubulcus ibis</i>	Garça-vaqueira	LC	NA
<i>Ardea cocoi</i>	Garça-moura	LC	NA
<i>Ardea alba</i>	Garça-branca-grande	LC	NA
<i>Pilherodius pileatus</i>	Garça-real	LC	NA
<i>Egretta tricolor</i>	Garça-tricolor	LC	NA
<i>Egretta thula</i>	Garça-branca-pequena	LC	NA
<i>Egretta caerulea</i>	Garça-azul	LC	NA
<b>THRESKIORNITHIDAE</b>			
<i>Eudocimus ruber</i>	Guará	LC	NA
<i>Mesembrinibis cayennensis</i>	Coró-coró	LC	NA
<i>Phimosus infuscatus</i>	Tapicuru-de-cara-pelada	LC	NA
<i>Platalea ajaja</i>	Colhereiro	LC	NA
<b>ACCIPITRIFORMES</b>			
<b>PANDIONIDAE</b>			
<i>Pandion haliaetus</i>	Águia-pescadora	LC	NA
<b>ACCIPITRIDAE</b>			
<i>Rostrhamus sociabilis</i>	Gavião-caramujeiro	LC	NA
<b>GRUIFORMES</b>			
<b>ARAMIDAE</b>			
<i>Aramus guarauna</i>	Carão	LC	NA
<b>RALLIDAE</b>			
<i>Aramides ypecaha</i>	Saracuruçu	LC	NA
<i>Aramides cajaneus</i>	Saracura-três-potes	LC	NA
<i>Amaurolimnas concolor</i>	Saracura-lisa	LC	NA
<i>Laterallus exilis</i>	Sanã-do-capim	LC	NA
<i>Porzana flaviventer</i>	Sanã-amarela	LC	NA
<i>Porzana albicollis</i>	Sanã-carijó	LC	NA
<i>Pardirallus maculatus</i>	Saracura-carijó	LC	NA
<i>Porphyrio martinicus</i>	Frango-d'água-azul	LC	NA
<i>Porphyrio flavirostris</i>	Frango-d'água-pequeno	LC	NA
<b>HELIORNITHIDAE</b>			



Espécie	Nome popular	Status de Conservação	
		IUCN (2014)	MMA (2014)
<i>Heliornis fulica</i>	Picaparra	LC	NA
<b>CHARADRIIFORMES</b>			
<b>CHARADRIIDAE</b>			
<i>Vanellus cayanus</i>	Batuíra-de-esporão	LC	NA
<i>Vanellus chilensis</i>	Quero-quero	LC	NA
<i>Pluvialis dominica</i>	Batuiruçu	LC	NA
<i>Pluvialis squatarola</i>	Batuiruçu-de-axila-preta	LC	NA
<i>Charadrius semipalmatus</i>	Batuíra-de-bando	LC	NA
<i>Charadrius wilsonia</i>	Batuíra-bicuda	LC	VU
<i>Charadrius collaris</i>	Batuíra-de-coleira	LC	NA
<b>HAEMATOPODIDAE</b>			
<i>Haematopus palliatus</i>	Piru-piru	LC	NA
<b>RECURVIROSTRIDAE</b>			
<i>Himantopus mexicanus</i>	Pernilongo-de-costas-negras	LC	NA
<i>Himantopus melanurus</i>	Pernilongo-de-costas-brancas	LC	NA
<b>SCOLOPACIDAE</b>			
<i>Gallinago paraguayae</i>	Narceja	LC	NA
<i>Limnodromus griseus</i>	Maçarico-de-costas-brancas	LC	CR
<i>Numenius hudsonicus</i>	Maçarico-galego	LC	NA
<i>Bartramia longicauda</i>	Maçarico-do-campo	LC	NA
<i>Actitis macularius</i>	Maçarico-pintado	LC	NA
<i>Tringa solitaria</i>	Maçarico-solitário	LC	NA
<i>Tringa melanoleuca</i>	Maçarico-grande-de-perna-amarela	LC	NA
<i>Tringa semipalmata</i>	Maçarico-de-asa-branca	LC	NA
<i>Tringa flavipes</i>	Maçarico-de-perna-amarela	LC	NA
<i>Arenaria interpres</i>	Vira-pedras	LC	NA
<i>Calidris canutus</i>	Maçarico-de-papo-vermelho	LC	CR
<i>Calidris alba</i>	Maçarico-branco	LC	NA
<i>Calidris pusilla</i>	Maçarico-rasteirinho	NT	EN
<i>Calidris minutilla</i>	Maçariquinho	LC	NA
<i>Calidris fuscicollis</i>	Maçarico-de-sobre-branco	LC	NA
<b>JACANIDAE</b>			
<i>Jacana jacana</i>	Jaçanã	LC	NA
<b>STERCORARIIDAE</b>			
<i>Stercorarius skua</i>	Mandrião-grande	LC	NA
<i>Stercorarius maccormicki</i>	Mandrião-do-sul	LC	NA
<i>Stercorarius pomarinus</i>	Mandrião-pomarinino	LC	NA
<b>LARIDAE</b>			
<i>Chroicocephalus cirrocephalus</i>	Gaivota-de-cabeça-cinza	LC	NA
<i>Leucophaeus atricilla</i>	Gaivota-alegre	LC	NA



Espécie	Nome popular	Status de Conservação	
		IUCN (2014)	MMA (2014)
<b>STERNIDAE</b>			
<i>Anous stolidus</i>	Trinta-réis-escuro	LC	NA
<i>Anous minutus</i>	Trinta-réis-preto	LC	NA
<i>Onychoprion fuscatus</i>	Trinta-réis-das-rocas	LC	NA
<i>Sternula antillarum</i>	Trinta-réis-miúdo	LC	NA
<i>Sternula superciliaris</i>	Trinta-réis-anão	LC	NA
<i>Phaetusa simplex</i>	Trinta-réis-grande	LC	NA
<i>Gelochelidon nilotica</i>	Trinta-réis-de-bico-preto	LC	NA
<i>Sterna hirundo</i>	Trinta-réis-boreal	LC	NA
<i>Sterna dougallii</i>	Trinta-réis-róseo	LC	VU
<i>Thalasseus acutiflavus</i>	Trinta-réis-de-bando	LC	NA
<i>Thalasseus maximus</i>	Trinta-réis-real	LC	EN
<b>RYNCHOPIDAE</b>			
<i>Rynchops niger</i>	Talha-mar	LC	NA
<b>OPISTHOCOMIFORMES</b>			
<b>OPISTHOCOMIDAE</b>			
<i>Opisthocomus hoazim</i>	Cigana	LC	NA
<b>CORACIIFORMES</b>			
<b>ALCEDINIDAE</b>			
<i>Megaceryle torquata</i>	Martim-pescador-grande	LC	NA
<i>Chloroceryle amazona</i>	Martim-pescador-verde	LC	NA
<i>Chloroceryle aenea</i>	Martinho	LC	NA
<i>Chloroceryle americana</i>	Martim-pescador-pequeno	LC	NA
<i>Chloroceryle inda</i>	Martim-pescador-da-mata	LC	NA

Legenda:

CR – Criticamente em perigo - Risco extremamente alto de extinção na natureza.

EN (Em perigo) - “*Endangered*” - Risco muito alto de extinção na natureza em futuro próximo.

VU (Vulnerável) – “*Vulnerable*” - Alto risco de extinção na natureza em médio prazo.

NT (Quase ameaçado) – “*Near Threatened*” - Quando a espécie, tendo sido avaliada, não se enquadra nas categorias acima mas está perto de ser classificada.

LC (Pouco preocupante) - “*Least Concern*” - Quando a espécie, tendo sido avaliada, não se enquadra nas categorias acima.

NA – Não ameaçado

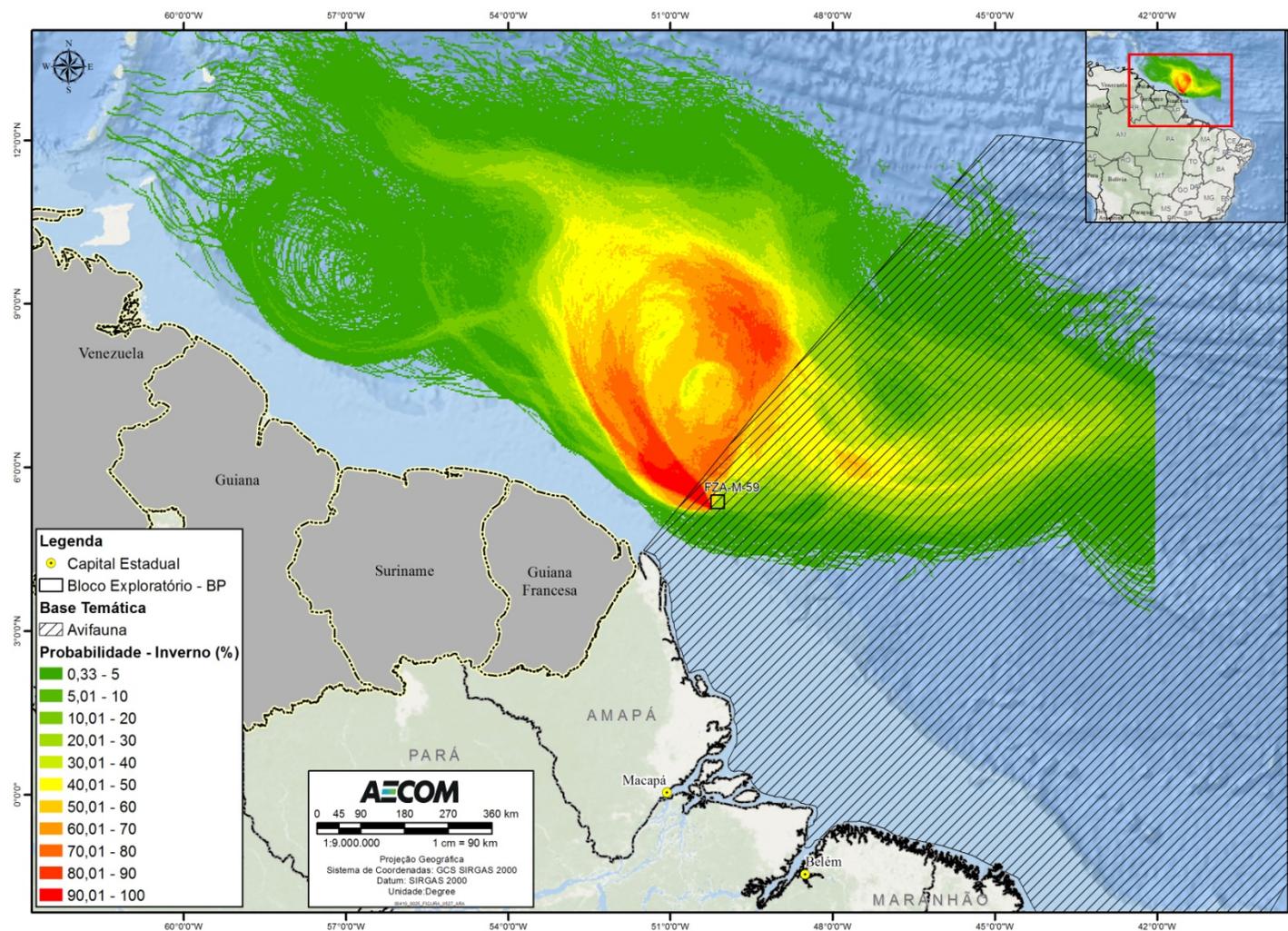
É importante ressaltar que algumas espécies citadas para a região de estudo são consideradas ameaçadas de extinção a nível nacional (MMA, 2014) e/ou global (IUCN, 2014). Podemos citar as espécies: *Thalassarche chlororhynchos* (albatroz-de-nariz-amarelo) – Em perigo mundial e nacionalmente; *Procellaria aequinoctialis* (Pardela-preta) - Vulnerável mundial e nacionalmente; *Puffinus lherminieri* (Pardela-de-asa-larga) – Criticamente ameaçada no Brasil, assim como *Limnodromus griseus* (Maçarico-de-costas-brancas) e *Calidris canutus* (Maçarico-de-papo-vermelho); *Phaethon aethereus* (Rabo-de-palha-de-bico-vermelho) – “Em Perigo” no Brasil, assim como *Sula sula* (Atobá-de-pé-vermelho), *Calidris pusilla* (Maçarico-rasteirinho) e *Thalasseus maximus* (Trinta-réis-real); *Charadrius wilsonia* (Batuíra-bicuda) – “Vulnerável” no Brasil assim como *Sterna dougallii* (Trinta-réis-róseo); e *Agamia agami* (Garça-da-mata) – “Vulnerável” globalmente.



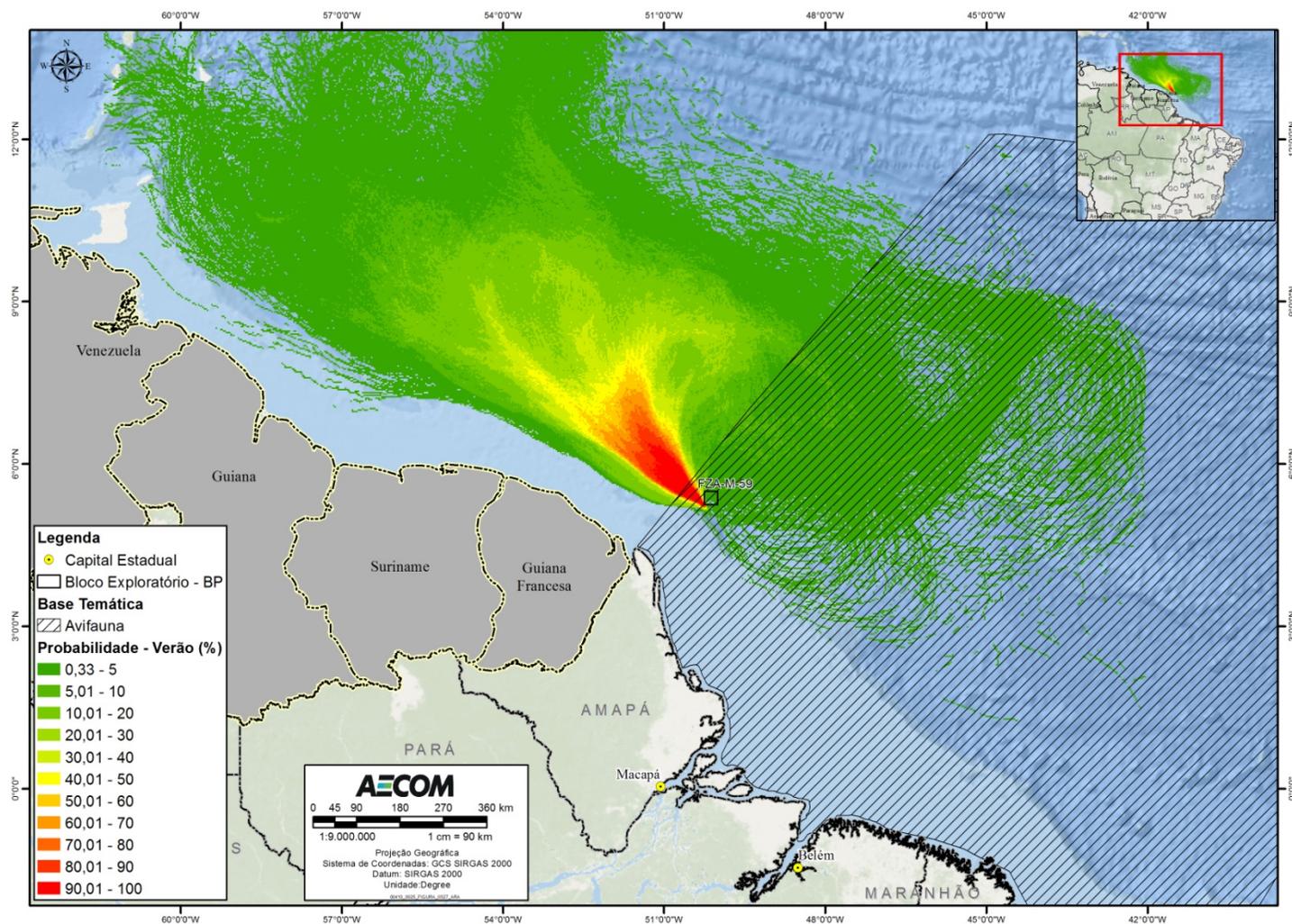
Vale ressaltar ainda que para a avaliação deste CVA considerou-se principalmente as aves aquáticas (costeiras e oceânicas), pois são mais passíveis de serem impactadas por óleo proveniente de um vazamento com origem no mar.

## **B. Mapeamento**

As Figuras II.12.4.2.10 e II.12.4.2.11 apresentam as áreas de ocorrência de avifauna marinha nas áreas com probabilidades de chegada de óleo, no cenário de pior caso, tanto no inverno como no verão. Para a definição das áreas de prioritárias foram usadas as informações provenientes do documento “Avaliação e ações prioritárias para a conservação da biodiversidade das zonas costeira e marinha” (MMA, 2002) e sua atualização (MMA, 2007).



**FIGURA II.12.4.2.12 – Áreas de ocorrência de avifauna marinha na área com probabilidades de chegada de óleo, no cenário de inverno, pior caso.**



**FIGURA II.12.4.2.13– Áreas de ocorrência de avifauna marinha na área com probabilidades de chegada de óleo, no cenário de verão, pior caso.**



### C. Tempos de Recuperação

De todos os grupos impactados por óleo, as aves provavelmente atraem a maior preocupação do público (KINGSTON, 2002). Grandes vazamentos costumam impactar um grande número de aves, que são muito sensíveis, tanto aos efeitos externos quanto internos do óleo (AUSTRALIAN GOVERNMENT, 2010; HEUBECK *et al.*, 2003; ZAFONTE & HAMPTON, 2005).

As aves marinhas são particularmente sensíveis e têm um alto risco de contato com o óleo vazado devido à quantidade de tempo em que ficam sobre, ou perto, da superfície do mar, além de possuírem baixas taxas reprodutivas (EPA, 1999; AUSTRALIAN GOVERNMENT, 2010). São também bastante afetadas as populações de aves com um pequeno número de indivíduos, distribuição geográfica restrita ou com espécies ameaçadas (EPA, 1999).

Na maior parte dos acidentes em que há documentação de morte de aves marinhas, o número de aves impactadas tem sido apenas estimado, enquanto que os impactos a nível populacional têm sido dificilmente determinados. Os únicos dados confiáveis são a contagem de carcaças que aparecem no litoral, mas mesmo esse valor é subjetivo e o método possui grandes limitações, uma vez que desconsidera variáveis como intensidade de busca, da acessibilidade da linha de costa e das condições do mar na hora do vazamento (KINGSTON, 2002).

A maior parte das espécies possui alta mobilidade e pode viajar grandes distâncias, tanto para suas áreas de reprodução quanto para encontrar comida. Na ausência de dados precisos e sem conhecimento da estrutura etária e da possível origem das aves envolvidas, é muito difícil prever ou interpretar tendências populacionais após um acidente com vazamento de óleo (HEUBECK *et al.*, 2003).

Os danos causados por incidentes variam com o tipo e volume do óleo, condições ambientais e a área e época do ano onde o acidente ocorreu, mas sempre há consequências ambientais (HEUBECK *et al.*, 2003).

#### o Contaminação externa dos indivíduos

O óleo presente na porção externa do corpo das aves é provavelmente o responsável pela maior parte da mortalidade e estresse em aves marinhas após um vazamento de óleo, sendo que os efeitos podem ocorrer mesmo com quantidades muito pequenas na plumagem (e.g. 12.5 ml de óleo pesado) (BURGER, 2003; MOSBECH, 2002). É importante observar que o comportamento das aves marinhas é variável, portanto quanto mais tempo a ave gastar no mar, seja mergulhando para encontrar comida, nadando ou pousada na superfície, mais susceptível ela está à contaminação por óleo no caso de um vazamento. As aves sujas de óleo podem sofrer hipotermia, desidratação, afogamento e fome, e se tornam presas fáceis (AUSTRALIAN GOVERNMENT, 2010).

Entre os efeitos causados pela contaminação externa das aves pode-se citar o colapso das penas e alterações na plumagem, que causam a diminuição do isolamento térmico. A queda das penas também é outro fator a ser considerado, pois pode alterar a cobertura e dificultar severamente a habilidade das aves para voar. A quebra na impermeabilização e no isolamento térmico proporcionado pelas penas pode levar a hipotermia. As penas encharcadas com óleo, por sua vez, provocam uma diminuição ou perda da flutuabilidade, podendo



levar ao afogamento por causa do aumento do peso ou da falta de aeração entre as penas. O óleo pode, ainda, irritar a pele, os olhos, a boca e a cavidade nasal, além de inibir o comportamento de procura por alimento como o mergulho e o nado (MOSBECH, 2002; ITOFF, 2010b; BURGER, 2003; AUSTRALIAN GOVERNMENT, 2010).

É importante observar que experimentos de campo mostraram que aves adultas quando contaminadas, mesmo que levemente, podem transferir óleo para os ovos durante a incubação, desse modo diminuindo o sucesso de nascimento (LEWIS & MALECKI, 1984 *apud* MOSBECH, 2002).

Um estudo sobre os efeitos do óleo no comportamento alimentar do maçarico-branco (*Calidris alba*) e da batuíra de bando (*Charadrius semipalmatus*), realizado após um vazamento de óleo na costa atlântica de Nova Jersey, mostrou que o tempo gasto por essas espécies na alimentação diminuiu quanto maior a presença de óleo em suas penas. Isso ocorre pois aves contaminadas gastam mais tempo se limpando e ajustando suas penas do que as não contaminadas. Tal alteração de comportamento aumenta o estresse energético durante a migração. Para espécies que capturam o alimento na água, o aumento da demanda energética é combinado com a redução da habilidade da ave em se alimentar, devido à perda de fluabilidade das penas encharcadas (BURGUER, 1997 *apud* MOSBECH, 2002).

#### o **Contaminação interna dos indivíduos**

Muitos estudos apresentam efeitos tóxicos do óleo em aves, com resultados variáveis dependendo da composição química, da espécie e da idade do indivíduo (BURGER, 2003). As aves podem ingerir óleo ao realizar a manutenção da plumagem através do alisamento das penas com o bico ou quando se alimentam de presas contaminadas, podendo sofrer efeitos a longo prazo (EPA, 1999; ITOFF, 2010b).

A ingestão de óleo causa envenenamento e intoxicação, além de irritação gastro-intestinal, rompimento da adrenal, níveis anormais de corticosteróides (hormônios de estresse), danos no fígado, disfunção renal, anemia e disfunção da glândula de sal. As células sanguíneas também podem ser destruídas causando distúrbios no sistema imune. Entre os efeitos na reprodução, pode-se citar a redução da habilidade de se reproduzir e do número de ovos previsto, diminuição da fertilidade dos ovos, da espessura da casca, e interrupção do comportamento normal de incubação (AUSTRALIAN GOVERNMENT, 2010; BURGER, 2003; MOSBECH, 2002).

O acompanhamento de indivíduos de pato-real (*Anas platyrhynchos*) alimentados com óleo intemperizado proveniente do acidente Exxon Valdez mostrou que não houve interferência significativa sobre a sobrevivência, o crescimento e a reprodução dos mesmos. Os resultados indicaram, porém, que em concentrações extremamente altas (20g de óleo/kg de alimento) existiram reduções significativas na espessura média e na resistência da casca. Baseando-se nesses resultados e na literatura toxicológica disponível foi possível concluir que os efeitos tóxicos subletais do óleo intemperizado na vida selvagem em vazamentos como o Exxon Valdez parecem ser bastante improváveis (MOSBECH, 2002).

É importante destacar que pouco se conhece sobre o fato de aves marinhas evitarem intencionalmente áreas com manchas de óleo, contudo evidências encontradas em um experimento realizado na Noruega sugerem fortemente que a espécie fulmar-glacial (*Fulmarus glacialis*) evita se estabelecer na superfície marinha



poluída com óleo pesado (LORENTSEN & ANKER-NILSSEN, 1993 *apud* MOSBECH, 2002). Isso pode ser verdade também para outras espécies de aves, entretanto ainda são necessários muitos estudos para que isso seja comprovado.

#### ○ **Efeitos a longo prazo nos indivíduos**

Efeitos a longo prazo são muito difíceis de detectar e monitorar porque as aves podem colocar seus ovos a centenas de milhares de quilômetros do local do acidente. Além disso, os efeitos do óleo podem ser sutis, afetando as populações por longos períodos, diminuindo o sucesso reprodutivo e o recrutamento. Esses efeitos devem contudo ser avaliados, pois, conforme o caso, podem vir a influenciar fortemente no tempo de recuperação de uma população (BURGER, 2003).

Entre os efeitos a longo prazo pode-se citar o atraso na maturação dos ovários em fêmeas, a alteração nos níveis hormonais, a redução na sobrevivência e crescimento de embriões e filhotes nos quais os pais tenham sido externamente contaminados por óleo, a supressão da imunidade e da resistência à doenças, efeitos mutagênicos, interrupção da monogamia (caso um dos pares esteja contaminado e deixe de reproduzir temporariamente) e redução da sobrevivência no inverno após o acidente (BURGER, 2003).

#### ○ **Efeitos na População**

O impacto do óleo sobre uma população de aves ocorre em função de dois fatores: grau (i.e. o número inicial de aves mortas) e a duração (i.e. o tempo que a população impactada leva para recuperar a condição pré-vazamento) (ZAFONTE & HAMPTON, 2005).

Para detectar efeitos na população são necessárias informações das espécies envolvidas, sua origem reprodutiva e geográfica, idade e estrutura sexual dos indivíduos que morreram. A composição etária dos indivíduos é importante, pois algumas espécies levam muitos anos até atingir a idade reprodutiva. Se, por exemplo, a maioria das vítimas estiver na idade adulta, um efeito pode ser detectado no próximo período reprodutivo, enquanto que se a maioria for imatura os efeitos podem demorar anos para aparecer (HEUBECK *et al.*, 2003).

Uma importante questão que deve ser feita em relação aos impactos sobre as populações é: podem populações se tornar extintas após serem impactadas por um acidente com vazamento de óleo? Exemplos históricos mostram que populações de aves em geral se recuperam a partir de grupos muito pequenos, dificultando que isso ocorra (RYAN & SIEGFRIED, 1994 *apud* MOSBECH, 2002). Entretanto, são relatados casos de extinção de espécies de aves em algumas regiões, principalmente devido à destruição do habitat e a caça predatória (MOSBECH, 2002).

Um exemplo a ser citado é o caso das populações marginais de papagaios-do-mar na Bretanha. Uma colônia de papagaios-do-mar sofreu grandes perdas devido à combinação de causas naturais e poluição por óleo, após o naufrágio do Amoco Cadiz na costa da Bretanha, tendo que ser repovoada com indivíduos de outras colônias (HOPE JONES *et al.* 1978 *apud* MOSBECH, 2002). Além disso, no sul da Califórnia uma colônia de pombos Guillemot foi dizimada em 1980 principalmente devido ao grande número de vazamentos de óleo que ocorreram na região (PARKER *et al.*, 1997 *apud* MOSBECH, 2002). Entretanto, é válido destacar que



não é esperado que colônias de aves sejam impactadas já que as probabilidades de presença de óleo, mesmo para os cenários de pior caso, se restringem à área oceânica, e as colônias (geralmente com fins reprodutivos) ocorrem em ambientes costeiros. Em alguns casos, ilhas oceânicas também funcionam como locais de parada para colônias de aves, porém na área de estudo não existem ilhas na área com probabilidade de toque de óleo, corroborando com a sentença anterior.

Adicionalmente, é importante observar que o volume de óleo vazado não está necessariamente correlacionado com o número de aves mortas, uma vez que outros fatores podem possuir efeitos mais fortes, como, por exemplo, a densidade de aves na água no momento do acidente, o comportamento das aves afetadas, a proximidade das colônias e de outras agregações, a direção do vento, a ação das ondas, a temperatura e o tipo do óleo. Contudo, pequenos vazamentos de poucas toneladas podem matar milhares de aves se este ocorrer em uma área com grande concentração de indivíduos (BURGER, 1993).

- **Recuperação de populações**

Alguns autores estudando acidentes com vazamentos de óleo relataram tempos de recuperação para espécies, entretanto as modelagens matemáticas são, atualmente, as ferramentas mais utilizadas, já que dificilmente são encontrados estudos a longo prazo de populações impactadas.

É difícil determinar o tempo de recuperação de uma população de aves, uma vez que a reposição ou recuperação de uma população não é somente o retorno ao número de indivíduos anterior, mas também de toda a estrutura da população. A dinâmica populacional e a ecologia alimentar de aves marinhas são complexas e informações importantes para modelagens matemáticas ainda são escassas (MOSBECH, 2002).

Como as aves marinhas têm uma alta expectativa de vida, com alta sobrevivência e diferentes expectativas por classe etária, estudos de populações a longo prazo são extremamente necessários para entender e prever um tempo de recuperação.

De modo a recuperar uma população, os indivíduos podem tender a usar estratégias que agilizem esse processo, como colocar mais ovos que o habitual, reproduzir-se mais frequentemente ou inserir aves jovens nos grupos reprodutivos. Esses processos podem ajudar, mas mesmo assim a recuperação pode levar muitos anos e irá depender de outros fatores como, por exemplo, o alimento disponível. Embora seja comum que ocorra a perda de indivíduos a curto e médio prazo, existem poucos registros de que vazamentos tenham causado prejuízos a longo prazo nas populações ou declinado permanentemente uma colônia (ITOPF, 2010b).

Atualmente, o estabelecimento de um tempo de recuperação relativamente curto para as populações de aves tem sido justificado pelas boas taxas demográficas (p. ex. taxas de sobrevivência) observados, pela baixa mortalidade aguda e pela flutuação normal no número de indivíduos dentro das populações, demonstrando a resiliência das espécies. Em contraste, longos tempos de recuperação têm sido prescritos com base em evidências de declínio das populações, na idade tardia da primeira reprodução, no baixo sucesso reprodutivo da maioria das espécies e na grande mortalidade (ZAFONTE & HAMPTON, 2005).



Monitorar a mortalidade e a recuperação através de estudos populacionais pode ser difícil, pois esses estudos inevitavelmente têm erros de medição, algumas vezes maiores que as estimativas de mortalidade aguda, além disso, o monitoramento não mede simultaneamente impacto e condições pré-acidente e a variabilidade ambiental pode dificultar a definição de uma condição pré-acidente estática (ZAFONTE & HAMPTON, 2005).

Devido à escassez de estudos que abordem tempos de recuperação de espécies de aves disponíveis na literatura científica, os casos levantados abordarão espécies costeiras contaminadas no litoral. Esse não é o caso da atividade da BP, que mesmo para os cenários de pior caso apresenta probabilidade de dispersão do óleo restrita a áreas oceânicas. Os estudos costeiros serão abordados apenas de forma a enriquecer o embasamento teórico.

Em relação às espécies impactadas pelo vazamento com o Exxon Valdez, é muito importante citar o artigo de DAY *et al.* (1996), no qual estudou-se o uso de habitats afetados por óleo por 42 espécies de aves marinhas, dois anos e meio após o acidente. Os autores consideraram a população como recuperada quando já não se podia mais detectar uma relação significativa entre a abundância de espécies e o nível de óleo. Os resultados encontrados mostram que 23 (55%) das 42 espécies estudadas não mostraram impactos negativos iniciais no uso de seu habitat. Das 19 espécies que apresentaram impactos negativos, 13 (68%) mostraram evidências de recuperação dentro dos 2,5 anos de monitoramento. Apenas seis espécies não mostraram clara evidência de recuperação dentro do período estudado, ou seja, menos de 15% das espécies estudadas. A proporção de espécies registradas em campanhas individuais que mostraram impactos negativos diminuiu ao longo do estudo, de 54% na primeira campanha (1989) para 10% na última (1991). Ressalta-se que as espécies que não mostraram sinais de recuperação tendiam a se alimentar na zona entremarés e a ser residentes, sendo que essas características também existiram para algumas espécies que não apresentaram os impactos iniciais. Os autores, portanto, concluem que o vazamento do Exxon Valdez impactou o uso de habitat para quase metade das espécies estudadas, sugerindo efeitos iniciais na adequação de habitat por essas espécies. Entretanto, os impactos persistiram por menos de 2,5 anos para a maioria das espécies afetadas. Essa taxa de recuperação no uso de habitat paralelamente à rápida recuperação da abundância das espécies (geralmente menor que dois anos) também foi documentada para outras comunidades afetadas pelo óleo (invertebrados da região entremarés, peixes e aves) que foram estudados no Alaska e em outros locais.

Outro exemplo no qual houve recuperação é o da águia americana (*Haliaeetus leucocephalus*), espécie residente e abundante da região costeira da área atingida pelo óleo. Após o vazamento do Exxon Valdez, um total de 151 carcaças foram recuperadas da área atingida, sendo importante considerar que a região fornece habitat permanente e sazonal para cerca de 6000 águias. Foi estimado que, dentro da baía, 250 aves morreram como resultado do vazamento. Adicionalmente à mortalidade direta, a produtividade foi reduzida nas áreas impactadas. Entretanto, os resultados finais mostram que a taxa reprodutiva voltou às taxas pré-vazamento entre 1990 e 1991, e uma vistoria aérea em 1995 indicou que a população tinha retornado ou até excedido os valores pré-vazamento dentro da baía. Em setembro de 1996, o Trustee Council classificou a águia americana como recuperada dos efeitos do vazamento de óleo (EVOSTC, 2010). Portanto, essa espécie se recuperou e pode até ter excedido o número inicial de indivíduos seis anos após o vazamento.

KINGSTON (2002) em seu trabalho acrescenta que estudos após o vazamento com os airos (*Uria aalge*) em sítios reprodutivos atingidos mostraram que o número de indivíduos encontrado foi geralmente similar às



estimativas históricas do final dos anos 70, evidenciando a questão da flutuação natural das populações e a boa capacidade de recuperação das espécies de aves. A recuperação rápida dos sítios reprodutivos de airos no Alaska sugere que o número de animais mortos deve ser menor que a estimativa inicial ou que pares reprodutores foram repostos por aves jovens que vieram do oceano (BOERSMA *et al.*, 1995 *apud* KINGSTON, 2002).

O uso da modelagem matemática tem sido importante na antecipação dos impactos populacionais causados por vazamentos de óleo através de modelos de simulação. Normalmente, as estimativas feitas indicam tempos de recuperação muito grandes. Entretanto, esses modelos não levam em consideração o crescimento populacional devido à diminuição da competição em uma população impactada (ou seja, em que indivíduos foram mortos), dessa forma o tempo de recuperação provavelmente será menor (MOSBECH, 2002).

A seguir são apresentados estudos em que foram estimados tempos de recuperação para populações de aves após vazamento de óleo.

### C1. Estudos de caso

Assim como já abordado anteriormente para outros grupos biológicos, todos os estudos de caso encontrados na bibliografia científica abordam sobre os efeitos do impacto do óleo e tempo de recuperação de animais contaminados em ambientes costeiros. Sabe-se, portanto, que aves costeiras que costumam se alimentar em ambientes rasos apresentam um quadro de contaminação crônica já que a comunidade bentônica que constitui a base de sua dieta alimentar pode armazenar as substâncias tóxicas por muitos anos (PETERSON *et al.*, 2003). Ainda assim, considerando a ausência de estudos com espécies oceânicas, esses casos foram considerados e seus tempos de recuperação foram adotados de forma conservadora mesmo que no caso da presente atividade a probabilidade de presença de óleo se limite às áreas oceânicas mesmo nos cenários de pior caso.

Conforme dito anteriormente, um dos impactos mais visíveis de acidentes com vazamentos de óleo é o sobre a avifauna. Muitos estudos reportam tais impactos, porém poucos falam de tempo de recuperação. A seguir serão citados alguns desses trabalhos, evidenciando aqueles que citam tempo de recuperação.

Após o acidente com o navio-tanque Exxon Valdez, em 1989, vários estudos sobre tempo de recuperação e impactos foram realizados, uma vez que um dos mais conspícuos efeitos desse acidente foi a morte de um grande número de aves. Dentre esses, pode-se citar o realizado por GERTLER (1992), no qual ele indica que aproximadamente 36.000 aves mortas foram coletadas da área atingida. Segundo o autor, porém, esse valor representaria somente uma pequena porção da mortalidade total de aves, cujas estimativas indicariam, na realidade, entre 260.000 a 580.000, ou mais precisamente entre 350.000 e 390.000 indivíduos mortos durante e imediatamente após o vazamento. Monitoramentos de colônias de aves marinhas foram iniciados em 1989 e continuaram até 1991 buscando determinar se houve diminuição do número de aves marinhas em comparação com os valores encontrados antes do vazamento ou com o número de animais em colônias que não foram atingidas. O airo (*Uria aalge*) foi a espécie mais severamente impactada, com 60 a 70% de mortalidade de aves adultas em fase reprodutiva nas colônias impactadas e completa falha na reprodução em 1989 e 1990. Essa mortalidade já era esperada uma vez que airos adultos se agruparam em antecipação ao período reprodutivo no mesmo momento em que as áreas foram atingidas pelo óleo. A diminuição da



densidade de aves em fase reprodutiva, o atraso no início da reprodução e o rompimento da sincronia da reprodução nas colônias afetadas causaram essa completa falha reprodutiva. As colônias de airo não impactadas não apresentaram impacto e tiveram reprodução normal.

GERTLER (1992) também cita em seu trabalho um estudo focado em espécies que utilizam as áreas entremarés e zonas rasas do infralitoral, áreas muito contaminadas pelo óleo. Todas as espécies que vivem nesses ambientes se alimentam de invertebrados como mexilhões e continuam a ficar expostas ao petróleo remanescente através da sua alimentação. Os arlequins (*Histrionicus histrionicus*), que fazem parte desse grupo, foram as aves mais impactadas pelo vazamento, com cerca de 33% de indivíduos coletados no inverno de 1989-1990 apresentando más condições corporais e cerca de 40% com os tecidos contaminados. Resultados preliminares indicam que o arlequin pode ter sido impactado nas suas áreas reprodutivas.

KINGSTON (2002) complementa essas informações e acrescenta que estudos realizados após o vazamento com os airos em sítios reprodutivos atingidos mostram que o número de indivíduos encontrado foi geralmente similar às estimativas históricas do final dos anos 70, evidenciando a questão da flutuação natural das populações e a boa capacidade de recuperação das espécies de aves. A recuperação rápida dos sítios reprodutivos de airos no Alaska sugere que o número de animais mortos no acidente tenha sido inferior ao número de pares reprodutores repostos em seguida por aves jovens que vieram do oceano (BOERSMA *et al.*, 1995 *apud* KINGSTON, 2002).

ESLER *et al.* (2002) também estudando os impactos do acidente Exxon Valdez, apresentaram estudos de recuperação para a população de arlequins (*Histrionicus histrionicus*) entre 1995 e 1998. Foram avaliadas as eventuais limitações como a exposição ao óleo residual, a redução da disponibilidade de comida, limitações demográficas intrínsecas e taxas de crescimento populacional. Concluiu-se que as populações ainda não tinham se recuperado totalmente em 1998 (nove anos após o acidente). Além disso, os efeitos adversos continuam a ser registrados, em contraste com o paradigma convencional de que os efeitos do óleo em populações de aves têm vida curta. As características da história de vida dos arlequins fazem com que a espécie seja particularmente sensível, uma vez que eles se alimentam de organismos bentônicos nas zonas entremarés, passando a maior parte do ano próximos à costa, podendo ser impactados tanto a curto como a longo prazo.

É importante citar também o estudo realizado por BARCELLOS & SILVA (2003) com as aves impactadas após o vazamento de óleo que ocorreu na Baía de Guanabara em 2000, no qual o biguá (*Phalacrocorax brasilianus*) foi a espécie mais afetada devido ao seu comportamento de mergulho. Entretanto, não foi possível determinar o grau de impacto na população local, pois não existem estudos anteriores sobre a abundância e a distribuição dessas populações. Esse resultado mostra a necessidade de estudos prévios para a correta avaliação do tempo de recuperação das populações.

## C2. Conclusão

A variação natural e a enorme gama de fatores que influenciam as estatísticas populacionais de aves tornam difícil avaliar o impacto e a recuperação a um único evento como um vazamento de óleo. Entretanto, existem poucas evidências concretas de que as aves sofrem efeitos a longo prazo em vazamentos.



Grandes vazamentos de óleo têm o potencial de esgotar populações de aves. Entretanto, experimentos com vazamentos indicaram uma considerável resiliência de aves marinhas a um único evento catastrófico, sendo improvável que um vazamento de óleo possa aniquilar uma população sem a influência de outros fatores (como a caça e a captura em redes de pesca).

A literatura científica apresenta alguns estudos sobre recuperação de populações de aves, entretanto a ausência de estudos prévios na região de estudo dificulta qualquer predição sobre o tempo de recuperação das populações de aves na região. Além disso, os casos estudados se limitam ao ambiente costeiro onde a contaminação tende a ser mais grave, já que nesses locais existe uma agregação muito maior de aves formadoras de colônias reprodutivas e ainda, há a presença de espécies que se alimentam de espécies bioacumuladoras na zona de infralitoral.

Com isso, levando-se em consideração estudos com outras espécies, em locais temperados e em áreas onde houve a contaminação costeira, adaptando-se à realidade local, considera-se conservadoramente que o tempo de recuperação para a avifauna na região está entre 3 e 10 anos.

- **Considerações Finais**

O impacto de um vazamento de óleo na vida marinha depende, em sua maioria, das características químicas e físicas do óleo derramado e da maneira como ele se altera com o tempo, em um processo conhecido como intemperismo. Alguns importantes processos físicos que atuam no óleo são a evaporação, a dispersão natural e, em menor grau, a dissolução e a sedimentação. O tempo predominante e as correntes marinhas também irão determinar o movimento do óleo vazado, sendo a gravidade específica, a viscosidade, a composição química e a toxicidade do poluente as principais propriedades que determinarão o provável impacto do óleo nos organismos marinhos (ITOPF, 2004).

Além disso, a gravidade do impacto está diretamente relacionada à atividade desenvolvida pelos organismos. Por exemplo, quando agregações reprodutivas ou alimentares são atingidas, o impacto é considerado muito mais grave. Porém, é importante destacar que para atividade em questão não são esperados impactos dessa magnitude já que a probabilidade de dispersão do óleo está restrita a áreas oceânicas onde não ocorrem agregações específicas de organismos.

A Tabela II.12.4.2.7 apresenta um resumo das informações apresentadas no item 4.2, mostrando em que classes de tempo de recuperação os CVAs identificados foram dispostos e qual valor foi utilizado para o cálculo da tolerabilidade.



**TABELA II.12.4.2.7 – Tempo de recuperação dos componentes ambientais ao óleo.**

Componentes	Classe de Tempo de Recuperação	Valor usado para o cálculo da Tolerabilidade
Recursos pesqueiros costeiros	1-3 anos	3 anos*
Recursos pesqueiros oceânicos		
Tartarugas marinhas	3-10 anos	10 anos*
Mamíferos marinhos - cetáceos	3-10 anos	10 anos*
Avifauna marinha	3-10 anos	10 anos*

\*Valor utilizado seguindo orientações da CGPEG/DILIC/IBAMA recebida em pareceres técnicos para outras atividades, na qual se deve usar o limite superior da Classe de Tempo de Recuperação para efeito do cálculo da tolerabilidade, visando ao conservadorismo.

As características diferenciadas de cada incidente encontradas nas bibliografias consultadas, associadas a enorme dificuldade de se estabelecer apropriadamente tempos de recuperação para ambientes onde não existem estudos que corroborem tais números, faz com que seja preciso criar categorias onde ocorre a maior parte dos valores para cada componente. É válido ressaltar que, mesmo que categorias sejam estabelecidas, são usados valores específicos para o cálculo do risco ambiental e, conforme citado acima, tais valores foram selecionados como o valor máximo da classe na qual o componente se encontra, seguindo a orientação da CGPEG em pareceres técnicos para estudos de Análise de Riscos Ambientais desenvolvidos para outras atividades.

Além disso, é importante considerar que, na maioria dos casos, a recuperação ambiental em ambientes marinhos é relativamente veloz esperando-se que seja concluída entre dois e 10 anos (KINGSTON, 2002). Além disso, se uma área tem sua fauna e flora suprimidas, a fauna pode se recuperar através do recrutamento de populações próximas (KINGSTON, 2002). No caso do estudo em questão, essa situação é bem provável para a maioria das espécies, pois os animais presentes na região não estão restritos apenas à área atingida pelo óleo, com suas populações podendo ser estabelecidas através da migração de indivíduos de populações adjacentes e que estão em ambiente não impactado.

Destaca-se que a área com probabilidade de dispersão do óleo não se aproxima da costa, mantendo uma distância mínima de aproximadamente 65 km da mesma, não são esperadas agregações reprodutivas dos animais uma vez que elas costumam ocorrer em áreas mais abrigadas, próximas ao continente. Sendo assim, pode-se considerar que o tempo de recuperação estabelecido é conservador para os componentes que poderão vir a ser impactados.

Por fim, entende-se a importância da existência de espécies ameaçadas de extinção, inclusive com essa informação sendo considerada para se estabelecer os Componentes de Valor Ambiental. Entretanto, a existência de algumas espécies ameaçadas dentro da comunidade (valor não significativo), por si só, não aumenta o tempo de recuperação da comunidade como um todo, até porque o tempo de recuperação estabelecido nesse estudo é uma estimativa entre o pior e o melhor caso.



### II.12.4.3. Cálculo da Probabilidade dos Componentes à Presença de Óleo

Considerando os resultados da modelagem de óleo e os componentes (CVAs) ambientais identificados, calculou-se a probabilidade de cada componente ambiental ser atingido por óleo.

Para cada CVA mapeado foram extraídos os resultados (probabilidade de presença de óleo) do cruzamento da área de concentração/ocorrência do CVA com as probabilidades de chegada de óleo, para os seis cenários avaliados, a fim de que a probabilidade individual de cada CVA, em cada um dos cenários, fosse inferida.

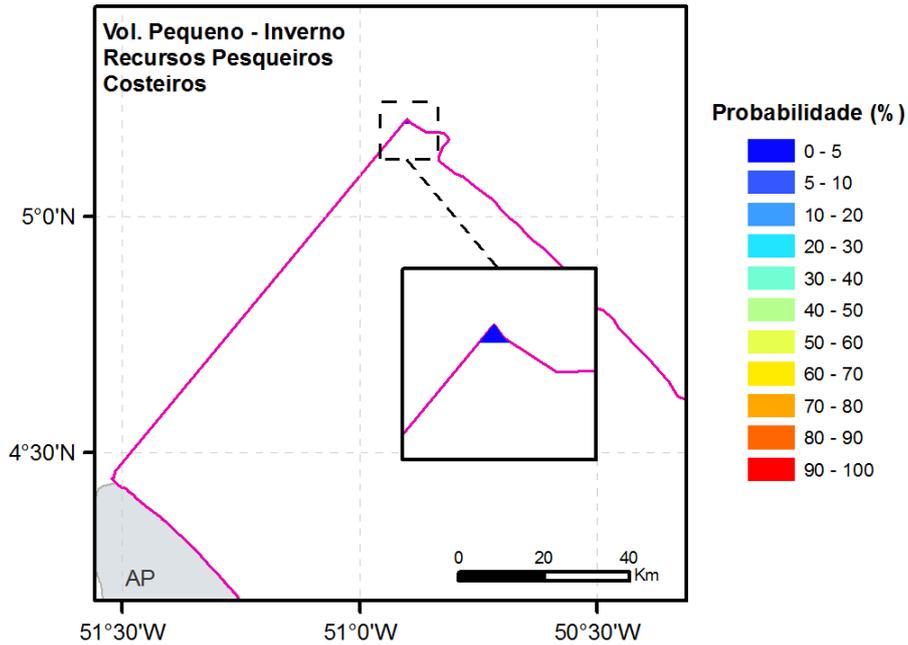
Conforme apresentado no item Metodologia, o cálculo da probabilidade de um dado CVA de distribuição dispersa ser atingido considera a média ponderada das probabilidades de toque em relação à área do grupo com potencial de ser atingida por óleo. Esse é o caso de todos os CVAs encontrados neste estudo (Recursos Pesqueiros Costeiros e Oceânicos, Tartarugas Marinhas, Mamíferos Marinhos – Cetáceos e Avifauna Marinha).

Nos itens a seguir, serão apresentadas as probabilidades de presença de óleo para cada CVA, em determinada faixa de volume (8 m<sup>3</sup> – pequeno, 200 m<sup>3</sup> – médio, e pior caso, que é de 46.742 m<sup>3</sup> e cenários sazonais (verão e inverno). Ressalta-se que para o volume de pior caso, por tratar-se de um vazamento de fundo, foram considerados os resultados em superfície e na coluna d'água, conforme apresentado no Item II.12.4.1 – Resultados da Modelagem de Dispersão de Óleo.

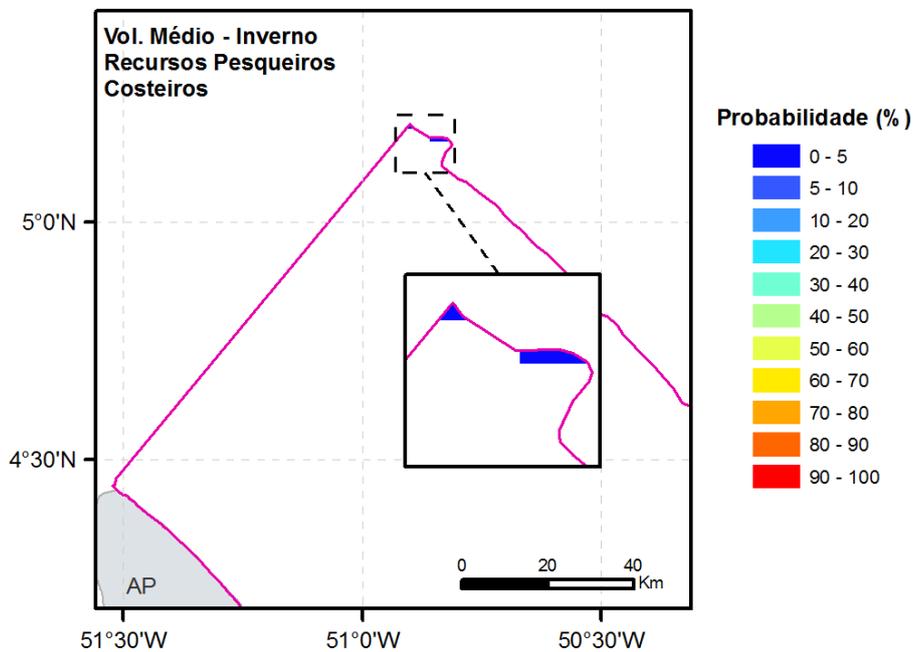
Os CVAs Mamíferos Marinhos – Cetáceos, Tartarugas Marinhas e Avifauna Marinha possuem mesma área de ocorrência e mesmas probabilidades ponderadas e, por isso, serão apresentados juntos.

- **CVA - Recursos Pesqueiros Costeiros**

Os resultados referentes ao CVA –Recursos Pesqueiros Costeiros, para os cenários em que houve probabilidade de presença de óleo, são apresentados da Figura II.12.4.3.1 à Figura II.12.4.3.3, e na Tabela II.12.4.3.1.



**FIGURA II.12.4.3.1 - Probabilidade de presença de óleo no CVA – Recursos Pesqueiros Costeiros, no cenário 2.**



**FIGURA II.12.4.3.2 - Probabilidade de presença de óleo no CVA – Recursos Pesqueiros Costeiros, no cenário 4.**

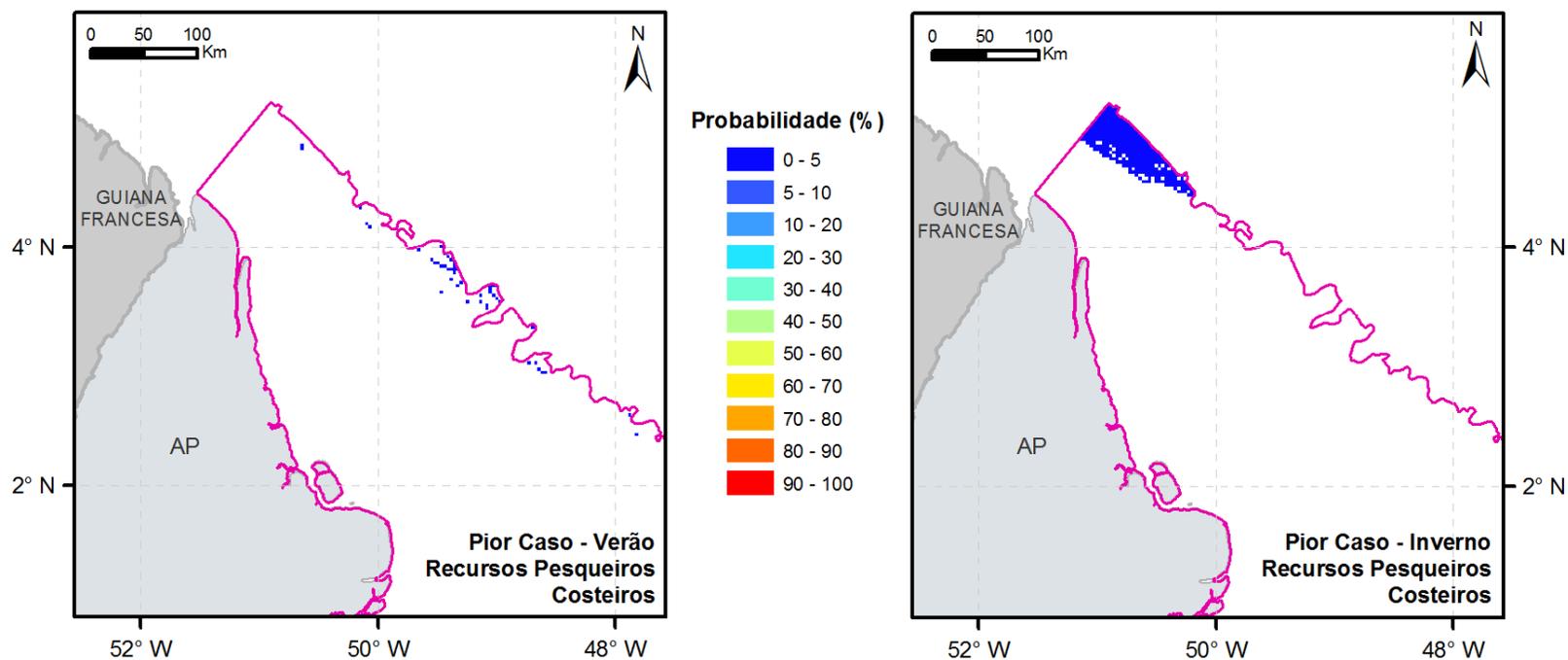


FIGURA II.12.4.3.3 - Probabilidade de presença de óleo no CVA – Recursos Pesqueiros Costeiros, nos cenários 5 e 6.



Na Tabela II.12.4.3.1 são apresentados os tempos mínimos de chegada e as probabilidades de presença de óleo, ponderadas pela área atingida, calculada para cada cenário em que houve probabilidade de toque de óleo no CVA Recursos Pesqueiros Costeiros.

**TABELA II.12.4.3.1 - Probabilidade ponderada de presença e tempo mínimo de chegada de óleo no CVA – Recursos Pesqueiros Costeiros.**

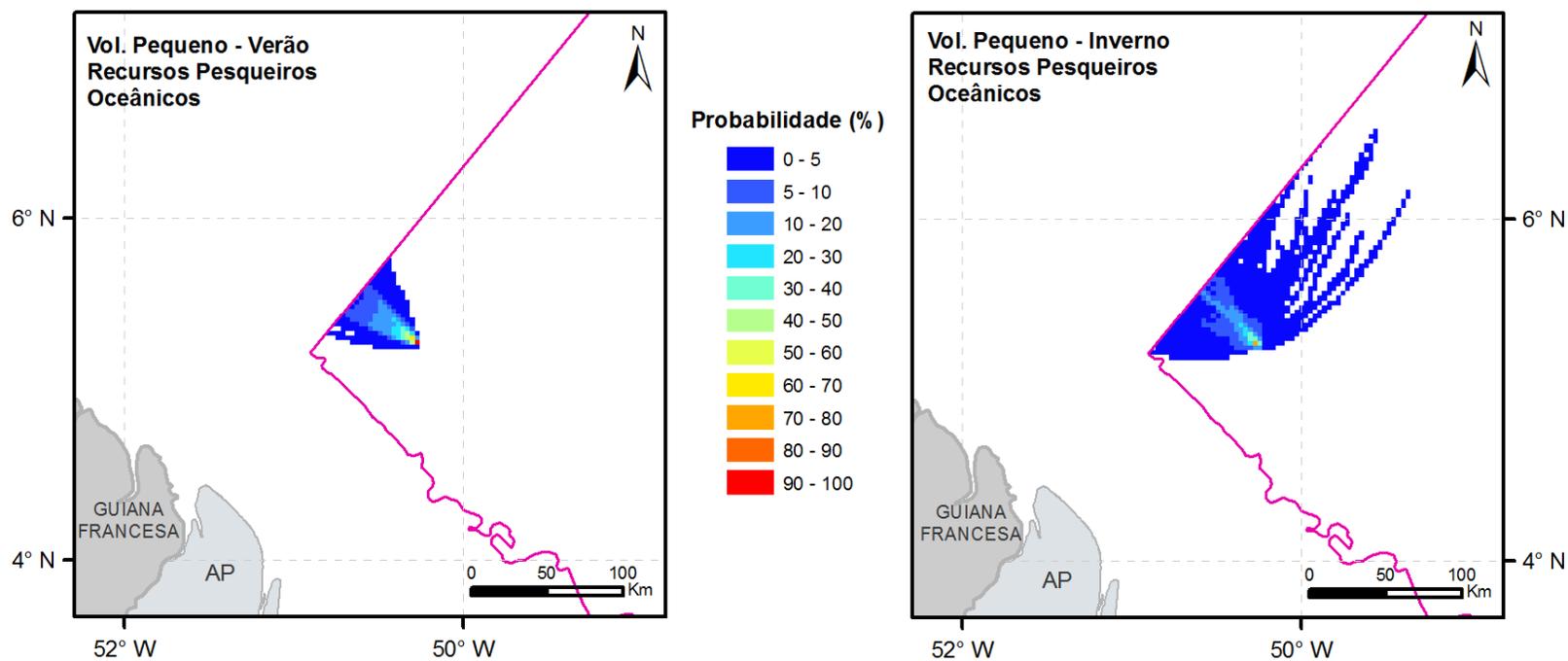
Cenário	Cenário Sazonal	Volume Vazado (m <sup>3</sup> )	Probabilidade Ponderada de Presença de Óleo (%)	Tempo Mínimo de Chegada de Óleo (h)
1	Verão	8	-	-
2	Inverno	8	0,33	45.0
3	Verão	200	-	-
4	Inverno	200	0,58	41.0
5	Verão	46.742	0,33	1068.0
6	Inverno	46.742	1,02	54.0

Nos cenários de volume pequeno (8 m<sup>3</sup>) e médio (200 m<sup>3</sup>), o CVA só apresenta probabilidade de ser atingido pelo óleo no inverno em uma pequena área. Nos cenários de pior caso, a área é que pode ser atingida é um pouco maior, mas as probabilidades são baixas, com a maior média ponderada de aproximadamente 1% no inverno.

Nos cenários de inverno, o tempo mínimo de chegada de óleo no CVA varia entre 41 e 54 horas, enquanto no único cenário de verão, o óleo só chega ao CVA após 44,5 dias (1.068 horas).

- **CVA - Recursos Pesqueiros Oceânicos**

Os resultados referentes ao CVA –Recursos Pesqueiros Oceânicos, para os seis cenários, são apresentados da Figura II.12.4.3.4 à Figura II.12.4.3.6, e na Tabela II.12.4.3.2.



**FIGURA II.12.4.3.4 - Probabilidade de presença de óleo no CVA –Recursos Pesqueiros Oceânicos, nos cenários 1 e 2.**

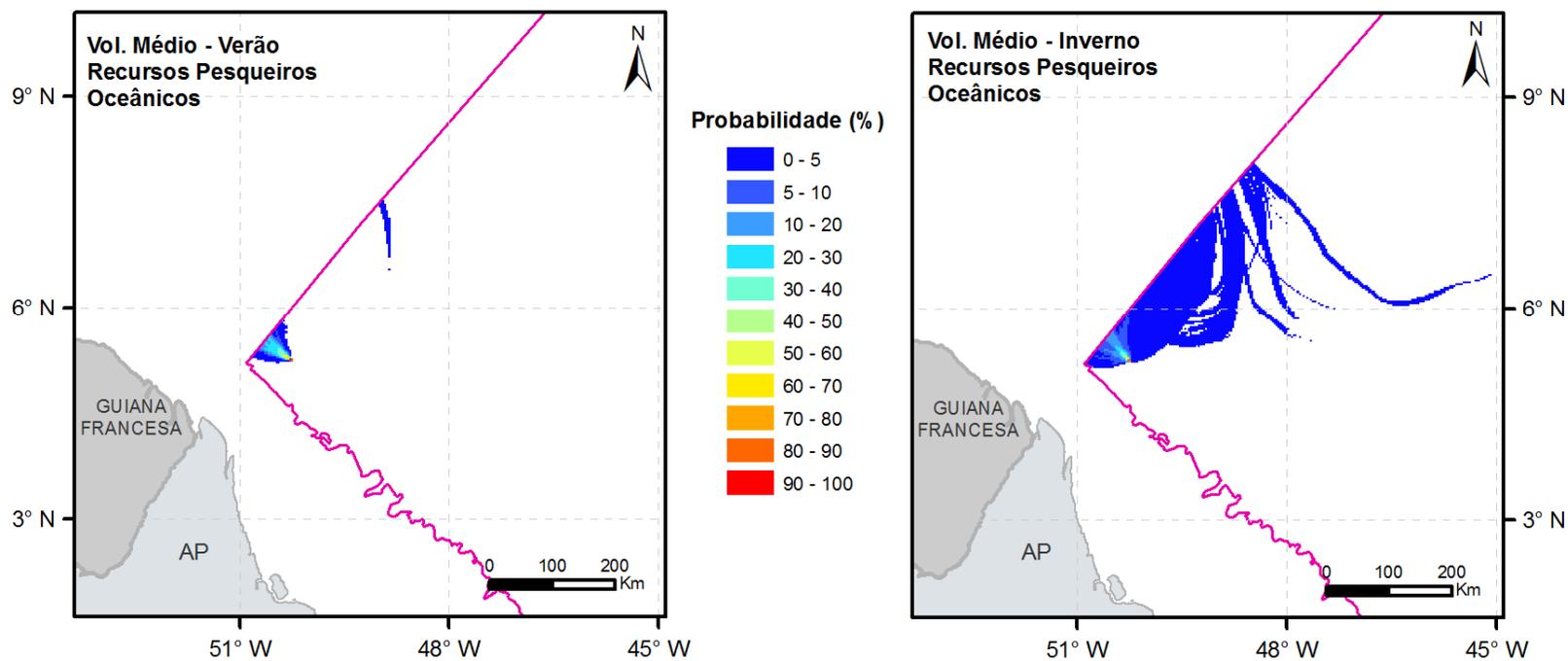


FIGURA II.12.4.3.5 - Probabilidade de presença de óleo no CVA – Recursos Pesqueiros Oceânicos, nos cenários 3 e 4.

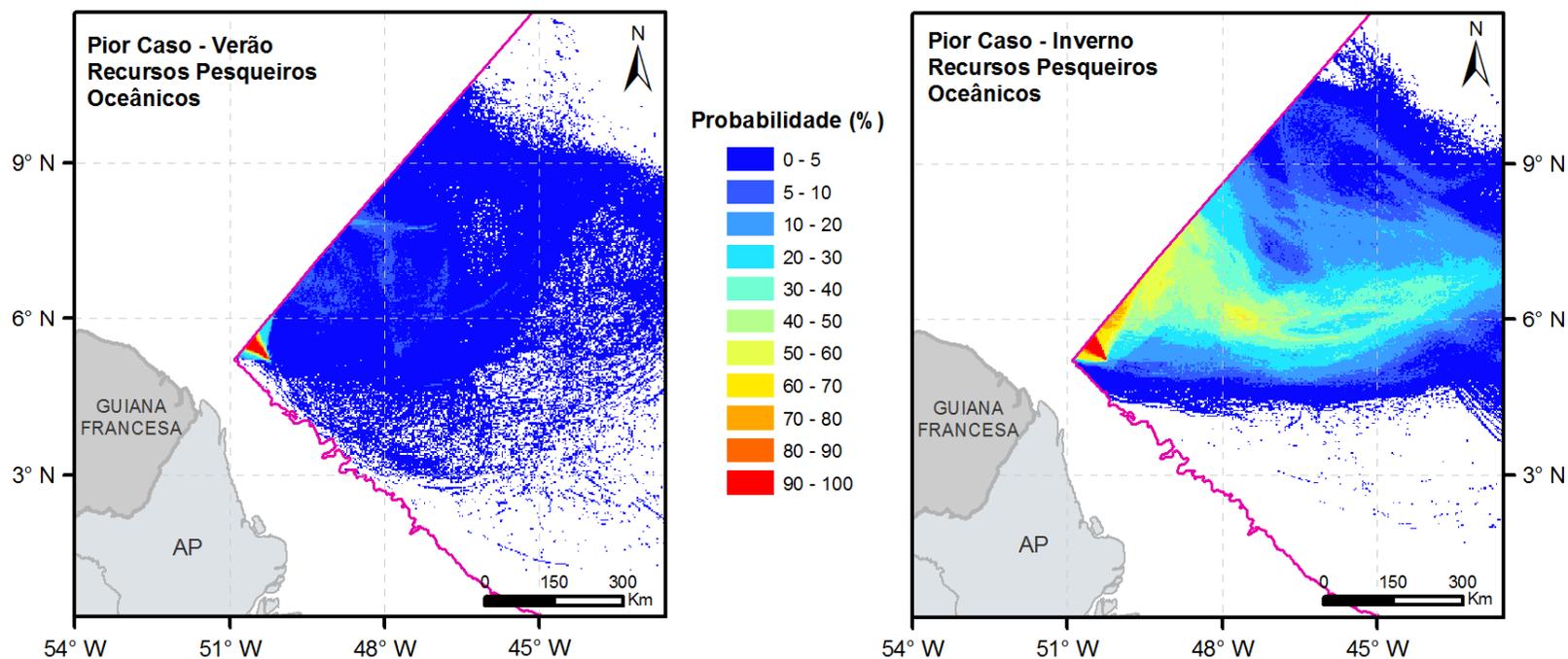


FIGURA II.12.4.3.6 - Probabilidade de presença de óleo no CVA – Recursos Pesqueiros Oceânicos, nos cenários 5 e 6.



Na Tabela II.12.4.3.2 são apresentados os tempos mínimos de chegada e as probabilidades de presença de óleo, ponderadas pela área atingida, calculada para cada cenário, para o CVA Recursos Pesqueiros Oceânicos.

**TABELA II.12.4.3.2 - Probabilidade ponderada de presença e tempo mínimo de chegada de óleo no CVA – Recursos Pesqueiros Oceânicos.**

Cenário	Cenário Sazonal	Volume Vazado (m <sup>3</sup> )	Probabilidade Ponderada de Presença de Óleo (%)	Tempo Mínimo de Chegada de Óleo (h)
1	Verão	8	7,61	1,0
2	Inverno	8	2,61	1,0
3	Verão	200	9,96	1,0
4	Inverno	200	1,71	1,0
5	Verão	46.742	2,03	1,0
6	Inverno	46.742	15,90	1,0

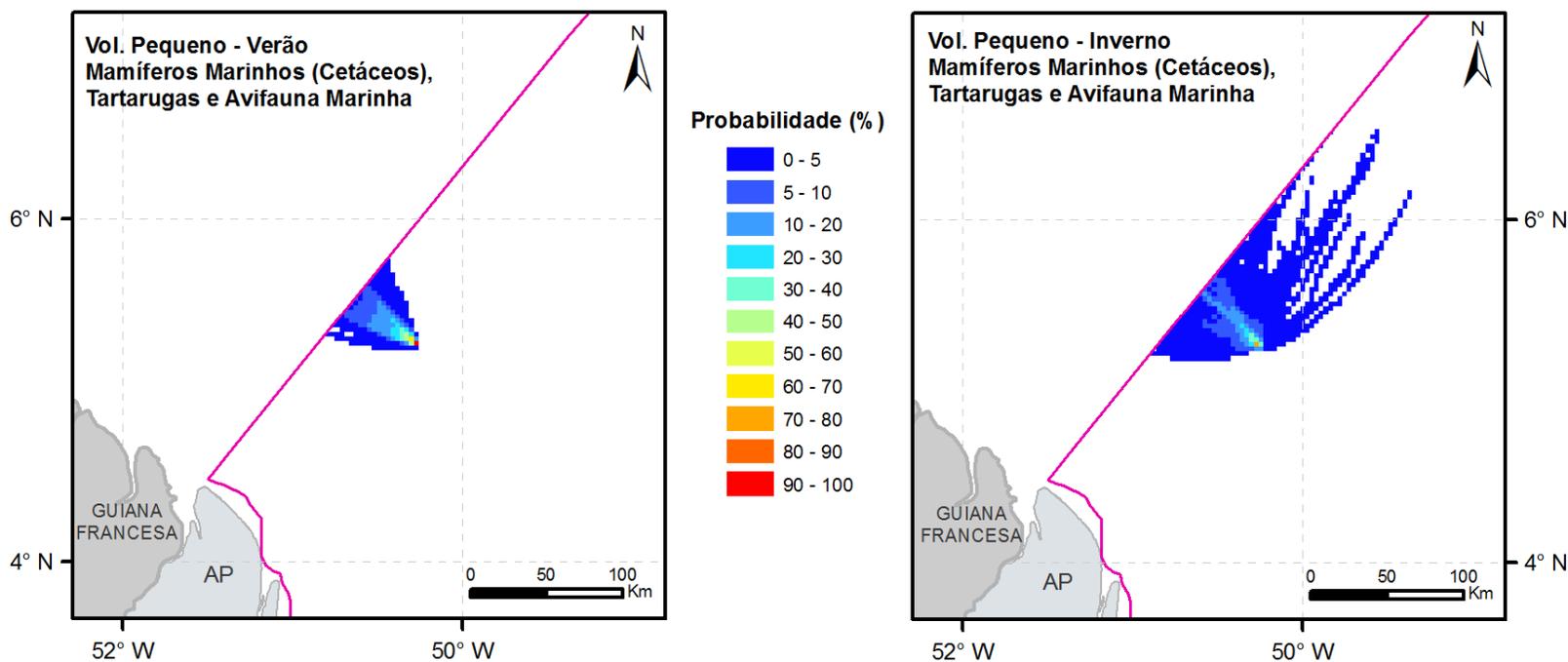
Nos vazamentos de volume pequeno (8 m<sup>3</sup>) e médio (200 m<sup>3</sup>), as probabilidades ponderadas são maiores nos cenários de verão, pois no inverno há uma área maior com potencial de ser atingida, mas esta está associada a baixas probabilidades. Nos vazamentos de pior caso, no verão, a área com probabilidade aumenta consideravelmente, porém com probabilidades baixas (<5%), resultando em baixa probabilidade ponderada, enquanto no inverno, há probabilidades maiores no CVA, resultando na maior probabilidade ponderada, de 15,9 %.

O tempo mínimo de chegada de óleo no CVA foi o mesmo para todos os cenários, de 1 hora, devido ao fato do ponto de vazamento estar localizado dentro do componente.

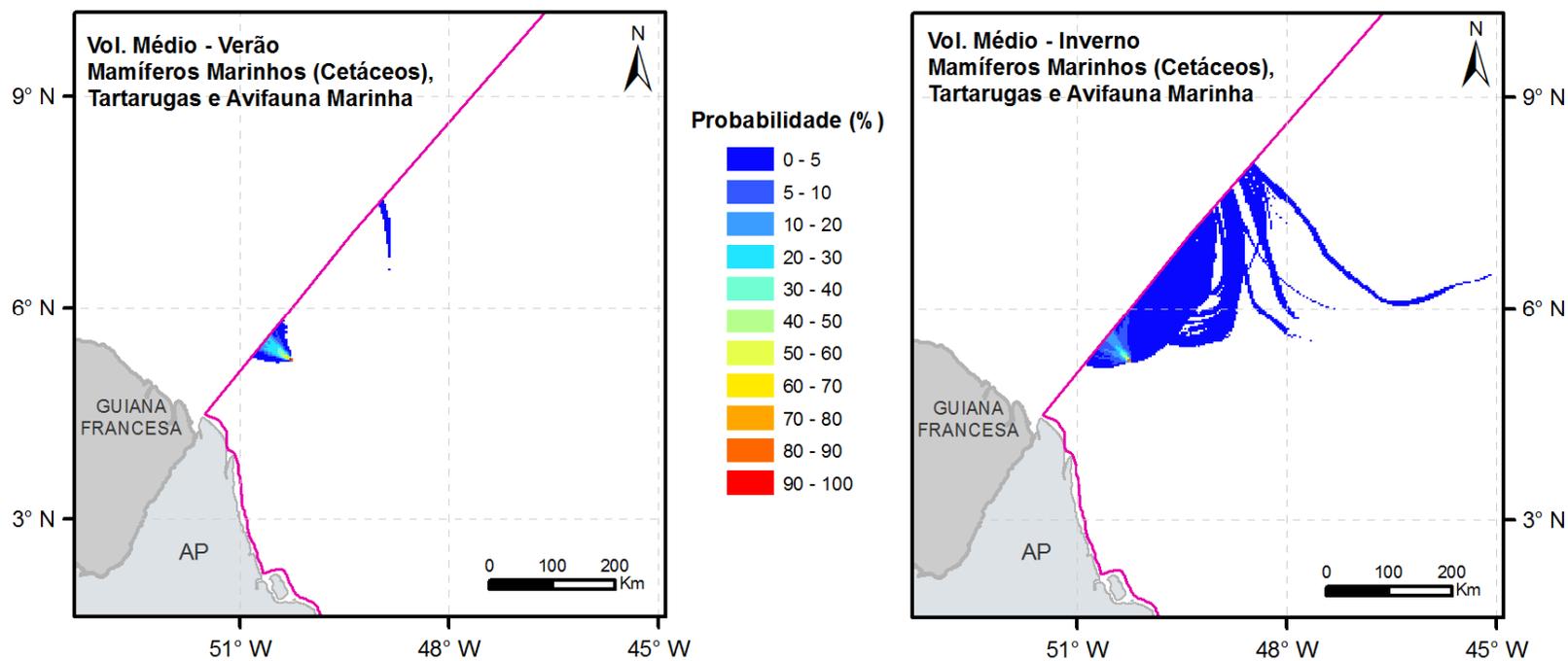


- **CVAs – Mamíferos Marinhos – Cetáceos; Tartarugas Marinhas e Avifauna Marinha**

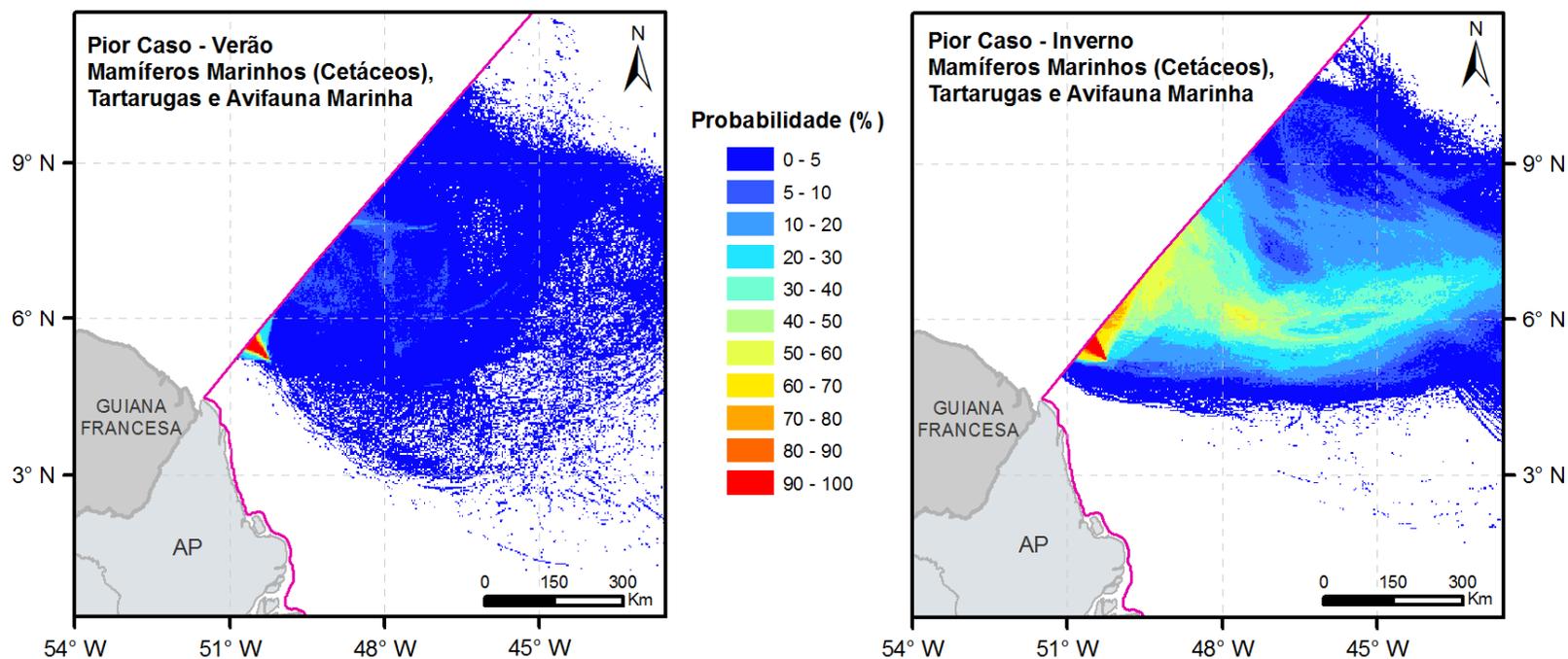
Os resultados referentes aos CVAs – Mamíferos Marinhos – Cetáceos, Tartarugas Marinhas e Avifauna Marinha para os seis cenários, são apresentados juntos, devido à área de ocorrência igual, da Figura II.12.4.3.4 a Figura II.12.4.3.6, e na Tabela II.12.4.3.1.



**FIGURA II.12.4.3.4 - Probabilidade de presença de óleo nos CVAs – Mamíferos Marinhos – Cetáceos; Tartarugas Marinhas e Avifauna Marinha, nos cenários 1 e 2.**



**FIGURA II.12.4.3.5 - Probabilidade de presença de óleo nos CVAs – Mamíferos Marinhos – Cetáceos; Tartarugas Marinhas e Avifauna Marinha, nos cenários 3 e 4.**



**FIGURA II.12.4.3.6 - Probabilidade de presença de óleo nos CVAs – Mamíferos Marinhos – Cetáceos; Tartarugas Marinhas e Avifauna Marinha, nos cenários 5 e 6.**



Na Tabela II.12.4.3.3 são apresentados os tempos mínimos de chegada e as probabilidades de presença de óleo, ponderadas pela área atingida, calculada para cada cenário, para os quatro CVAs identificados no presente estudo (Recursos Pesqueiros Oceânicos, Mamíferos Marinhos – Cetáceos, Tartarugas Marinhas e Avifauna Marinha).

**TABELA II.12.4.3.3 - Probabilidade ponderada de presença e tempo mínimo de chegada de óleo nos CVAs – Recursos Pesqueiros Oceânicos; Mamíferos Marinhos – Cetáceos, Tartarugas Marinhas e Avifauna Marinha em cada cenário.**

Cenário	Cenário Sazonal	Volume Vazado (m <sup>3</sup> )	Probabilidade Ponderada de Presença de Óleo (%)	Tempo Mínimo de Chegada de Óleo (h)
1	Verão	8	7,60	1,0
2	Inverno	8	2,60	1,0
3	Verão	200	9,96	1,0
4	Inverno	200	1,72	1,0
5	Verão	46.742	2,03	1,0
6	Inverno	46.742	15,82	1,0

As probabilidades ponderadas nestes CVAs são semelhantes às observadas para o CVA Recursos Pesqueiros Oceânicos. A maior probabilidade foi de 15,82% no cenário 6 (pior caso, inverno).

O tempo mínimo de chegada de óleo no CVA foi o mesmo para todos os cenários (1 hora) porque o ponto de vazamento está localizado dentro do componente.



## II.12.5. CÁLCULOS DOS RISCOS AMBIENTAIS

Com base no somatório das frequências de ocorrência dos cenários acidentais de contaminação ambiental (obtidas através das árvores de falhas e árvores de eventos desenvolvidas para os cenários identificados nas APRs) e nas probabilidades de presença de óleo, em cada CVA, foram calculados, através da fórmula  $RA(x) = F_{total-y} \times Prob(x)$ , os Riscos Ambientais inerentes a cada CVA, em cada faixa de volume e cenário sazonal, conforme descrito no item Metodologia.

O resultado do somatório das frequências encontradas, considerando o volume de óleo vazado, é apresentado na Tabela II.12.5.1, a seguir. Destaca-se que, tais valores tiveram origem na Tabela II.12.3.21 (Frequência dos cenários acidentais), item II.12.3.5, mais especificamente na coluna “Frequência de Ocorrência de Contaminação Ambiental (ano<sup>-1</sup>)”. Para os vazamentos de pior caso, a frequência de ocorrência considerada é extremamente conservadora, pois considera todos os vazamentos na faixa entre 200 m<sup>3</sup> e 46.742 m<sup>3</sup>, resultando em um somatório muito superior ao que seria encontrado considerando apenas os vazamentos de maior volume, cuja frequência é de  $2,37 \times 10^{-4}$  (Tabela II.12.5.1).

**TABELA II.12.5.1 - Somatório das frequências de ocorrência dos cenários acidentais para cada faixa de volume.**

Faixa de Volume Vazado (m <sup>3</sup> )	≤ 8	> 8 e ≤ 200	> 200 e ≤ 46.742
Somatório da Frequência de Ocorrência dos Cenários Acidentais	9,06E-04	4,07E-04	6,24E-03

Vale mencionar aqui que as diferenças obtidas nas ordens de grandeza entre os somatórios das frequências obtidas para os pequenos ( $V_{\text{óleo}} \leq 8 \text{ m}^3$ ) /médios ( $8 \text{ m}^3 < V_{\text{óleo}} \leq 200 \text{ m}^3$ ) e grandes ( $V_{\text{óleo}} > 200 \text{ m}^3$ ) vazamentos de óleo devem-se ao fato de grande parte dos pequenos e médios vazamentos ocorridos dentro da unidade de perfuração ficarem contidos na unidade sem que haja liberação de óleo mar. Desta forma, nem todos os cenários envolvendo pequenos e médios vazamentos de óleo identificados no item II.12.3 – *Identificação dos Cenários Acidentais* são contabilizados no somatório das frequências para o cálculo do Risco Ambiental (Tabela II.12.5.1), mas somente aqueles em que há possibilidade de ocorrer vazamento de óleo para o mar. Já com relação aos grandes vazamentos de óleo, seja decorrentes de *blowout* com vazamento no fundo, diretamente na coluna d’água, ou se ocorridos dentro da unidade de perfuração, onde não há contenção secundária capaz de conter estes grandes vazamentos dentro da unidade, todos eles foram considerados no somatório das frequências apresentado na Tabela II.12.5.1.

Vale mencionar ainda que o valor obtido para o somatório das frequências associadas aos grandes vazamentos de óleo é bastante conservador por considerar liberações de diferentes magnitudes, variando desde 204 m<sup>3</sup> (maior tanque de armazenamento de óleo da embarcação) até 46.742 m<sup>3</sup> (volume de *blowout* durante 30 dias – pior caso associado à atividade).

As probabilidades de presença de óleo encontradas por CVA em cada faixa de volume e cenário sazonal, e os valores de Risco Ambiental associados são apresentados na Tabela II.12.5.2, a seguir.



TABELA II.12.5.2 – Probabilidade de presença de óleo e Risco Ambiental por Componente de Valor Ambiental (CVA), Cenário Sazonal, Volume Vazado.

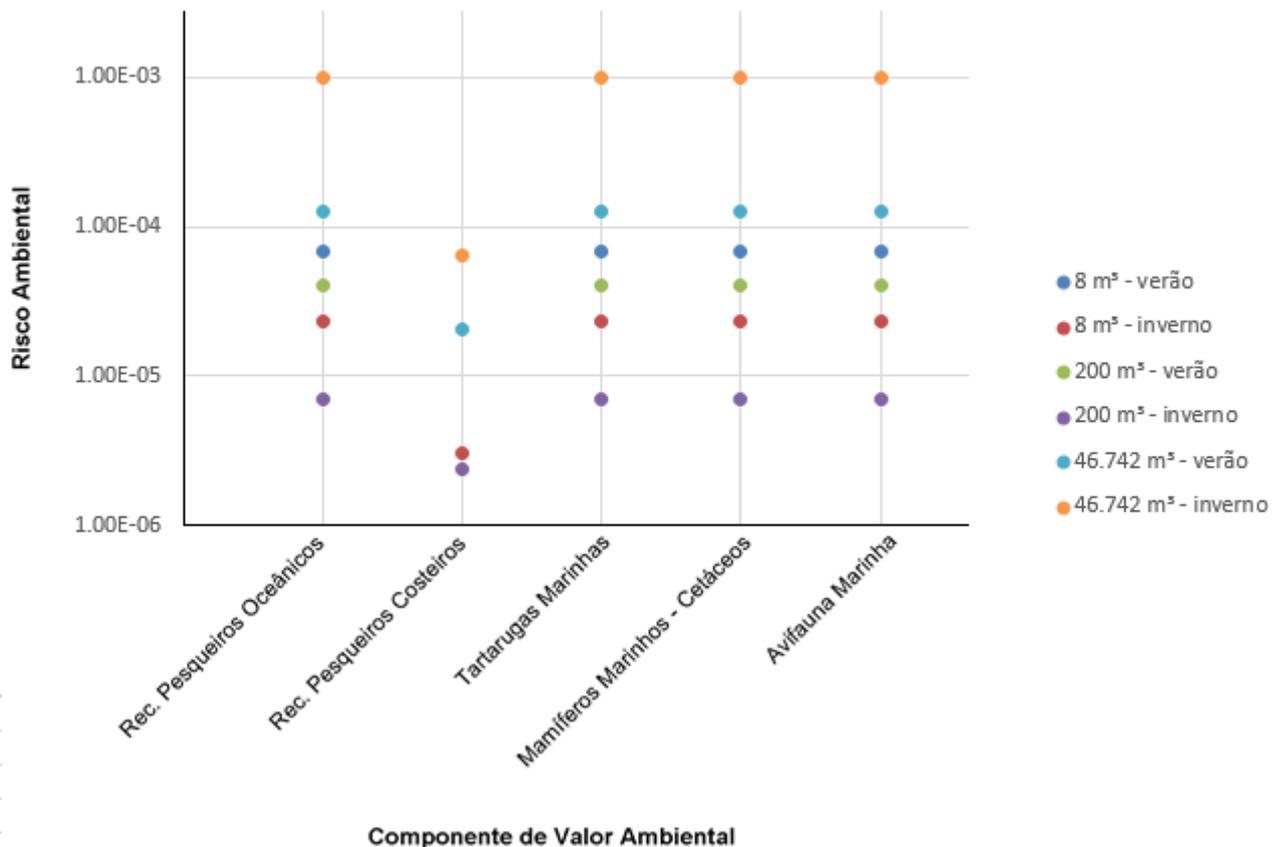
Cenário	1	2	3	4	5	6
Cenário Sazonal	Verão	Inverno	Verão	Inverno	Verão	Inverno
Volume Vazado (m3)	8	8	200	200	46.742	46.742
Frequência de Ocorrência dos Cenários Acidentais	9,06E-04	9,06E-04	4,07E-04	4,07E-04	6,24E-03	6,24E-03

Probabilidade (%)	Recursos Pesqueiros Costeiros	-	0,33	-	0,58	0,33	1,02
	Recursos Pesqueiros Oceânicos	7,61	2,61	9,96	1,71	2,03	15,90
	Tartarugas Marinhas	7,60	2,60	9,96	1,72	2,03	15,82
	Mamíferos marinhos - Cetáceos						
	Avifauna Marinha						

Risco Ambiental	Recursos Pesqueiros Costeiros	NA	3,02E-06	NA	2,38E-06	2,07E-05	6,34E-05
	Recursos Pesqueiros Oceânicos	6,90E-05	2,36E-05	4,06E-05	6,98E-06	1,26E-04	9,91E-04
	Tartarugas Marinhas	6,88E-05	2,36E-05	4,06E-05	6,99E-06	1,26E-04	9,86E-04
	Mamíferos marinhos - Cetáceos						
	Avifauna Marinha						

Como mencionado no capítulo II.12.4.3 – Cálculo das probabilidades, as probabilidades ponderadas foram semelhantes para os CVAs Recursos Pesqueiros Oceânicos, Mamíferos Marinhos - Cetáceos, Tartarugas Marinhas e Avifauna Marinha, com máximo de 15,9% no cenário 6 (pior caso – 46.742 m<sup>3</sup>, inverno) para o CVA Recursos Pesqueiros Oceânicos.

Os cenários de pior caso, em decorrência da maior frequência de Risco Operacional, apresentaram os maiores Riscos Ambientais, principalmente no cenário 6 em que a probabilidade de presença de óleo é maior, com risco de  $9,91 \times 10^{-4}$  no CVA Recursos Pesqueiros Oceânicos. Já o cenário 4 (200 m<sup>3</sup>, inverno) apresentou o menor Risco,  $2,38 \times 10^{-6}$  no CVA Recursos Pesqueiros Costeiros. Para uma melhor visualização dos resultados, na Figura II.12.5.1 é apresentado um gráfico do Risco Ambiental por cenário de vazamento para todos os CVAs.



**FIGURA II.12.5.1 –Risco Ambiental de todos os Componentes de Valor Ambiental para cada cenário de vazamento.**



## II.12.6. TOLERABILIDADE DOS RISCOS

A Tolerabilidade dos Riscos Ambientais foi calculada por meio da razão entre o Tempo de Recuperação ( $T_{rec}$ ) de cada CVA e o Tempo de Recorrência do dano ambiental (obtido pelo inverso do Risco Ambiental, RA, associado a cada faixa de volume vazado, em cada cenário sazonal), conforme especificado no item Metodologia. A tolerabilidade percentual é obtida por:

$$\text{Tolerabilidade\% (x)} = 100 * \frac{T_{rec}(x)}{1/RA(x)}$$

Com esse cálculo é possível estabelecer se o Tempo de Recuperação de um CVA pode ser considerado insignificante quando comparado ao Tempo de Recorrência de vazamentos de determinado volume e cenário sazonal.

Cabe ressaltar que, apesar do Tempo de Recuperação ser classificado em categorias estabelecidas, para o cálculo da Tolerabilidade são necessárias referências numéricas. Sendo assim, foram estabelecidos valores para cada categoria - para aquelas que possuem definição de extremos, como as de consequência Moderada (1-3 anos) e Considerável (3-10 anos), foi utilizado o valor máximo das faixas estabelecidas, conservadoramente atendendo a determinação da CGPEG, embora a atribuição das faixas de tempo de recuperação já tenha sido conservadora.. O resumo com as classes de Tempo de Recuperação determinadas para cada CVA, assim como os valores utilizados nos cálculos de Tolerabilidade foram apresentados na Tabela II.12.4.2.7.

Para a definição do Tempo de Recorrência utilizou-se o espaço de tempo entre eventos de vazamento de óleo no mar que, potencialmente, causariam danos a um determinado CVA. Ele é apresentado em anos e, conforme já mencionado, corresponde ao inverso do valor do Risco Ambiental e representa o tempo necessário para que um evento capaz de atingir o CVA ocorra.

A Tabela II.12.6.1 apresenta os Tempos de Recorrência de cada evento, por CVA, bem como os resultados referentes à Tolerabilidade percentual aos riscos, considerando os cenários de vazamento.



TABELA II.12.6.1 – Tolerabilidade percentual e Tempo de Recorrência de um evento por Componente de Valor Ambiental (CVA), Cenário Sazonal e Volume vazado.

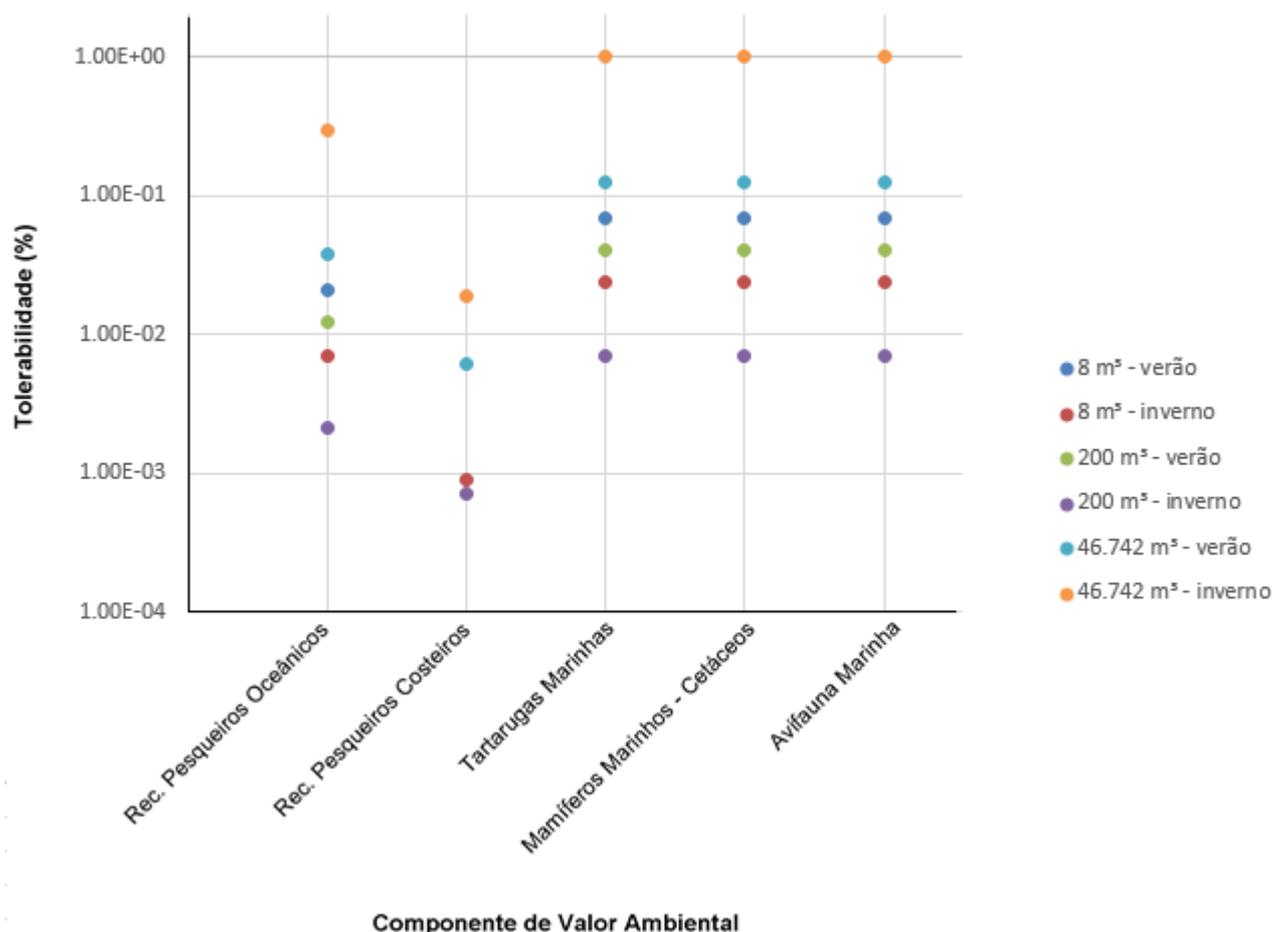
Cenário	1	2	3	4	5	6
Cenário Sazonal	Verão	Inverno	Verão	Inverno	Verão	Inverno
Volume Vazado (m3)	8	8	200	200	46.742	46.742
Frequência de Ocorrência dos Cenários Acidentais	9,06E-04	9,06E-04	4,07E-04	4,07E-04	6,24E-03	6,24E-03

Tolerabilidade (%)	Recursos Pesqueiros Costeiros	NA	0,001	NA	0,001	0,006	0,019
	Recursos Pesqueiros Oceânicos	0,021	0,007	0,012	0,002	0,038	0,297
	Tartarugas Marinhas	0,069	0,024	0,041	0,007	0,126	0,986
	Mamíferos marinhos - Cetáceos						
	Avifauna Marinha						

Tempo de Recorrência (anos)	Recursos Pesqueiros Costeiros	NA	331.129,9	NA	420.845,6	48.273,6	15.781,6
	Recursos Pesqueiros Oceânicos	14.495,7	42.284,9	24.650,5	143.290,4	7.915,3	1.008,7
	Tartarugas Marinhas	14.526,6	42.397,0	24.653,3	143.107,0	7.910,7	1.013,8
	Mamíferos marinhos - Cetáceos						
	Avifauna Marinha						

A partir da análise dos resultados de Tolerabilidade apresentados na tabela anterior, é possível estabelecer se o Risco Ambiental é considerado tolerável do ponto de vista ambiental, ou seja, se o Tempo de Recuperação do CVA é insignificante em comparação ao Tempo de Recorrência do dano.

A Figura II.12.6.1 apresenta um gráfico da Tolerabilidade de cada Componente, por cenário de vazamento.



**FIGURA II.12.6.1 – Tolerabilidade de cada Componente de Valor Ambiental, para cada cenário de vazamento de óleo.**

Dentre os cenários e CVAs avaliados, observa-se que todas as tolerabilidades estiveram abaixo de 1%. Embora as probabilidades tenham sido semelhantes, os CVAs Mamíferos Marinhos - Cetáceos, Tartarugas Marinhas e Avifauna Marinha apresentaram tolerabilidades percentuais mais elevadas que as observadas para o CVA – Recursos Pesqueiros Oceânicos, devido ao maior tempo de recuperação destes componentes (10 anos). A maior tolerabilidade foi observada no cenário 6 (pior caso – 46.742 m³, inverno) para estes CVAs, com aproximadamente 0,99%. Este cenário está associado a um Tempo de Recorrência, de 1.013,8 anos, porém este é 101,4 vezes superior ao Tempo de Recuperação destes CVAs. O menor Tempo de Recorrência foi de 1.008,7 anos para o CVA Recursos Pesqueiros Oceânicos, mas este é 336,2 vezes superior ao tempo de recuperação deste CVA.



No entanto, cabe ressaltar que no cenário de pior caso, no qual são observados os maiores valores de Risco Ambiental e Tolerabilidade, a frequência de Risco Operacional considerada é bastante conservadora, pois representa um somatório de todas as frequências de vazamento de volumes de 200 m<sup>3</sup> a 46.742 m<sup>3</sup>.

Considerando os preceitos conservadores utilizados no presente estudo e os baixos valores de Tolerabilidade encontrados, conclui-se que o empreendimento e os seus procedimentos de segurança operacional são toleráveis ao meio ambiente.

## **II.12.7. REVISÃO DO ESTUDO DE ANÁLISE DE RISCOS**

Uma vez que os Riscos Ambientais encontrados foram considerados toleráveis para essa região e tipo de atividade, não será necessário revisar o estudo e a análise de riscos.

## **II.12.8. PLANO DE GERENCIAMENTO DE RISCOS**

### **II.12.8.1. Introdução**

Um Programa de Gerenciamento de Riscos (PGR) se define como um conjunto de procedimentos e ações que tem por objetivo reduzir os riscos avaliados na APR fazendo com que os níveis de risco permaneçam toleráveis. Observa-se que o risco é uma combinação da frequência de ocorrência dos cenários acidentais e suas respectivas consequências. Portanto, os procedimentos e medidas que constam de um PGR tem duplo objetivo: de um lado reduzir as frequências de ocorrências dos cenários acidentais – medidas preventivas, e de outro lado minimizar as consequências destes cenários – medidas de proteção.

### **II.12.8.2. Estimativa de Risco Residual**

O risco residual se define como o nível de risco existente mesmo após a aplicação das recomendações constantes da APR. Ao nível qualitativo, o qual se refere uma APR, espera-se que a implementação dos procedimentos e ações que definem o PGR seja suficiente para levar os riscos a níveis aceitáveis. A Tabela II.12.8.1, a seguir, descreve a Matriz de Gerenciamento de Riscos:



**TABELA II.12.8.1 – Matriz de Gerenciamento de Risco**

RECOMENDAÇÕES (MEDIDAS PREVENTIVAS E/OU MITIGADORAS)		ITEM RELACIONADO
Nº	DESCRIÇÃO	
R1	Seguir os procedimentos de inspeção e manutenção previstos no sistema de gerenciamento da unidade de perfuração.	Inspeção Periódica Manutenção Preventiva e Corretiva. Capacitação Técnica.
R2	Garantir a existência de equipamentos, materiais, procedimentos e qualificação técnica do pessoal envolvido nas operações de controle do poço.	Inspeção Periódica Capacitação Técnica. Procedimentos Operacionais
R3	Disponer de Plano de Emergência Individual.	Inspeção Periódica Capacitação Técnica.
R4	Evitar a realização de operações de transferência no período noturno.	Procedimentos Operacionais
R5	Somente utilizar mangotes submetidos a testes hidrostáticos periódicos.	Inspeção Periódica Manutenção Preventiva e Corretiva. Capacitação Técnica. Procedimentos Operacionais
R6	Manter bornais de drenagem fechados durante a transferência.	Inspeção Periódica Manutenção Preventiva e Corretiva. Capacitação Técnica Procedimentos Operacionais
R7	Manter operadores na unidade de perfuração e na embarcação de apoio munidos de rádio para supervisão da operação.	Inspeção Periódica Capacitação Técnica.
R8	Controlar nível de água do tanque de lastro.	Inspeção Periódica Capacitação Técnica. Procedimentos Operacionais
R9	Assegurar que a Unidade possua sinalização diurna e noturna para orientação.	Inspeção Periódica Manutenção Preventiva e Corretiva. Procedimentos Operacionais
R10	Antes da aproximação à Unidade, os responsáveis pelas embarcações devem avaliar, determinar e concordar que todas as condições meteorológicas, oceanográficas e de tráfego estejam adequadas para prevenção de colisões.	Procedimentos Operacionais Práticas de Trabalho Seguro
C1	A atividade será apoiada por embarcações certificadas, dotadas, para essas operações, de sistemas de posicionamento dinâmico, cuja condição de funcionamento é garantida pelo atendimento do programa de inspeção e manutenção da embarcação.	Procedimentos Operacionais Inspeção Periódica Manutenção Preventiva e Corretiva.
C2	A unidade de perfuração é dotada de sistema de posicionamento, cuja condição de funcionamento é garantida pelo atendimento do programa de inspeção e manutenção da unidade.	Procedimentos Operacionais Inspeção Periódica Manutenção Preventiva e Corretiva.



### II.12.8.3. Procedimentos Adotados para Atividade de Perfuração

Os itens a seguir descrevem os principais procedimentos adotados pelo navio-sonda ENSCO DS-4. Tais itens visam o controle contínuo dos riscos previamente identificados para as atividades de perfuração marítima na Bacia da Foz do Amazonas, buscando a redução da frequência esperada de ocorrência de eventos acidentais ou das suas consequências para o meio ambiente, garantindo, assim, que as operações sejam realizadas dentro de níveis de risco aceitáveis.

As informações apresentadas a seguir foram extraídas dos seguintes documentos/procedimentos da sonda:

- ST-CO-SHE-012: *Safety System of Work (SSOW)* (Sistema de Segurança do Trabalho);
- PR-BRZ-SHE-008: *SHE Handbook* (Manual de SMS);
- ST-CO-SHE-010: *Corporate Safety Management System* (Sistema de Gerenciamento de Segurança Corporativa);
- ST-CO-OPS-003: *RIM Drill Administration* (Administração do Sistema RIM Drill);
- PR-CO-PM-001: *Preventive Maintenance Program* (Programa de Manutenções Preventivas);
- ST-CO-SHE-011: *Corporate Environmental Management System* (Sistema de Gestão Ambiental Corporativa);
- PR-BRZ-SHE-122: *Solid Waste Management Plan* (Plano de gerenciamento de Resíduos Sólidos);
- PR-BRZ-SHE-121: *Effluents and Potable Water Analysis* (Análises de Efluentes e água Potável);
- PR-BRZ-SHE-119: *Environmental Aspect and Impact* (Aspectos e Impactos de Meio Ambiente);
- PR-BRZ-SHE-117: *Environmental Incidents Notification* (Notificação de Incidentes de Meio Ambiente);
- Job Description (Descrição de Cargo);
- PR-CO-MAT-006: *Equipment Repair and Inspection* (Inspeção e Reparo de Equipamentos);
- PR-CO-AM-005: *Safety Critical System or Equipment* (Sistema ou Equipamento Crítico de Segurança);
- PR-BRZ-TRN-002: *Training Enrollment* (Inscrição em Treinamentos);
- PR-BRZ-SHE-017: *Incident Management* (Gerenciamento de Incidentes);
- PR-BRZ-SHE-009: *Management of Change* (Gerenciamento de Mudanças);
- Anexo I do Contrato de Serviços – Procedimentos de SMS Exigidos para Fornecedores;
- PR-BRZ-SHE-003: *Permit to Work* (Permissão de Trabalho);
- PR-BRZ-SHE-002: *Job Safety Analysis* (Análise de Segurança do Trabalho);
- PR-BRZ-SHE-001: *Work Instruction* (Instrução de Trabalho);
- PR-BRZ-SHE-011: *Risk Assessment Procedure* (Procedimento de Avaliação de Riscos);
- PR-BRZ-SHE-004: *Energy Isolation* (Isolamento de Energia).



### II.12.8.3.1. Plano de Atividades de HSE

O Plano de Atividades de HSE tem o objetivo de aumentar a segurança do ambiente de trabalho da unidade por meio da definição de objetivos, planos de ação e prazos para alcançar os objetivos de HSE, os quais são definidos anualmente nas unidades da empresa. De forma a atingir os objetivos de HSE são utilizados os seguintes métodos de gestão de segurança, procedimentos, normas e políticas:

- Reuniões de segurança;
- Análise de Trabalho Seguro (*JSA – Job Safety Analysis*);
- Representantes do Sistema de Segurança e Comitês de Segurança;
- Instruções de segurança;
- Divulgação da Política de HSE;
- Treinamento em segurança;
- Relatório de acidente, incidente e enfermidade;
- Inspeção de segurança;
- Permissão para Trabalho;
- Reuniões diárias de operação;
- Atividades de manutenção planejadas;
- Programa *STOP*.

### II.12.8.3.2. Reuniões de Segurança

As reuniões de segurança realizadas têm o objetivo de garantir que as questões e problemas de segurança possam ser discutidos em um fórum aberto e com uma estrutura de comunicação adequada.

Os funcionários da empresa são convocados a assistir a uma reunião de segurança uma vez por semana bem como reuniões diárias pré-turnos antes de iniciarem seus turnos de trabalho. Essas reuniões de segurança têm dentre os seus principais objetivos:

- Procurar formas de eliminar quaisquer práticas ou condições inseguras e evitar danos ao meio ambiente;
- Transmitir informações e questões de segurança aos funcionários do navio-sonda;
- Obter opiniões e incentivar os funcionários e toda a equipe a contribuírem para as questões relacionadas à segurança;
- Aumentar a segurança, a saúde e a consciência ambiental e obter o compromisso com o programa de segurança, saúde e meio ambiente;
- Resolver qualquer questão relacionada à segurança ou problema que seja apresentado na reunião;
- Promover o Programa *STOP (Safety Training Observation Program)*.

As reuniões de segurança são divididas em quatro tipos distintos os quais são tratados em procedimentos separados:

- Reuniões semanais de segurança;
- Reuniões pré-turno / pré-trabalho;



- Análise de Trabalho Seguro (*JSA - Job safety Analysis*)

#### **II.12.8.3.3. Relatórios diários operacionais**

Os relatórios diários operacionais são preenchidos pelo OIM da unidade marítima conforme as informações coletadas nos diversos setores operacionais da unidade marítima. Todas as rotinas operacionais, incluindo as ações de *HSE* são reportadas para a base de operação em terra.

O objetivo destes relatórios é formar um banco de dados operacionais consistente para contribuir com o processo de melhoria contínua das operações da UMP e controle das operações *offshore* pela base em terra.

#### **II.12.8.3.4. Sistema de Gerenciamento de Segurança e Meio Ambiente (Safety and Environmental Management System – SEMS)**

O Sistema de Gerenciamento de Segurança e Meio Ambiente da empresa corresponde a uma parte do Sistema de Gerenciamento da ENSCO e possui as seguintes finalidades:

- Estabelecer políticas e procedimentos que forneçam orientação para a implementação das metas da empresa relacionada à saúde, segurança e meio ambiente;
- Estabelecer um processo para avaliação operacional contínua e mudanças regulatórias que possam afetar as instalações da empresa;
- Garantir o cumprimento das normas regulatórias pertinentes;
- Proporcionar um método sistemático para avaliação das instalações da empresa;
- Garantir que as instalações da empresa estejam devidamente projetadas, operadas e mantidas;
- Estabelecer os objetivos corporativos de *HSE* (Saúde, Segurança e Meio Ambiente) que possam ser medidos e monitorados;
- Fornecer os recursos para uma resposta apropriada a eventos não planejados os quais afetem os funcionários da empresa, a instalação e as operações.

O objetivo deste Sistema de Gerenciamento de Segurança e Meio Ambiente é criar um sistema integrado e uma abordagem sistemática para garantir a segurança, saúde e proteção dos funcionários da empresa, bem como a proteção do meio ambiente. Para tal, utiliza-se várias ferramentas básicas, dentre as quais pode-se citar:

- Planos anuais de *HSE* os quais definem os objetivos da empresa em reuniões e provocam melhorias no desempenho de suas operações no que diz respeito à segurança e meio ambiente;
- Identificação e avaliação de perigos associados às operações da empresa os quais possam afetar o meio ambiente, os funcionários ou qualquer outra parte interessada na operação;
- Gerenciamento de Mudança de forma a garantir que qualquer modificação realizada na instalação seja controlada;
- Procedimentos operacionais destinados a aumentar a eficiência, segurança e resposta ambiental das operações desenvolvidas;
- Práticas de trabalho seguro que minimizem o risco associado à operação, manutenção ou modificação da instalação da companhia;



- Treinamento de funcionários realizados com o intuito de proporcionar a obtenção de competências e conhecimentos necessários para realização das funções e a conscientização a respeito dos aspectos de segurança e meio ambiente relacionados aos deveres de cada um, além de estabelecer políticas e procedimentos internos para mitigar ou controlar potenciais perigos;
- Procedimentos de manutenção e modificação para assegurar que equipamentos críticos sejam planejados, fabricados, instalados, operados e mantidos de forma consistente com o serviço em que esteja sendo empregado, além de estarem de acordo com as recomendações do fabricante e/ou padrões da indústria;
- Procedimentos para comissionamento de equipamentos novos ou reparados que garantam que os referidos equipamentos estejam devidamente dispostos em serviço, incluindo a inspeção e avaliação de equipamentos de terceiros previamente à utilização;
- Planos de resposta à emergência prontos para imediata implementação quando da ocorrência de uma emergência bem como no uso em treinamentos com os funcionários juntamente com exercícios periódicos, os quais têm por objetivo preparar os funcionários para condições antecipadas de emergência.
- Investigação de incidentes com sérias consequências para a segurança, meio ambiente e desempenho identificando as causas e ações corretivas necessárias para a prevenção de reincidência e melhoria da resposta global, ação corretiva e acompanhamento, de forma a garantir que as recomendações para melhoria sejam implementadas;
- Auditorias periódicas visando assegurar o cumprimento das políticas regulatórias e de procedimentos relacionados aos requisitos de SEMS, auditorias e avaliações de gerenciamento avaliando tanto os resultados do sistema como o sistema por si só como sendo uma melhoria em potencial;

É importante ressaltar que, todas as ferramentas supracitadas trabalham em conjunto no âmbito do sistema global de gerenciamento da qualidade da empresa para promover a proteção de segurança e meio ambiente vigente em todas as operações da empresa ao redor do mundo. Sempre que os requisitos locais diferirem dos apresentados no *SEMS* da empresa, trabalhar-se-á de forma a atender estes requisitos e a manter os mais elevados padrões aplicáveis à regulamentação interna e externa, fato que poderá requerer alteração de alguns procedimentos da empresa de forma a atender às exigências locais. Ressalta-se que todas essas mudanças serão aprovadas, modificadas e documentadas de acordo com os procedimentos internos da empresa.

#### **II.12.8.3.5. Definição de Atribuições**

A seguir encontram-se definidas as atribuições e responsabilidades essenciais pertinentes à segurança das operações da atividade de perfuração na Bacia da Foz do Amazonas. As atribuições relacionadas abaixo são apenas aquelas que possuem relação com os elementos de gestão em Saúde, Meio Ambiente e Segurança (SMS).

##### **➤ Chefe de Máquinas**

O Chefe de Máquinas assegura que todos os sistemas mecânicos e equipamentos da embarcação são mantidos dentro dos altos padrões operacionais. Administra o Departamento de Manutenção de Maquinário da embarcação para garantir sua segurança e operação eficiente.



Dentre as principais atribuições e responsabilidades do Chefe de Máquinas pode-se citar:

- Através de observação, revisão de dados e inspeções, assegurar que toda a mecânica, equipamentos e sistemas estão de acordo com as exigências da ENSCO;
- Assegurar que toda a manutenção é realizada de acordo com as normas e procedimentos da ENSCO, das recomendações do fabricante do equipamento, com o Manual de Operação da Embarcação e com as normas e códigos regulatórios;
- Monitorar os consertos e remontagens para assegurar que estão funcionando corretamente, em segurança e de modo econômico;
- Verificar modificações nos equipamentos e na estrutura; assegurar que as modificações na embarcação e no novo equipamento sejam aprovadas de acordo com as políticas e procedimentos da ENSCO antes da operação;
- Manter os desenhos da embarcação atualizados;
- Resolver problemas e reparar equipamentos, diretamente ou através de subordinados;
- Realizar inspeções visuais diárias nos equipamentos e diagnosticar mau funcionamento real e potencial; assegurar que perigos em potencial e condições anormais de operação sejam percebidos rapidamente e que qualquer condição de piora seja reportada ao PIC (pessoa encarregada);
- Iniciar a análise e identificar o motivo da falha no equipamento e sistemas da embarcação;
- Assegurar que os registros e documentação para a manutenção geral, operação e consertos estejam corretas e atualizadas;
- Monitorar os registros nos equipamentos para assegurar que os padrões de operação e manutenção sejam mantidos;
- Tomar decisões sobre as prioridades de reparos;
- Fazer relatório operacional semanal e fornecer recomendações;
- Fiscalizar a implementação de um Sistema de Manutenção Preventiva (PMS) para a embarcação e manter todos os registros de PMS; monitorar a qualidade e o prazo da manutenção preventiva.

#### ***Gerenciamento de Inventário***

- Revisar os equipamentos e as peças de reposição para assegurar um inventário correto e adequado; investigar e resolver qualquer discrepância;
- Requisições de peças para reposição, ferramentas e materiais.

#### ***Segurança***

- Assegurar adesão às normas e procedimentos de segurança e manutenção;
- Participar do Programa de Treinamento de Observação de Segurança (S.T.O.P.), bem como, das reuniões semanais de segurança e operacionais;
- Desenvolver e implementar uma Análise de Segurança no Trabalho e preparar avaliações de risco, se necessário;
- Realizar todas as funções de acordo com o Sistema de Autorização de Trabalho.



### **Gerenciamento Geral**

- Fornecer dados para o plano anual e orçamento; monitorar o orçamento para assegurar operações de custo efetivo; revisar e aprovar todas as despesas de manutenção da embarcação;
- Fornecer os relatórios financeiros e operacionais exigidos, bem como, as previsões;
- Fornecer dados e recomendações para a contratação, transferências, promoções e demissões do pessoal da embarcação;
- Assegurar que os papéis, as responsabilidades, a prestação de contas e as medidas de desempenho do subordinado, estão definidas, entendidas e executadas;
- Estabelecer metas e prioridades com o subordinado;
- Estabelecer um sistema de prestação de contas e monitorar o desempenho do subordinado;
- Rever o desempenho confrontando-o com as medidas da unidade; estabelecer iniciativas com a equipe para alcançar metas e objetivos;
- Avaliar as competências do subordinado, instrutores, mentores e trabalhar com o indivíduo para melhorar as competências necessárias;
- Desenvolver e implementar mecanismos para alcançar uma comunicação efetiva, coordenar os esforços, fluxo de informação e aprendizagem com o subordinado;
- Conduzir e fiscalizar uma revisão nos salários do subordinado periodicamente;
- Garantir um alto nível de produtividade, trabalho em equipe e satisfação entre a tripulação de manutenção da embarcação;
- Assegurar uma comunicação efetiva com o gerente e pessoal de base.

### **Outras Responsabilidades**

- Participar como um membro da equipe de emergência da embarcação para informar o PIC (pessoa encarregada) sobre os aspectos técnicos de qualquer emergência;
- Participar dos treinamentos e exercícios como um líder da equipe de emergência;
- Realizar inspeções e auditorias de acordo com as exigências do Sistema de Gerenciamento de Qualidade;
- Realizar outras funções e projetos especiais conforme solicitado pela gerência.

### **➤ Superintendente de plataformas (OIM)**

Responsável por gerir eficazmente a operação do dia-a-dia de uma plataforma de perfuração *offshore*. Isto inclui gerenciamento operacional, segurança e performance orçamentária da plataforma, além de garantir o cumprimento das políticas regulatórias da ENSCO, manter relações positivas com representantes da ENSCO, supervisionando a aquisição, estoque e manutenção de equipamentos de plataforma e gestão de questões de pessoal. O Superintendente de Plataforma tem a responsabilidade integral por todas as atividades a bordo da plataforma, embora muito seja gerido por meio de outros.

Dentre as principais atribuições e responsabilidades do Gerente de Instalações Marítimas *offshore* pode-ser citar:

- Gerencia toda a rotina e operações de perfuração especializadas, incluindo perfuração, pesca e trabalho com prisão de coluna. Supervisiona revestimento, cimentação, completação, testes de poço



e operações de estimulação;

- Utiliza as medidas de controle de poço apropriadas em resposta a situações de controle de poço;
- Supervisiona o manuseio, transporte e armazenamento de equipamento tubular e outros;
- Planeja e supervisiona operações de movimentação da plataforma, de elevação, e pré-recebimento de carga;
- Revisa a carga de convés e relatórios de estabilidade para garantir a integridade e estabilidade da plataforma;
- Mantém comunicação regular com Gerente de Plataforma sobre operações atuais, incidentes, problemas ou questões;
- Mantém registros adequados de acordo com a política da ENSCO;
- Monitora o pessoal terceirizado e as operações por eles realizadas para garantir o cumprimento das políticas da ENSCO.

### **Segurança**

- Garante prontidão de emergência da tripulação de plataforma através da realização de exercícios de incêndio regulares, exercícios de abandono de plataforma, ou outros conforme o caso;
- Avaliações e aprovações de Permissão de Trabalho (*SSOW*);
- Realiza auditorias comportamentais e revisa auditorias realizadas pelos supervisores da plataforma e da tripulação. Implementar ações corretivas;
- Revisa os cartões *STOP* e implementa ações corretivas;
- Garante que relatórios de incidentes sejam registrados no *Synergi*;
- Revisa ou define instruções de trabalho, *JSAs* e Avaliações de Riscos.

### **Relação com Clientes**

- Reúne-se com representantes da empresa para discutir operações, o desempenho da plataforma, segurança ou outras questões;
- Participa das reuniões de clientes *pré-spud* e correlatos, conforme a necessidade;
- Fornece informações de licitações de grupo de *Marketing* (especificações de plataforma, etc.).

### **Aquisição de Materiais**

- Aprova a encomenda de suprimentos para plataforma necessários, peças e materiais para garantir que os itens necessários estejam disponíveis, mantendo o inventário dentro das diretrizes da ENSCO;
- Auxilia na elaboração do orçamento.

### **Manutenção de Equipamento**

- Supervisiona os testes, manutenção e reparação de todos os equipamentos da plataforma;
- Engenharia de campo solicita informação no que diz respeito a equipamentos de plataforma ou especificações;
- Garante que os registros das manutenções necessárias estejam completos;
- Realiza inspeções estruturais ou outras para assegurar que plataforma atende às especificações regulamentares e da ENSCO;



- Supervisiona todos os projetos especiais e estruturais, além de supervisionar as melhorias elétricas, mecânicas da plataforma.

#### ***Gestão de Pessoal e Recursos Humanos***

- Realiza avaliações de desempenho, fornece *feedback* aos funcionários e aplica procedimentos disciplinares da ENSCO, se necessário;
- Gerencia problemas de relacionamento entre funcionários com o Gerente de plataforma e departamento de RH;
- Auxilia com a matrícula no treinamento e monitora o cumprimento do treinamento das tripulações;
- Fornece orientação ao pessoal de supervisão com relação a funcionários de gestão;
- Realiza orientações para novas contratações.

#### ***Conformidade com a política ENSCO e Regulamentos***

- Garante que todos os documentos regulatórios, certificados, e inspeções sejam mantidos;
- Mantém registros IADC.

#### **➤ Sondador**

Responsável pelo funcionamento do equipamento de perfuração e de máquinas, incluindo o sistema de circulação de fluidos. Direciona a equipe de perfuração para assegurar o processo de perfuração ideal.

Dentre as principais atribuições e responsabilidades do Sondador pode-ser citar:

- Conduz a segurança e a operação do equipamento do piso de perfuração de acordo com procedimentos e especificações da ENSCO e do fabricante.
- Realiza pré-tour, planejamento de pré-tarefa, orientações de segurança e reuniões de segurança.
- Monitora treinamento de segurança e reuniões de segurança das equipes.
- Controla a operação de equipamento de controle de poço.
- Auxilia os contratados especializados durante perfilagem, revestimento, e operações de cimentação.
- Administra programa de manutenção preventiva em todos os equipamentos de perfuração.
- Mantém registros adequados e de acordo com as regulamentações e exigências da companhia e dos órgãos de certificação.
- Opera equipamentos de perfuração e coordena a operação de máquinas e equipamentos necessários para se preparar para perfurar e perfurar.
- Opera o trabalho de retirada para levantar revestimento, colares de perfuração e tubos de perfuração, conforme necessário para conectar as juntas de tubulação.
- Opera bombas de circulação de fluidos de perfuração para descarregar o fluido do poço para a coluna de perfuração.
- Controla a alimentação para as pinças de perfuração de tubos usados para apertar ou quebrar juntas de ligação da tubulação solta.
- Interpreta leituras de calibre mostrando status de indicador de peso, voltas de rotação, o fluxo de sistema de circulação e outros para um processo de perfuração ideal.
- Monitora o status do fluido de perfuração e alarmes para garantir que dentro de critérios



especificados.

- Realiza exercícios do poço para a tripulação, conforme necessário.
- Realiza uma verificação do escoamento em cada conexão.
- Controla a operação de equipamentos de controle de poço.
- Responsável por todo o equipamento que é executado no poço.
- Monitora a estação de elevação atribuída durante as operações de elevação.
- Responsável pela tubulação e contagens do revestimento.
- Responsável pela manutenção de verificação e acompanhamento de documentos solicitados incluindo: Folhas de viagem, monitoramento de tendências, e impressão digital *HPHT*.
- Responsável pela segurança pessoal próprio e para a segurança dos colegas de trabalho.
- Demonstra o compromisso com a cultura de segurança da ENSCO através de um comportamento pessoal e capacidade de influenciar outros.
- Participa de reuniões de segurança da plataforma e outros programas de segurança da plataforma.
- Conduzir e acompanhar o treinamento de segurança e reuniões de segurança das tripulações de perfuração.
- Incentiva todo o pessoal a participar do programa *STOP* da ENSCO.
- Segue os procedimentos corretos de bloqueio e etiquetagem.
- Responsável pela segurança da equipe de perfuração e a operação segura do equipamento no piso de perfuração de acordo com os procedimentos e políticas de segurança ENSCO e os procedimentos operacionais dos fabricantes de equipamentos.
- Responsável pelo treinamento do Assistente de Sondador nas próprias políticas e procedimentos da ENSCO adequados.
- Responsável por acompanhar os requisitos de treinamento para a posição e apresentar solicitação de treinamento a tempo de manter a certificação atual.

➤ **Responsável Imediato (*Chief Mate*)**

Responsável por supervisionar o Sistema de Posicionamento Dinâmico.

O Responsável Imediato deve:

- O Imediato é responsável por auxiliar o Capitão na operação da embarcação e na supervisão e direção da tripulação da plataforma de acordo com os padrões estabelecidos pela Política da Companhia, requisitos da Contratada e Regulamentos Internacionais e por assegurar que a embarcação seja operada com o devido controle para preservar a vida e o meio ambiente;
- Assegurar que quando ele/ela tem o controle da embarcação, ela seja navegada com segurança e operada de acordo com as instruções do Capitão, administra o sistema de posicionamento dinâmico em conformidade com as regras normais de operação, aplicando todos os procedimentos relevantes de acordo com a sua experiência e marinharia;
- Quando estiver de plantão na mesa de posicionamento dinâmico, ele é encarregado pelas operações de DP de acordo com as instruções do Capitão, gerencia o sistema de DP em conformidade com as regras normais de operação aplicando todos os procedimentos relevantes de acordo com sua experiência e marinharia;



- Certificar-se que as previsões meteorológicas estão disponíveis e realizar interpretações adequadas, a fim de tomar medidas para minimizar qualquer risco para as operações da plataforma;
- Documentar e implementar o estabelecido no planejamento de manutenção preventiva e procedimentos de reparo para o casco da embarcação, superestrutura, e todo o equipamento associado. Assegurar que o pessoal está consciente e compreendendo perfeitamente estes procedimentos e programado como está escrito. Comunicar quaisquer discrepâncias ou problemas para o Capitão;
- Verificar, manter, atualizar documentação dos procedimentos de trabalho para o departamento de Convés. Assegurar que o pessoal esteja ciente e entenda perfeitamente estes procedimentos. Informar os chefes de departamento de todas as mudanças nesses procedimentos;
- Assegurar que toda a tripulação esteja ciente de todos os perigos relacionados ao seu trabalho;
- Monitorar e documentar o progresso do pessoal do departamento de convés. Solicitar e organizar a formação se necessário;
- Responsável pela computação diária da estabilidade da embarcação, equilíbrio e alinhamento e reportar o status ao Imediato;
- Verificar que todas as ordens e instruções tenham sido cumpridas e que as tarefas específicas tenham sido realizadas de modo apropriado e inspecionadas ao término;
- Assegurar que todas as ordens sejam dadas de maneira clara e concisa e que sejam compreendidas.
- Assegurar uma transição tranquila durante a troca de turma do departamento de convés. Manter notas por escrito para assegurar transferência de informação seja feita de modo eficiente e preciso;
- Supervisionar todas as operações de carga e descarga e transferência de pessoal, estoques e equipamento;
- Assegurar que todo o equipamento de carga e vasos de pressão sob seu controle tenha manutenção, sejam inspecionados, testados, certificados e registrados com base nos requerimentos legais e requisitos de Classe;
- Ter bom conhecimento dos sistemas de comunicação de rádio da embarcação;
- Auxiliar o Imediato para monitorar e controlar o cumprimento dos regulamentos locais e internacionais para garantir a segurança da vida no mar segurança e proteção do ambiente marinho;
- Ser capaz de assumir as responsabilidades do Capitão no caso em que o Capitão se torne incapacitado.

### ***Funções Secundárias***

- Assegura a boa manutenção do trabalho no convés e áreas de armazenagem.
- Revisão e atualização dos procedimentos de operação, em conjunto com outros chefes de departamento, para assegurar que as operações de trabalho da embarcação sejam conduzidas de modo a evitar ferimentos ao pessoal e/ou danos a embarcação ou equipamento.
- Revisão das requisições e despesas do Departamento de Convés. Assegura que os itens desnecessários não sejam comprados e que os níveis de estoque sejam adequados. Assegurar que os itens mais comumente usados entre departamentos não sejam duplicados
- É responsável por assegurar que o seu Certificado e atestado médico estejam válidos.
- Informar ao Capitão de qualquer condição médica ou medicação sendo tomada .
- Deve manter um registro apropriado e controle de certificados de cabos de aço utilizados em todo o



equipamento (guindastes, guinchos de ar).

- Como Chefe do Departamento para todos os aspectos relacionados a marinha é um componente chave para a manutenção adequada de todos os equipamentos salva-vidas (barcos salva-vidas, anéis de vida, coletes salva-vidas, botes salva-vidas, bote de resgate).

#### **Funções de Saúde, Meio Ambiente e Segurança (SMS)**

- Exige-se que esteja totalmente familiarizado e atenda à Política de Saúde, Segurança e Meio Ambiente (SHE) da Empresa e da Contratante e Sistema de Gestão de Segurança da embarcação. É responsável não somente por sua própria segurança, mas também pela segurança de seus colegas. Exige-se que atue no papel de liderança em tais Políticas.
- Trabalhará em estrita cooperação com o Consultor de SHE na manutenção da segurança, saúde, treinamento e bem-estar da tripulação.
- Auxiliar o Capitão para assegurar o atendimento às exigências de prevenção de poluição. Documentar discrepâncias e imediatamente informar o Capitão sobre as mesmas. Exige-se que esteja totalmente familiarizado com o S.O.P.E.P. e o Plano de Gerenciamento de Resíduos da embarcação.
- Assegurar que todas as não conformidades, acidentes, incidentes e quase acidentes sejam documentados e reportados ao Capitão.
- Auxiliar na condução de simulações e exercícios de acordo com as recomendações da Convenção SOLAS 1974, Capítulo III e o Sistema de Gestão de Segurança da embarcação.
- Auxiliar com reuniões para discutir e informar o pessoal sobre segurança e assuntos gerais que dizem respeito ao departamento do Convés. Participar das reuniões de Segurança.
- Auxiliar em assegurar a orientação e familiarização de todos o pessoal novato e transferido reportando-se à embarcação.

#### ➤ **Capitão**

O Capitão possui a última autoridade a bordo e irá tomar quaisquer ações necessárias para garantir a segurança da tripulação e da embarcação e a proteção do meio ambiente. O Capitão supervisiona o departamento marítimo em apoio às operações a bordo de plataformas *offshore*. Todos os outros chefes de departamento estão sob o comando do Capitão.

Dentre as principais atribuições e responsabilidades do Sondador pode-ser citar:

- Responsável pela segurança da tripulação e da embarcação e proteção do meio ambiente através do controle efetivo da plataforma e das operações da embarcação em conformidade com as leis e regulamentos marítimos internacionais e locais;
- Garantir que todos os critérios de estabilidade da plataforma sejam mantidos. Isso inclui manter um registro detalhado e atualizado da embarcação e mostrar todas as mudanças de peso e localização;
- Supervisionar diretamente movimentações da plataforma, mantendo as operações da estação;
- Monitorar todas as operações potencialmente impactantes de navegabilidade da embarcação; Garantir que todas as operações estejam de acordo com os procedimentos da empresa e regulamentos marítimos;
- Assegurar que a estanqueidade da plataforma seja mantida em todos os momentos;
- Garantir que materiais e equipamentos estejam devidamente protegidos para todas as condições do



mar e meteorológicas;

- Garantir que operações de helicóptero sejam conduzidas de forma segura;
- Garantir que todas as aproximações de embarcações sejam feitas de forma segura e funcional. Revisar e aprovar Permissões de Trabalho para o carregamento de combustível e qualquer navio que possa estar atracado à plataforma;
- Comunicar-se com o Chefe de Máquinas sobre o carregamento, armazenamento e uso de combustível e água para manter a plataforma dentro dos limites de estabilidade;
- Garantir que *logs* de navegação, todos os registros e todos os relatórios sejam mantidos e apresentados conforme exigido pelos regulamentos marítimos e procedimentos marítimos da empresa;
- Gerenciar vistorias da plataforma e processo de certificação estatutária para garantir a conformidade com os requisitos de classificação da sociedade e regulamentos marítimos;
- Garantir que toda a navegação e manutenção das estações auxiliares e equipamentos sejam mantidos com um alto padrão operacional a todo tempo e de acordo com todas as regras e regulamentos aplicáveis;
- Garantir que a manutenção do sistema da plataforma ou marinha para equipamento ou estrutura seja mantida com elevados padrões de confiabilidade, eficiência e limpeza;
- Verificar que o pessoal seja treinado de acordo com as políticas da empresa e as exigências legais. Garantir que os treinamentos da ENSCO e do cliente e os requisitos de certificado sejam atendidos e atualizados em todos os momentos;
- Investigar todos os incidentes relacionados com a plataforma, reportar as causas e recomendar ações corretivas.

### **Segurança**

- Participar do Programa de Observação de Treinamento de Segurança (*S.T.O.P*) e de reuniões semanais e pré-tour de segurança.;
- Garantir que os regulamentos de *ISM* estejam em conformidade;
- Desenvolver e implementar análises de segurança de trabalho (*JSA*) e preparar as avaliações de risco conforme necessário;
- No comando da embarcação e da equipe de emergência em caso de incêndio ou outra emergência, coordenar e participar de treinos e exercícios, incluindo monitoramento e avaliação da equipe de resposta de emergência conforme definido na sala de emergência e por todas as leis marítimas;
- Executar todas as atividades em conformidade com o Sistema de Permissão de Trabalho;
- Garantir que a empresa de Catering cumpra todas as políticas da empresa e requisitos de desempenho incluindo altos padrões de higiene, limpeza e qualidade da refeição.

### **Gestão Geral**

- Fornecer informação para o planejamento anual e orçamento; monitorar o orçamento para garantir operações de baixo custo; revisar e aprovar todas as despesas relacionadas a plataforma;
- Fornecer relatórios financeiros e operacionais necessários e previsões;
- Fornecer informações e recomendações para a contratação, transferências, promoções e demissões do pessoal da plataforma;



- Assegurar que as funções, atribuições, responsabilidades, e medidas de desempenho de subordinados diretos sejam definidos, entendidos e executados;
- Estabelecer metas e prioridades com subordinados diretos;
- Estabelecer um sistema de responsabilização e monitoramento do desempenho dos subordinados diretos;
- Revisar o desempenho com as medidas da unidade; estabelecer iniciativas com a equipe para alcançar as metas e objetivos;
- Avaliar as competências dos subordinados diretos, treinar, orientar e trabalhar com eles para aumentar as competências necessárias;
- Desenvolver e implementar mecanismos para alcançar uma comunicação eficaz, coordenação de esforços, fluxo de informações e aprendizagem com subordinados diretos;
- Realizar e supervisionar as avaliações de desempenho de subordinados diretos em tempo hábil.
- Garantir um alto nível de produtividade, trabalho em equipe e satisfação do funcionário entre a tripulação do departamento marítimo;
- Garantir que os supervisores da plataforma sejam informados de qualquer questão operacional, de manutenção, meio ambiente, saúde, segurança, treinamento e qualidade e trabalhar com a equipe ou supervisores individuais para desenvolver e implementar soluções eficazes;
- Garantir uma comunicação eficaz com o Superintendente de Plataforma (OIM), Gerente de Plataforma e outro pessoal em terra.

### ➤ **Supervisor Mecânico**

Repara e mantém todos os equipamentos mecânicos e sistemas a bordo da plataforma. Ele é responsável por executar todas as rotinas de manutenção preventiva de natureza mecânica. Responsável por identificar e requisitar todas as peças de reposição mecânicas para minimizar a possibilidade de paralisação mecânica (*downtime*).

O Supervisor de Manutenção é responsável por:

- Assegurar que todos os equipamentos mecânicos relacionados e sistemas operem de maneira segura e eficiente;
- Organizar, rotular e armazenar todas as peças de reposição mecânicas;
- Manter um registro escrito da manutenção realizada;
- Trabalhar em estreita colaboração com representantes de fornecedores de serviços técnicos para entender melhor a função do equipamento;
- Auxiliar em treinamento em loco do pessoal *offshore* da ENSCO, conforme necessário;
- Supervisionar os Mecânicos da plataforma, Mecânicos de Máquinas e lubrificadores;
- Participar em todas as operações críticas, como movimentação da plataforma e manuseio do barco rápido de resgate (*fast rescue boat*);
- Eliminar todos os riscos mecânicos à medida que são identificados.



## ➤ Técnico de Segurança Sênior

O Técnico de Segurança do Trabalho Sênior assegura operações seguras na plataforma através da manutenção de sistemas aprovados de Saúde, Segurança e Meio Ambiente (SMS) e programas na plataforma atribuída.

Auxilia na manutenção da conformidade com todas as leis e regulamentos de SMS. Atua como intermediário entre o Departamento de Qualidade, Saúde, Segurança e Meio Ambiente (QSMS) de base e a gestão da plataforma e como contato da plataforma para regulamentações governamentais de SMS para a jurisdição em que a plataforma opera.

Ele vai trabalhar em conjunto com a alta gerência e colaborar com o Coordenador de Treinamento de base para assegurar que o cumprimento de todas as certificações obrigatórias e do programa de competência está sendo mantido.

O Técnico de Segurança Sênior é responsável por:

### ***QSMS (Qualidade, Saúde, Meio Ambiente e Segurança)***

- Aconselha a gestão de base e *offshore* na implementação de políticas de requisitos de segurança, incluindo os requisitos legais, políticas e procedimentos da empresa, requisitos do cliente em conjunto com o departamento de segurança, e melhores práticas da indústria;
- Fornece indução de segurança para funcionários, visitantes, reguladores e pessoal de serviço;
- Implementa e gerencia o QSMS da empresa;
- Assegura a conformidade com a divulgação de relatórios dos requisitos de materiais perigosos, atualizando procedimentos e documentação da plataforma;
- Trabalha com o PIC (pessoa encarregada) pela administração do programa de competência da plataforma;
- Auxilia na concepção, desenvolvimento e implementação de todas as iniciativas de segurança da empresa introduzidas nas plataformas;
- Conduz avaliações de risco para todas as áreas de trabalho em coordenação com o PIC (pessoa encarregada) e supervisores da plataforma; verifica regularmente que as precauções de segurança necessárias são seguidas;
- Apoia a concepção, desenvolvimento e implementação do programa de movimentação de equipamentos da plataforma;
- Revisa e comenta sobre Análise de Segurança do Trabalho (*JSA*) realizado por outros. Auxilia no desenvolvimento da Análise de Segurança do Trabalho (*JSA*), se necessário;
- Trabalha com as equipes para melhorar os padrões e práticas de segurança através da participação em palestras *tool-box*, avaliações de risco, inspeções, auditorias e investigações de acidentes; estabelece um exemplo pessoal;
- Assegura que todas as ações corretivas foram realizadas referentes a quaisquer questões de SHE e treinamento, seguindo-se com a gestão de plataforma a bordo;
- Realiza acompanhamento das inspeções de segurança em uma base regular e garante que as práticas



seguras de operação e procedimentos de segurança sejam realizadas;

- Realiza acompanhamento da inspeção de segurança da plataforma e equipamentos de emergência;
- Auxilia na investigação de acidentes e completa, mantém e divulga relatórios de acidentes necessários.

### **Treinamento**

- Ajuda no desenvolvimento e implementação do treinamento de segurança a bordo e documentação, conforme necessário;
- Ajuda o PIC (pessoa encarregada) na coordenação e implementação de exercícios de segurança, conforme necessário;
- Auxilia o PIC (pessoa encarregada) a gerenciar o Programa de Treinamento de Observação de Segurança (S.T.O.P.) da plataforma;
- Acompanha a conformidade dos requerimentos da matriz de treinamento;
- Implementa e mantém programa de competência da plataforma;
- Registra a avaliação de competência (*competency assessment*) no *Skillsxp* conforme procedimento.

### **Administrativo**

- Supervisiona a manutenção e geração de relatório de registros estatísticos de todos os incidentes e acidentes reportáveis; mantém arquivos com mandato do governo de segurança e registros;
- Coordena com o PIC (pessoa encarregada) e tripulantes eleitos representantes de segurança (se for nomeado um comitê de segurança na plataforma) para garantir que reuniões de segurança sejam planejadas, organizadas e executadas de acordo com as diretrizes da empresa; convoca reuniões adicionais, conforme necessário para lidar com situações especiais e circunstanciais;
- Auxilia na implementação de melhorias para o Sistema de Gestão de Segurança, Plano de Resposta de Emergência, e programas de saúde e ambientais;
- Participa e implementa reunião de segurança semanal e reuniões de pré-tour;
- Mantém conhecimento atualizado de todas as leis reguladoras de Saúde e Segurança e regulamentações pendentes;
- Auxilia na execução do Plano de Resposta de Emergência da unidade e ajuda a garantir que o procedimento seja realizado de maneira segura e controlada;
- Supervisiona a manutenção do sistema de documentação de pessoal da plataforma de acordo com as diretrizes ENSCO e requisitos regulamentares;
- Executa outras tarefas e projetos especiais, conforme solicitado pela gerência.

### ➤ **Técnico Sênior de Instalações Submarinas**

O Técnico de *Subsea* Sênior é o especialista com experiência a bordo de uma embarcação flutuante de perfuração, responsável pela execução de todos os controles de poços marinhos, de *subsea* e de superfície, bem como equipamentos associados.

- O Técnico de *Subsea* Sênior é o especialista a bordo de uma embarcação flutuante de perfuração responsável pelo desempenho de todos os controles de poços marinhos, de *subsea* e de superfície na



sonda. Normalmente sua formação é mecânica e/ou hidráulica. Para sondas *MUX*, é aceitável formação elétrica;

- Ser exímio conhecedor de operação, manutenção e solução de problemas de todos os aspectos do sistema de controle *BOP*, incluindo, pelo menos, o básico de componentes elétricos;
- Garantir que todos os componentes do Conjunto de Ventilador Atmosférico do *BOP* e o Sistema *Riser* Marinho tenham sido cuidadosamente limpos, inspecionados, reparados e testados antes do uso, conforme a necessidade;
- Garantir que todo o controle de poço ou equipamentos de suporte marinho de superfície ou de *subsea*, tais como ferramentas de recuperação e testes, sistema *subsea* de TV e qualquer outro equipamento associado a equipamentos de controle de poço de superfície ou de *subsea* tenham sido minuciosamente inspecionados, reparados, testados em relação à função/ pressão antes de serem operados ou ligados, conforme a necessidade;
- Solucionar, conforme a necessidade, todos os problemas de funcionamento de equipamentos de superfície e *subsea*; avisar o Superintendente de Plataforma e/ou Chefe de Máquinas/TC (Coordenador Técnico) sobre os meios mais seguros e eficientes de solução do problema;
- Acompanhar todos os testes de pressão, testes de peso e de travamento nos equipamentos de término de mergulho e/ou de *subsea* a fim de garantir que todos estes testes sejam realizados com segurança dentro das limitações do equipamento a ser testado ou conectado;
- Ser responsável por garantir que o sistema de tensão do *riser* seja inspecionado, reparado e testado antes do uso e também que as pressões em uso sejam aplicáveis ao poço e situação atual;
- Ser responsável por manter Houston, em tempo hábil, provida de detalhes suficientes para a realização de uma análise do *riser* de cada poço e, depois acompanhar os resultados da análise de tal poço;
- Solucionar, se necessário, qualquer problema operacional com os sistemas compensadores e garantir que todos os procedimentos de manutenção sejam realizados quando houver necessidade;
- Manter a preservação interna/externa, lubrificação, aparência e registros de todos os equipamentos que estejam no armazenamento de superfície e que não estejam em uso;
- Manter arquivos atualizados de todos os equipamentos de *subsea* e de superfícies aplicáveis pelo qual seja responsável, os quais incluem, mas não se limitam à plantas, desenhos, dimensões, especificações, catálogos, brochuras de peças de reposição, além das medições pertinentes de equipamentos de *subsea* em todas as posições montadas ou operacionais;
- Realizar ou acompanhar as medidas de operação de equipamentos de *subsea* em tempo hábil, antes da operação a fim de garantir que sejam compatíveis com os outros equipamentos a serem ajustados, montados ou executados; avisar o Superintendente de Plataforma sobre qualquer complicação que possa ocorrer durante a utilização do equipamento;
- Avisar e recomendar sobre os níveis de peças de reposição em relação a cada equipamento e auxiliar o estoquista com os pedidos e armazenamento seguro de tais peças;
- Monitorar o inventário de todas as peças *subsea* de reposição com todos os fluidos, óleos e gases necessários às operações *subsea*;
- Manter-se atualizado sobre inovações e técnicas no uso de equipamentos de *subsea* e mencionar ao Superintendente de Plataforma e o Superintendente de *Subsea* sobre qualquer informação relevante que possa beneficiar nossas operações;



- Manter arquivos do histórico de reparos e manutenção de todos os equipamentos sob sua responsabilidade no Máximo, junto com o registro diário de todas as observações relativas ao funcionamento do departamento de *subsea* de modo que seus colegas possam se beneficiar de suas experiências;
- Fornecer instruções adequadas aos Técnicos de *Subsea* e Técnicos de *Subsea Trainees* visto que tal ação amplia o conhecimento e utilidade;
- Atuar como membro de uma equipe de emergência em caso de incêndio ou outra emergência; participa de reuniões e treinamentos como um membro de uma equipe de emergência;
- Realizar outras funções e projetos especiais conforme solicitados pela gerência.

### ➤ **Coordenador Técnico**

O Coordenador Técnico supervisiona a manutenção preventiva e corretiva de todos os sistemas da sonda.

Garantir que a embarcação esteja em conformidade com as exigências do órgão regulador, planos para as pesquisas da Sociedade Classificadora assim como gerenciar a preparação de pesquisas e atualizações do estaleiro naval. Garantir que os ativos sejam mantidos em alto padrão operacional e que os níveis do inventário estejam adequados.

O Coordenador Técnico é responsável por:

#### **Segurança**

- Necessário ser totalmente familiar com o Plano de Gerenciamento de Resíduos, *SOPEP* e Plano PEI;
- Garantir que não conformidades, acidentes, incidentes e quase acidentes dentro de seu departamento sejam documentados e relatados ao Capitão;
- Garantir que todo o pessoal de Manutenção esteja provido de equipamento de proteção individual; garantir também que a tripulação receba treinamento em manutenção e uso de todos os EPI necessários;
- Realizar reuniões diárias do departamento para discutir e informar o pessoal sobre questões gerais e de segurança referentes ao departamento de manutenção;
- Garantir a orientação e conscientização de todo o pessoal novo e transferido para a embarcação;
- Responsável por garantir que o seu Certificado(s) de Competência (MODU ou STCW 95, se for o caso) e Médico sejam atuais;
- Garantir que recursos adequados, ferramentas e equipamentos estejam disponíveis conforme exigido pelo Sistema de Gerenciamento de Segurança da embarcação;
- Garantir que embarcações salva-vidas, FRCs e barcos de trabalho recebam manutenção e consertos de acordo com os procedimentos recomendados. Trabalhará em parceria com o Chefe de Máquinas.

#### **Manutenção**

- Responsável pela manutenção de todos os equipamentos (incluindo perfuração e *subsea*), maquinário, planta principal de propulsão e todos os outros sistemas de controle de embarcação;
- Garantir que todos os sistemas críticos de segurança elétrica e mecânica recebam manutenção e sejam testados de acordo com as normas da empresa e regulamentos do país de bandeira;



- Coordenar com o Superintendente de Plataforma e o Capitão (nas embarcações DP) para planejar e agendar as manutenções necessárias;
- Dar apoio ao Gerente de Ativos no desenvolvimento e execução de todas as exigências de equipamento;
- Operar, monitorar, avaliar e documentar o desempenho do maquinário;
- Garantir que as operações de combustível sejam tratadas de acordo com os procedimentos;
- Comunicar-se com todos os supervisores de departamento para fins de organização; documentar e implementar os procedimentos de reparo e manutenção preventiva para todos os equipamentos a bordo;
- Garantir que os funcionários estejam conscientes, entendam e sigam os procedimentos por escrito de reparos;
- Manter um registro das atividades do sistema de engenharia de sonda;
- Administrar o programa Maximo e coordenar todos os PM corretivos entre os departamentos;
- Aprovar todos os pedidos de PM e CM para a garantia de execução de tarefas de manutenção;
- Realizar periodicamente trabalho de auditoria para garantir coerência ao relatório de ordem de trabalho;
- Responsável pelos processos *MAF* e *EFR*; coordenar o acompanhamento com o Gerente de Ativos;
- Coordenar com o Gerente de Ativos para preparação do plano de manutenção de 5 anos e quaisquer modificações da sonda ou *AFEs*;
- Facilitar a realização de auditoria do escritório em terra e/ou corporativo;
- Responsável pelo controle dos níveis do inventário;
- Responsável pelo acompanhamento dos itens da ação;
- Rastrear e monitorar os *KPIs AME*;
- Revisar e atualizar os procedimentos de manutenção em conjunto com outros chefes de departamento, a fim de garantir que as operações de trabalho da embarcação sejam realizadas de forma que previnam os funcionários de se acidentarem e/ou causem danos à embarcação ou equipamento;
- Garantir que a tripulação de perfuração utilize os ativos conforme foram designados a fazê-lo. Qualquer abuso deve ser relatado imediatamente aos supervisores diretos;
- Gerar níveis máximos e mínimos para todos os materiais descartáveis;
- Analisar as requisições do Departamento de Manutenção e despesas. Garantir que itens desnecessários não sejam comprados e que os níveis de inventário sejam adequados;
- Listar chefes de departamento para realizarem inspeção física de peças de reposição. Garantir uma boa limpeza de todas as áreas de trabalho e armazenamento;
- Garantir uma transição suave durante a troca de tripulação do Departamento de Manutenção;
- Garantir que todos os equipamentos de carga de rolamento e embarcações de pressão sob seu controle recebam manutenção, sejam inspecionados, testados, certificados e registrados com base nos regulamentos e requisitos da Classe. Os supervisores de departamento manterão os sistemas atuais e comunicarão a deficiências.



### ➤ Encarregado da Sonda (*Toolpusher*)

Responsável pela operação segura e eficiente da unidade de perfuração e todas as pessoas envolvidas na elevação e descida da plataforma, perfuração e procedimentos de completação.

Encarregado da Sonda é responsável por:

- Oferece suporte ao Superintendente de Plataforma no gerenciamento da operação e segurança da plataforma de perfuração;
- Administra e oferece suporte aos sistemas de segurança em todos os aspectos da operação da plataforma;
- Garante a aplicação de medidas adequadas de controle de poço;
- Auxilia na organização e supervisão de operações de revestimento, cimentação, testes de poço, perfilagem, e operação de completação;
- Participa de treinamento “*on-the-job*” e formal da turma;
- Auxilia na implementação de programas de manutenção preventiva e planejada;
- Garante que todos os equipamentos de instalação e superfícies atendem às especificações e exigências regulamentares da companhia;
- Mantém registros adequados e de acordo com as exigências da companhia, regulamentares e dos órgãos de certificação;
- Responsável por acompanhar os requisitos de treinamento para os cargos e apresentar pedido em tempo para manter todos os certificados atualizados.

### ➤ Supervisor de SMS

O Supervisor de SMS (Saúde, Segurança e Meio Ambiente) garante operações seguras na plataforma através da implementação e manutenção de sistemas aprovados de Saúde, Segurança e Meio Ambiente (SMS) e programas na plataforma atribuída.

Supervisiona o cumprimento de todas as leis e regulamentos de SMS aplicáveis. Atua como intermediário entre o departamento de Qualidade, Saúde, Segurança e Meio Ambiente (QSMS) de base e gestão da plataforma e como o contato da plataforma para regulamentações governamentais de SMS para a jurisdição em que a plataforma opera.

Ele também irá trabalhar em conjunto com a alta gerência e organizará com o Coordenador de Treinamento de base para assegurar que o cumprimento de todas as certificações obrigatórias e do programa de competência está sendo mantido.

É função do Supervisor de SMS:

- Aconselha a gestão de base e *offshore* na implementação de políticas de requisitos de segurança, incluindo os requisitos legais, políticas e procedimentos da empresa, requisitos do cliente em conjunto com o departamento de segurança, e melhores práticas da indústria;
- Implementa e gerencia o QSMS da empresa;



- Assegura a conformidade com a divulgação de relatórios dos requisitos de materiais perigosos, atualizando procedimentos e documentação da instalação;
- Trabalha com o PIC (pessoa encarregada) pela administração do programa de competência da plataforma;
- Auxilia na concepção, desenvolvimento e implementação de todas as iniciativas de segurança Enasco introduzidas nas plataformas;
- Conduz auditorias frequentes do sistema *PTW*, programa *S.T.O.P.* e Sistema de Monitoramento de Queda de Objetos (*Dropped object monitoring system*);
- Conduz avaliações de risco para todas as áreas de trabalho em coordenação com o PIC (pessoa encarregada) e supervisores da plataforma; verifica regularmente que as precauções de segurança necessárias são seguidas;
- Administra os aspectos de segurança do programa de movimentação de equipamentos da plataforma.
- Revisa e comenta sobre Análise de Segurança do Trabalho (*JSA*) realizado por outros. Auxilia no desenvolvimento da Análise de Segurança do Trabalho, se necessário;
- Trabalha com as equipes para melhorar os padrões e práticas de segurança através da participação em palestras *tool-box*, avaliações de risco, inspeções, auditorias e investigações de acidentes; estabelece um exemplo pessoal;
- Assegura que todas as ações corretivas particularmente aquelas da Classe, Bandeira, Marinha do Brasil, Cliente e Auditorias Interna e Externa de *ISM* referentes a quaisquer questões de treinamento e SHE foram realizadas;
- Supervisiona inspeções de segurança em uma base regular e garante que as práticas seguras de operação e procedimentos de segurança são realizadas;
- Supervisiona a inspeção de segurança das instalações e equipamentos de emergência;
- Auxilia na investigação de acidentes para assegurar que a análise completa da sua origem seja feita, bem como a identificação da ação corretiva e preventiva. Auxilia na elaboração e revisão dos relatórios de incidentes, apresentações e relatórios frequentes. Assegura que os registros sejam mantidos e que os relatórios de acidentes requeridos sejam disseminados.

### **Treinamento**

- Projeta, desenvolve e implementa treinamento de segurança a bordo e mantém a documentação, conforme necessário;
- Ajuda o PIC (pessoa encarregada) na coordenação e implementação de exercícios/simulados de segurança, conforme necessário;
- Auxilia os supervisores de bordo a compreender e orientar funcionários sobre o Programa de Treinamento de Observação de segurança (*S.T.O.P.*);
- Acompanha a conformidade das matrizes de treinamento mandatórias e de desenvolvimento de competência;
- Implementa e mantém programa de competência da plataforma;
- Monitora a qualidade das induções da plataforma para assegurar que todo o pessoal esteja adequadamente orientado para o início do trabalho de forma segura.



### **Administrativo**

- Auxilia na elaboração das metas anuais e objetivos de *SHE* e treinamento;
- Supervisiona a manutenção e reporte de registros estatísticos de todos os incidentes e acidentes reportáveis; mantém arquivos com mandato do governo de segurança e registros;
- Monitora os indicadores (*KPIs*) de treinamento;
- Coordena com o PIC (pessoa encarregada) e tripulantes eleitos representantes de segurança (se for agendado um comitê de segurança na plataforma) para garantir que reuniões de segurança sejam planejadas, organizadas e executadas de acordo com as diretrizes ENSCO; convoca reuniões adicionais, conforme necessário para lidar com situações especiais e circunstanciais;
- Auxilia na implementação de melhorias para o Sistema de Gestão de Segurança, Plano de Resposta de Emergência, e programas de saúde e ambientais;
- Mantém conhecimento atualizado de todas as leis reguladoras de Saúde e Segurança e regulamentações pendentes;
- Auxilia na execução do Plano de Resposta de Emergência da unidade e ajuda a garantir que o procedimento seja realizado de maneira segura e controlada;
- Supervisiona a manutenção do sistema de documentação de pessoal da plataforma, de acordo com as diretrizes ENSCO e requisitos regulamentares;
- Executa outras tarefas e projetos especiais, conforme solicitado pela gerência.

#### **II.12.8.3.6. Inspeções Periódicas**

O objetivo deste procedimento é assegurar que todas as operações da empresa preservem um ambiente de trabalho seguro e saudável com a inspeção da planta física e do equipamento em defesa dos padrões técnicos, códigos, e especificações estabelecidas.

Este procedimento foi concebido para assegurar que: 1) todos os equipamentos críticos recebam manutenção de rotina como necessária para um desempenho seguro, confiável e eficiente; 2) a condição, desempenho e parâmetros de desgaste importantes de equipamentos críticos sejam monitorados e documentados; e 3) manutenção não rotineira necessária e reparos sejam realizados de forma a evitar falhas que possam resultar em danos ao equipamento. O Programa de Manutenção Preventiva também é usado para agendar a inspeção e manutenção dos sistemas das plataformas e componentes críticos e estruturais para documentar e monitorar sua condição.

As rotinas de manutenção e os critérios para reparos programados são derivados de uma combinação do fabricante do equipamento e recomendações e práticas da ENSCO com base na experiência adquirida através de muitos anos de operação *offshore*. Um objetivo importante do Programa de Manutenção Preventiva é a otimização e eficiência, de modo que o resultado derivado do programa de manutenção é otimizado em relação ao seu custo. Outro aspecto importante do Programa de Manutenção Preventiva ENSCO é que ele permite a melhoria contínua com base no conhecimento adquirido a partir da análise de falhas de equipamentos e reparos não programados.

A rotina do Programa de Manutenção Preventiva ENSCO deve ser estabelecida para todos os equipamentos críticos como definido pelo Sistema de Avaliação de Criticidade. As rotinas são para fornecer instruções de



manutenção e de orientação em um formato padronizado necessários para manter o equipamento em condições seguras e confiáveis. As rotinas de manutenção preventiva são controladas através de documentos emitidos pelo departamento de Engenharia Corporativa os quais devem ser aprovados pelos padrões de engenharia da gerencia de manutenção preventiva ou maior nível de autoridade. Estas rotinas são consideradas documentos vivos sujeitos a avaliação periódica e revisão, se necessário com base na experiência operacional e avaliação de dados de desempenho de equipamentos.

Um programa de computador é utilizado para auxiliar a gestão do Sistema de Manutenção Preventiva. O programa proporciona um mecanismo para a manutenção de programação com base no tempo decorrido (por exemplo, diariamente, semanalmente, mensalmente, etc.), o tempo de equipamento em funcionamento, ou por um evento. O programa também contém uma base de dados de manutenção do equipamento e da história de reparação com base na entrada de dados por utilizadores do programa. Relatórios de histórico do equipamento podem ser gerados e analisados para avaliar a eficácia do sistema de manutenção preventiva.

#### ➤ **Processo de Reparo/Inspeções**

O OIM ou outra pessoa autorizada deverá notificar o superior imediato sobre a natureza do problema e solicitar o reparo através de uma assistência. Todos os reparos/inspeções ou qualquer outra operação deverá ser documentado através de formulário específico.

Para que seja solicitado reparo em qualquer equipamento, a contratação de terceiro para a realização da atividade deverá ser aprovada pelo *RIG MANAGER*, seguindo critérios específicos para contratação,

Ressalta-se que as inspeções devem ser empreendidas por pessoas competentes para identificar os perigos e os riscos relevantes e avaliar as circunstâncias encontradas como identificadas pela Pessoa Encarregada (PIC). É imperativo que todas as partes da sonda estejam incluídas na inspeção. Na ocasião, a inspeção das mesmas áreas poderá ser duplicada. Isto aumentará a profundidade e a efetividade da inspeção monitorando e verificando o processo.

#### **II.12.8.3.7. Sistema de Gerenciamento de Manutenção**

A finalidade do manual deste sistema é estabelecer os requisitos de nível de programa para garantir que os equipamentos da sonda sejam mantidos de maneira eficaz e que os equipamentos sejam seguros, em conformidade com todos os requisitos regulamentares e disponíveis para o serviço quando necessário.

O Sistema de Gerenciamento de Manutenção fornece as seguintes ferramentas básicas para que a empresa possa atingir os objetivos descritos acima:

- Um sistema de manutenção produtiva (por exemplo, MAXIMO) que fornece controle integrado dos processos de manutenção;
- Desenvolvimento e implementação de procedimentos de manutenção para as atividades de manutenção complexas, incluindo a análise preditiva e termográfica, se necessário;
- Procedimentos para a ativação de equipamentos novos ou reparados;
- Procedimentos para a aquisição e controle de peças de reposição;



- Procedimentos para a documentação e acompanhamento do histórico do equipamento.

### II.12.8.3.8. Treinamentos de Pessoal

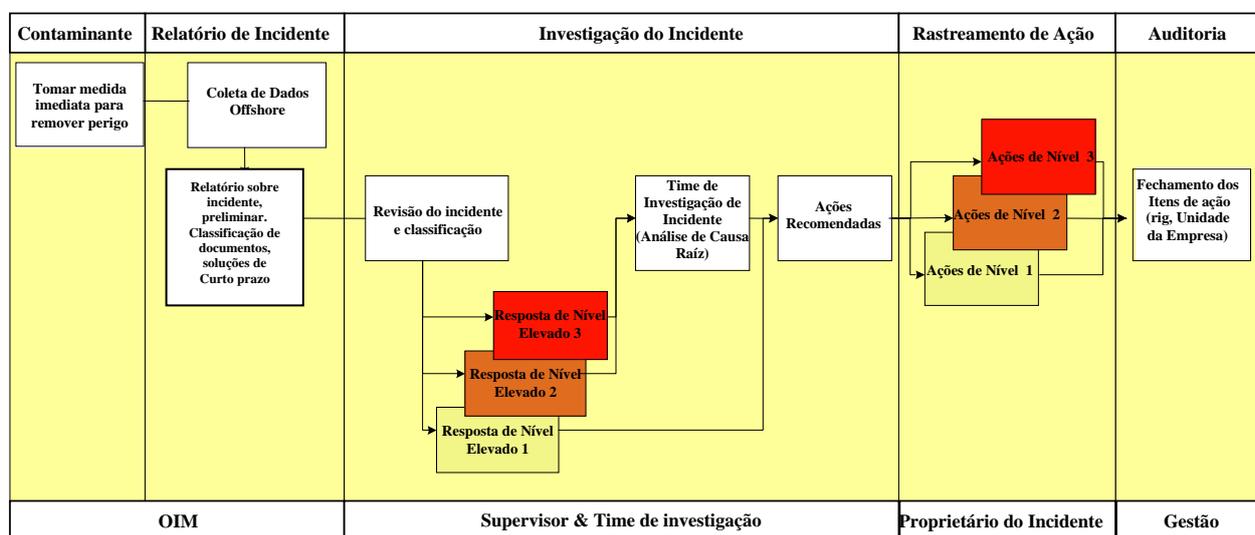
O procedimento PR-BRZ-TRN-002 (*Taining Enrollment*) faz parte da política de desenvolvimento e capacitação pessoal da ENSCO e tem como objetivo orientar a forma de obtenção de aprovação para os treinamentos patrocinados pela empresa.

Dentro desta política, há treinamentos obrigatórios para a força de trabalho que trabalhará diretamente nas unidades *offshore*. Neste caso, o coordenador dos treinamentos de segurança é responsável por abordar as lacunas de formação obrigatórias dos funcionários designados para a sua plataforma, emitir o formulário de solicitação de treinamento e obter as assinaturas da OIM e funcionários.

### II.12.8.3.9. Registro e Investigação de Acidentes

O propósito deste do programa de Registro e Investigação de Acidentes é assegurar critérios mínimos de desempenho para que todos os incidentes, lesões /doenças de quase acidentes e perdas de propriedade e meio ambiente, sejam reportados e investigados a um nível apropriado de detalhe, de modo que o risco possa ser minimizado e que ações de correção efetivas sejam implementadas para evitar que ocorram novamente.

Nas unidades da empresa, o método para investigação e reporte dos incidentes é representado através do fluxograma apresentado abaixo:



De forma a atingir os objetivos do processo de Investigação e Registro de Incidentes classificados como Nível 2 e Nível 3, é essencial que sejam cumpridas as exigências que seguem abaixo

- Relatório inicial com fotos;
- Sequência de Eventos;
- Análise da causa raiz;
- Análise do relatório final pela gerência da unidade de negócios;



- Exclusivamente para Nível 3: Análise do relatório final pela gerência corporativa.

Caso o incidente tenha sido originado na Sonda da ENSCO, o OIM será o responsável por classificar, observadas, através da Matriz de Avaliação / Potencial de Risco, o incidente com base nas reais consequências por ele e por seu pessoal de apoio, enquanto o Gerente da Sonda classifica o incidente com base nas consequências potenciais que poderiam ter ocorrido.

- **Investigação do Incidente**

Para a investigação de incidente, será designado o Detentor do Incidente, funcionário da empresa responsável por garantir a investigação do incidente. Para isso, tal funcionário deverá possuir conhecimento para a utilização do Sistema *TapRoot*®, aplicado na empresa. Todos os incidentes serão investigados com base em suas consequências potenciais através do sistema acima descrito. Para que seja feito o registro do incidente, este deverá seguir o procedimento de Registros de Casos da *Synergi*, PR-CO-SHE-021, usando tanto as consequências reais quanto as potenciais.

#### **II.12.8.3.10. Gerenciamento de Mudanças**

O objetivo do gerenciamento de mudanças é garantir que todas as alterações, temporárias ou permanentes, em equipamentos, sistemas, pessoal, procedimentos, documentação ou requisitos legais e regulamentares sejam avaliados e gerenciados para garantir que a saúde, segurança e riscos ambientais decorrentes dessas alterações sejam reduzidos o máximo possível.

Toda vez que houver solicitação de Gerenciamento de Mudança, uma avaliação de risco deverá ser realizada, além de todas as mudanças serem documentadas através de formulário. É de responsabilidade do Gerente Geral da Unidade de Negócios ou do delegado designado para o Gerenciamento de Mudança (MOC) avaliar o risco em Nível 1 ou Nível 2. Caso a avaliação de risco seja avaliada em Nível 3, o VP de operações sênior será a autoridade final para todas as requisições.

Para garantir o cumprimento do processo, deverá ser arquivada na sonda uma cópia do MOC assinada e com a avaliação de risco de acordo com a política de retenção de documentos adotada na sonda. O processo de gerenciamento de mudanças será auditado conforme programação de auditoria da Unidade Naval.

#### **II.12.8.3.11. Processo de Contratação de Terceiros**

O Anexo I de Contratos e Serviço – Procedimentos de Segurança, Saúde e Meio Ambiente Exigidos para Fornecedores, estabelece as exigências mínimas relativas a Segurança, Saúde e Meio Ambiente a serem cumpridos pelas empresas e/ ou profissionais contratados para prestar serviços nas dependências da ENSCO do Brasil, bem como a bordo das unidades *offshore*, visando resguardar a segurança, e saúde dos empregados, o patrimônio bem como promover a identificação e minimização dos possíveis impactos ao meio ambiente, observando a legislação em vigor.



Este procedimento exige uma série de medidas por parte dos fornecedores, assegurando o cumprimento dos requisitos legais aplicáveis e respeitando as diretrizes de *QHSE* da ENSCO. Tais medidas são aplicáveis nos diversos âmbitos:

- Documentação;
- Planejamento dos serviços;
- Conduta do fornecedor;
- Equipamentos;
- Uniformes;
- Equipamentos de proteção Individual (EPI);
- Permissão de Trabalho (PT);
- Trabalho em alturas;
- Trabalho com eletricidade;
- Bloqueio elétrico/mecânico;
- Trabalho em espaço confinado;
- Trabalho de escavação;
- Operações de corte e soldagem;
- Uso dos meios de elevação;
- Prevenção de incêndios;
- Higiene ocupacional;
- Proteção ao meio ambiente; e
- Saúde ocupacional; Comunicação de acidentes/incidentes.

#### **II.12.8.3.12. Sistema de Permissão para Trabalho**

O Sistema de Permissão para Trabalho é aplicável a atividades executadas em todas as sondas e instalações da ENSCO (neste caso, refere-se à unidade ENSCO DS-4) por seus funcionários bem como pelos contratados.

O Sistema de PT é usado para planejar, controlar e documentar um trabalho potencialmente perigoso, para garantir a segurança de seus executantes e dos demais não envolvidos diretamente no trabalho. Gerencia os riscos envolvidos quando vários serviços, incluindo serviços potencialmente perigosos, forem ser realizados ao mesmo tempo como operações normais.

De uma forma geral, pode-se dizer que os principais objetivos do Sistema de Permissão para Trabalho são:

- Garantir a segurança dos envolvidos diretamente ou que sejam afetados por um dado trabalho;
- Especificar precauções que os empregados devam tomar (por exemplo, isolamento de equipamento e de equipamento de proteção individual – EPI);
- Explicar os perigos envolvidos em um serviço ou atividade e qualquer limitação à prorrogação do trabalho bem como o tempo em que um trabalho possa ser executado;
- Identificar e controlar os riscos potenciais;
- Garantir que um trabalho seja autorizado antes de ser executado;



- Garantir que os supervisores estejam cientes de todos os trabalhos realizados nas áreas pelas quais sejam responsáveis;
- Fornecer um procedimento formal para suspensão de trabalho antes de sua conclusão;
- Fornecer um processo formal de transferência quando um trabalho necessitar ser continuado após o término de um turno ou quando os signatários autorizados forem alterados;
- Mostrar todas as permissões de trabalho apropriadas no local de trabalho;
- Auditar e avaliar o uso e a eficácia do Sistema de Permissão para Trabalho.

Desta forma, as tarefas executadas nas unidades da ENSCO são divididas em dois grupos: trabalhos que necessitam de permissão prévia para serem realizados e trabalhos que não necessitam de autorização prévia, conforme apresentado a seguir:

### ➤ **Trabalhos que necessitam de permissão prévia**

Basicamente uma permissão para trabalho é requerida quando da execução de atividades que não façam parte da rotina de trabalho; da operação regular da unidade. Estão incluídas neste grupo as seguintes atividades:

- Entrada em espaços confinados;
- Qualquer trabalho que o OIM considere perigoso;
- Trabalhos a quente, ou seja, que possuam potencial para criar uma fonte de ignição, em qualquer área que não seja no interior da oficina de soldagem;
- Trabalhos que usem explosivos;
- Qualquer trabalho que possa causar liberação não intencional ou descontrolada de fluidos (líquidos/gases);
- Hidrostática ou teste de pressão pneumática;
- Trabalho de manutenção planejada que requeira o uso do Procedimento de Isolamento de Energia;
- Trabalhos em sistemas elétricos ou equipamentos não intrinsecamente seguros;
- Qualquer trabalho que afete diretamente os sistemas de segurança críticos;
- Qualquer trabalho de construção, revisão ou reparo em sistemas ou equipamentos em áreas classificadas;
- Trabalhos realizados por contratados em áreas classificadas;
- Atividades envolvendo fontes radioativas como, por exemplo, testes não destrutivos;
- Atividades em que haja risco existente conhecido como, por exemplo, isolamento ou bloqueio/sinalização;
- Qualquer trabalho que seja classificado como não pertencente à rotina pela pessoa responsável, a qual solicitará uma permissão para trabalho para que este possa ser realizado;
- Elevadores especiais ou de engenharia;
- Trabalhos realizados em condições ambientais extremas;
- Trabalhos realizados em Altura, quando o risco tiver sido identificado na Análise de Trabalho Seguro;
- Trabalhos além do costado e trabalho sobre a água;



- Operações com guindastes em condições meteorológicas adversas ou/e com cargas acima de 75% do limite de carga do guindaste;
- Operações de Mergulho dentro da zona de segurança da sonda;
- Teste de Poço;
- Todas as manutenções de bomba de lama, exceto verificação do óleo ou lubrificação de graxas expostas;

#### ➤ **Treinamento**

- Todo pessoal trabalhando a bordo da sonda deve ser informado do Procedimento de Permissão de Trabalho durante as induções de pessoal embarcado;
- O treinamento de Permissão de Trabalho e para Trabalho em espaço confinado, deverá ser ministrado para pessoal pertinente.

#### ➤ **Requisitos de Auditoria**

O Sistema de Permissão para Trabalho será monitorado como segue:

- Monitoramento diário será realizado pelo OIM ou seu delegado. Isto normalmente consistirá de uma verificação por amostragem e deverá incluir o monitoramento de itens, como exatidão da PT, equipamentos e precauções de segurança implantados no local de trabalho e a exibição da PT no local correto;
- Monitoramento mensal será realizado pelo Gerente da Sonda e o OIM. Esta análise verificará de forma global toda implementação do sistema de Permissão para Trabalho;
- Uma auditoria anual do sistema de PT será realizada pelos departamentos de SHE (SMS) das unidades de negócios em nome dos Gerentes Gerais das Unidades de Negócios.

### **II.12.8.3.13. Práticas de Trabalho Seguro**

O objetivo deste procedimento é garantir que as atividades de trabalho potencialmente perigosas sejam cuidadosamente revistas e analisadas, e que medidas sejam tomadas para controlar os perigos e reduzir o potencial de risco, de modo que um ambiente de trabalho seguro seja fornecido para funcionários e contratados.

#### **II.12.8.3.13.1. Análise de Segurança no Trabalho (JSA – Job Safety Analysis)**

A Análise de Segurança no Trabalho (*JSA – Job Safety Analysis*) é um processo passo a passo ponderado e de diálogo realizado imediatamente antes de se iniciar uma operação. A Análise de Segurança no Trabalho deve ser elaborada para todos os procedimentos em que haja riscos de danos a pessoas, propriedade ou meio ambiente. Uma vez todos os perigos identificados, os participantes da JSA, devem identificar as medidas de controle de prevenção, proteção ou mitigação que possam eliminar ou reduzir o risco potencial de uma eventual ocorrência não planejada.

A elaboração do JSA consiste em uma lista de riscos potenciais com medidas enumeradas para atenuar, eliminar ou isolar esses riscos (ou perigos). Para que ela seja elaborada de maneira correta, são definidas



responsabilidades na elaboração que definem responsabilidades como:

- Gerente da Sonda/Gerente da Instalação – implementação global do processo de *JSA* para sua(s) sonda(s)/instalação;
- Gerente de Instalação Marítima/Supervisor de Instalação – monitorar, auditar, testar e verificar a eficácia do processo de *JSA*;
- Supervisores (ENSCO ou Terceirizados) – implementação deste procedimento no local de trabalho; monitorar e instruir o pessoal a respeito de seu uso e propósito;
- Todo o Pessoal – considerar se um registro por escrito de uma *JSA* é necessário antes de iniciar qualquer trabalho.

### ➤ **Procedimento Detalhado**

Como parte do planejamento para qualquer serviço, o supervisor do serviço deve levar em consideração a abrangência, complexidade e natureza do trabalho a ser empreendido, incluindo o impacto de quaisquer condições ambientais prevaletentes. Também deve ser considerada a forma de interação do serviço com todos os demais serviços sendo executada na sonda, plataforma adjacente ou em outro local dentro da zona de exclusão da sonda.

O *JSA* deverá ser documentado quando:

- Houver algo diferente da forma como a tarefa deva ser realizada;
- For a primeira vez que alguém irá fazer a tarefa durante seu turno;
- Qualquer membro da equipe não tenha feito a operação anteriormente;
- Uma Permissão de trabalho for necessária;
- Quando o local de trabalho e as condições ambientais justifiquem tal;
- Pessoal que não da ENSCO sejam envolvidos em qualquer momento da operação;
- Qualquer membro da equipe solicite por isso.



## II.12.9. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os valores de Risco Ambiental e Tolerabilidade encontrados para os vazamentos a partir do bloco FZA-M-59, na Bacia Foz do Amazonas, nas três faixas de volume (8 m<sup>3</sup>, 200 m<sup>3</sup>, 46.742 m<sup>3</sup>) foram consideravelmente baixos, devido às baixas probabilidades encontradas nos Componentes de Valor Ambiental (CVAs) e às frequências de Risco Operacional.

Os valores de probabilidade foram os mesmos em todos os CVAs identificados no presente estudo, com máximo para o vazamento de pior caso, inverno. As frequências de risco operacional foram maiores para os cenários do vazamento de pior caso, seguida pelas dos vazamentos de 8 m<sup>3</sup> e de 200 m<sup>3</sup>. Assim, o volume de pior caso apresentou os maiores valores de Risco Ambiental e de Tolerabilidade, sobretudo no cenário de inverno, onde a probabilidade de presença de óleo nos CVAs é mais alta.

Em todos os CVAs e volumes de vazamento, as tolerabilidades foram inferiores a 1%. A maior Tolerabilidade foi observada nos CVAs Mamíferos Marinhos - Cetáceos, Tartarugas Marinhas e Avifauna Marinha e está associada a um Tempo de Recorrência considerado aceitável para o empreendimento em questão, por ser 101,4 vezes maior que o Tempo de Recuperação destes componentes.

Cabe ressaltar que a abordagem adotada no estudo é bastante conservadora, pois não leva em consideração nenhum tipo de medida de contenção e considera Tempos de Recuperação conservadores para as comunidades possíveis de serem impactadas. Além disso, o fato do cálculo de Tolerabilidade levar em consideração apenas a probabilidade de chegada de óleo no CVA e não considerar fatores como volume e o tempo de residência do óleo no ambiente, representa uma extrapolação dos potenciais impactos.

Os baixos valores de Risco Ambiental e Tolerabilidade, associados aos procedimentos de segurança operacional adotados, e à abordagem conservadora do presente estudo, permitem concluir que o empreendimento é tolerável ao meio ambiente.



## II.12.10. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AICHE (AMERICAN INSTITUTE OF CHEMICAL ENGINEERS), 2000. Guidelines for Chemical Process Quantitative Risk Analysis, 2ª ed, New York, USA.
- ALMEIDA, A. P.; SANTOS, A. J. B.; THOMÉ, J. C. A.; BELINI, C.; BAPTISTOTTE, C.; MARCOVALDI, M. A.; SANTOS, A. S.; LOPES, M. 2011a. Avaliação do Estado de Conservação da Tartaruga Marinha *Chelonia mydas* (Linnaeus, 1758) no Brasil. *Biodiversidade Brasileira*, Ano I (1):12-19.
- ALMEIDA, A. P.; THOMÉ, J. C. A.; BAPTISTOTTE, C.; MARCOVALDI, M. A.; SANTOS, A. S.; LOPEZ, M. 2011b. Avaliação do Estado de Conservação da Tartaruga Marinha *Dermochelys coriacea* (Vandelli, 1761) no Brasil. *Biodiversidade Brasileira*, Ano I (1): 37-44.
- ANP (AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS), 2012. STJ acolhe recurso da ANP e derruba liminar contra Transocean e Chevron. Disponível em: <<http://www.anp.gov.br/?pg=62011&m=chevron&t1=&t2=chevron&t3=&t4=&ar=0&ps=1&cachebu st=1418229853689>>. Acesso em dezembro de 2014.
- ARCOVERDE, D.L.; SOUSA, M.E.M.; EMIN-LIMA, R.; SANTOS, G.M.A.; MARTINS, B.M.L.; RODRIGUES, A.L.F.; SILVA-JÚNIOR, J.S. & SICILIANO, S. 2010. Atualização dos registros de ocorrência de grandes cetáceos na costa norte, Pará, Brasil, 2006 - 2010. Resumos do XIV Reunião de Trabalho de Especialistas em Mamíferos Aquáticos da América do Sul (RT). 8º Congresso da Sociedade Latinoamericana de Especialistas em Mamíferos Aquáticos (SOLAMAC), Florianópolis (SC).
- AUSTRALIAN GOVERNMENT. 2010. Marine Environment Protection. Disponível em: [www.amsa.gov.au](http://www.amsa.gov.au). Acessado em setembro de 2014.
- BARCELLOS, L. & SILVA F. O, R. P. 2003. Petrobras wildlife rehabilitation response at Guanabara bay oil spill. In: International Oil Spill Conference. 4p. BARCELLOS, L.; SILVA, F. O. R. P. 2003. Petrobras wildlife rehabilitation response at Guanabara bay oil spill. In: International Oil Spill Conference. 4 p.
- BP, 2013. Deepwater Horizon accident and response. Disponível em: <<http://www.bp.com/en/global/corporate/gulf-of-mexico-restoration/deepwater-horizon-accident-and-response.html>>. Acesso em dezembro de 2014.
- BP, 2013. BP Annual Report and Form. Disponível em: <<http://www.bp.com/en/global/corporate/investors/annual-reporting.html>>. Acesso em: Dezembro de 2014.



- BROWNWELL, R. L. 1971. Whales, dolphins and oil pollution. *In: Biological and Oceanographic Survey of the Santa Barbara Channel Oil spill 1969-1970. Vol 1. Biology and Bacteriology. In: Straughan, D. (ed.) Sea Grant Publ. n° 2. Vol.1 Allan Hancock Found. Univ. Southern California. p. 255-276.*
- BRYDEN, M.M., DAWBIN, W.H., HEINSOHN, G.E., & BROWN, D.H. 1977. Melon-headed whale, *Peponocephala electra*, on the east coast of Australia. *Journal of Mammalogy*, 58 (2): 180-187.
- BURGER, A. E. 1993. Estimating the mortality of seabirds following oil spills: effects of spill volume. *Marine Pollut. Bull.*, 26: 140-143.
- BURGER, A. E., 2003. Summary of Presentation to the Royal Society Expert Panel on Oil and Gas Activities Offshore Bc. 10 p.
- CASTILHOS, J.C.; COELHO, C. A.; ARGOLO, J. F.; SANTOS, E. A. P.; MARCOVALDI, M. A.; SANTOS, A. S.; LOPEZ, M. 2011. Avaliação do Estado de Conservação da Tartaruga Marinha *Lepidochelys olivacea* (Eschscholtz, 1829) no Brasil. *Biodiversidade Brasileira*, Ano I (1): 28-36.
- CBRO (COMITÊ BRASILEIRO DE REGISTROS ORNITOLÓGICOS). 2014. Lista das Aves do Brasil. CBRO, 11ª Edição.
- CEDRE – Centre de Documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux. Disponível em: <[www.cedre.fr](http://www.cedre.fr)>. Acesso em: Dezembro de 2014.
- CEDRE, 2011. Spills. Disponível em <http://www.cedre.fr/en/spill/alphabetical-classification.php>. Acessado em setembro de 2014.
- CHEVRON, 2014. Resposta da Chevron no Campo Frade. Disponível em: <<https://www.chevron.com.br/noticias/atuacao-campo-frade.aspx>>. Acesso em: Dezembro de 2014.
- CONAMA (CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE). Resolução n° 398, de 11 de junho de 2008. Revoga a Resolução CONAMA n°293/01 e dispõe sobre o conteúdo mínimo do plano de Emergência individual para incidentes de poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional, originados em portos organizados, instalações portuárias, terminais, dutos, sondas terrestres, plataformas e suas instalações de apoio, refinarias, estaleiros, marinas, clubes náuticos e instalações similares, e orienta a sua elaboração.
- CPR (COMMITTEE FOR THE PREVENTION OF DISASTERS), 1997. Methods for Determining and Processing Probabilities “Red Book”. 2ª edição, Sdu Uitgevers, Netherlands.
- CPR (COMMITTEE FOR THE PREVENTION OF DISASTERS), 1999. Guidelines for Quantitative Risk Assessment “Purple Book”. 1ª edição, Sdu Uitgevers, Netherlands.



- DAY, R. H.; MURPHY, S. M.; WIENS, J. A.; HAYWARD, G. D.; HARNER, E.; SMITH, L. N. 1996. Effects of the Exxon Valdez Oil Spill on Habitat Use by Birds in Prince William Sound, Alaska. *Ecological Applications*, 7: 593-613.
- DNV (DET NORSKE VERITAS), 1999. WOAD – World Offshore Accident Database, Statistical Report 1998.
- DNV (DET NORSKE VERITAS), 2009. Accident Statistics for Floating Offshore Units on the UK Continental Shelf (1980-2007), preparado para HSE. Noruega.
- DNV (DET NORSKE VERITAS), 2013. WOAD – World Offshore Accident Databank 1970 - 2013.
- E&P Forum - The Oil Industry International Exploration & Production Forum, 1996. Quantitative risk assessment datasheet directory, E&P Forum Report N° 11.8/250, October.
- EDWARDS, R.; WHITE, I., 2009. The sea empress oil spill: Environmental Impact and Recovery. Disponível em: <<http://www.martrans.org/eu-mop/library/CASE%20STUDIES/ITOPF/3.pdf>>. Acesso em: Dezembro de 2014.
- ENGELHARDT, F. R. 1983. Petroleum effects on marine mammals. *Aquatic Toxicology*, 4 (3):199-217.
- EPA. 1999. Wild life and Oil Spill. *In: Understanding Oil Spills and Oil Spill Response*. Office of Emergency and Remedial Response. 6 p.
- ESLER, D.; BOWMAN, T. D.; TRUST, K. A.; BALLACHEY, B. E.; DEAN, T. A.; JEWETT, S. C.; O'CLAIR, C. E. 2002. Harlequin duck population recovery following the 'Exxon Valdez' oil spill: progress, process and constraints. *Mar. Ecol. Prog. Ser.*, 241: 271-286.
- EVOSTC (EXXON VALDEZ OIL SPILL TRUSTEE COUNCIL), 2010. 2010 Update Injured Resources and Services. Exxon Valdez Oil Spill Restoration Plan. 45 p. Disponível em: <<http://www.evostc.state.ak.us/static/PDFs/2010IRSUpdate.pdf>>. Acesso em: Dezembro de 2014.
- FALL, J. A.; FIELD, L. I., 1993. Subsistence uses of fish and wildlife before and after the Exxon Valdez oil spill. *PROCEEDINGS OF THE EXXON VALDEZ OIL SPILL SYMPOSIUM*. pp. 819-836. American Fisheries Society Symposium. Vol. 18.
- FRITTS, T. H.; MCGEHEE, M. A. 1982. Effects of petroleum on the Development and Survival of Marine Turtle Embryos. A final report by the US Fish and Wildlife Service for the U.S. Department of the Interior, Minerals Management Service Gulf of Mexico OCS Office, New Orleans, LA. NTIS No PB82-263773. FWS/OBS-82/37. Contract n° 14-12-0001-29096. 41 p.
- GALAPAGOS, 2013. Disponível em: <<http://www.galapagos.to/TEXTS/Jessica.HTM>>. Acesso em: Dezembro de 2014.



- GERTLER, P. E. 1992. Effects of the Exxon Valdez oil spill on birds and marine mammals. *In*: MMS (Minerals Management Service) – AOCs Region Information Transfer Meeting. Disponível em: [http://www.mms.gov/alaska/reports/1990rpts/92\\_0046.pdf#page=81](http://www.mms.gov/alaska/reports/1990rpts/92_0046.pdf#page=81). Acessado em agosto de 2014.
- GRAMMETZ, D. 1988. Involvement of loggerhead turtles with the plastic, metal, and hydrocarbon pollution in the central Mediterranean. *Mar. Poll. Bull.* 19(1): 11-13.
- GUBBAY, S.; EARLL, R. 1999. Proposed Guidelines for Dealing with Cetaceans in the Event of an Oil Spill the Moray Firth, Scotland. 15 p.
- HAIMOVICI, M.; KLIPPEL, S. 1999. Diagnóstico da Biodiversidade dos Peixes Teleósteos Demersais Marinhos e Estuários do Brasil. Trabalho realizado para o Programa Nacional da Diversidade Biológica – PRONABIO, Subprojeto “Avaliação e Ações Prioritárias para a Zona Costeira e Marinha”, área temática “Peixes Demersais”, FURG, Rio Grande, RS. 79 p.
- HALL, R. J., BELISLE, A. A. & SILEO, L., 1983. Residues of petroleum hydrocarbons in tissues of sea turtles exposed to the Ixtoc I oil spill. *Journal of Wildlife Diseases*, 19(2): 106-109.
- HEUBECK, M.; CAMPHUYSEN, C. J.; BAO, R.; HUMPLE, D.; REY, A. S.; CADIOU, B.; BRAGER, S.; THOMAS, T. 2003. Assessing the impact of major oil spills on seabird populations. *Mar. Pol. Bull.*, 46: 900-902.
- HJERMANN, D. O.; MELSOM, A.; DINGSOR, G. E.; DURANT, J. M.; EIKESET, A. M.; ROED, L. P.; OTTERSEN, G.; STROVIK, G.; STENSETH, N. C. 2007. Fish and oil in Lofoten-Barents Sea System: synoptic review of the effect of oil spills on fish populations. *Mar. Ecol. Prog. Ser.*, 339: 283-299.
- HSE (HEALTH & SAFETY EXECUTIVE), 2002. Offshore Hydrocarbon Releases Statistics and Analysis (2001), Reino Unido.
- IPIECA (INTERNATIONAL PETROLEUM INDUSTRY ENVIRONMENTAL CONSERVATION ASSOCIATION). 2000. Biological Impacts of Oil Pollution: Fisheries. Ipieca Report Series, V.8. 28 p.
- ITOPF. 2004. Oil Spill Effects on Fisheries. Technical Information Paper N° 3. 8p.
- ITOPF. 2010a. Case Histories. Disponível em <http://www.itopf.com/information-services/data-and-statistics/case-histories>. Acessado em setembro de 2014.
- ITOPF. 2010b. Handbook 2014/2015. 52 p. Disponível em: [www.itopf.com](http://www.itopf.com). Acessado em setembro de 2014.
- IUCN. 2014. The World Conservation Union Red List of Threatened Species. The World Conservation Union. Versão 2010.4. Disponível em: <http://www.iucnredlist.org>. Acessado em agosto de 2014.
- JEFFERSON, T. A.; WEBBER, M. A.; PITMAN, R. L. 2008. *Marine Mammals of the World – A comprehensive guide to their identification*. 5ª edição. Editora Elsevier. 573 p.



- KELLER, C. E.; ADAMS, J. K. 1983. Proceedings of a workshop on cetaceans and sea turtles in the Gulf of Mexico: study planning for effects of Outer Continental Shelf Development. Prepared by the U.S. Fish and Wildlife Service for the Minerals Management Service, Metairie, LA. 42pp.
- KINGSTON, P. F. 2002. Long-term Environmental Impact of Oil Spills. *Spill Science & Technology Bulletin*, 7(1-2): 53-61.
- LOPES, C. F. *Ambientes costeiros contaminados por óleo: procedimentos de limpeza – manual de orientação* - São Paulo: Secretaria de Estado do Meio Ambiente, 2007,120 p.
- LOUGHLIN, T. R. 1994. Tissue hydrocarbon levels and the number of cetaceans found dead after the spill. Ch. 20. p. 359-376. *In*: LOUGHLIN, T. R. (ed.) *Marine Mammals and the Exxon Valdez*. Academic Press, London.
- LUCENA, A. 2006. Estrutura populacional da *Balaenoptera bonaerensis* (Burmeister) (Cetacea, Balaenopteridae) nas áreas de reprodução do Oceano Atlântico Sul. *Revista Brasileira de Zoologia*, 23(1), 176-185.
- LUTCAVAGE, M. E.; LUTZ, P. L.; BOSSART, G. D.; HUDSON, D. M. 1995. Physiologic and clinicopathologic effects of crude oil on loggerhead sea turtles. *Archives of Environmental Contamination and Toxicology*, 28: 417-422.
- LUTZ, P. L.; LUTCAVAGE, M. E. 2010. The effects of petroleum on sea turtles: applicability to Kemp's ridley. Disponível em <http://mdl.csa.com>. Acessado em agosto de 2014.
- MAGRO M.; CERGOLE M.C.; ROSSI-WONGTSHOWSKI, C. L. B. 2000. Síntese de conhecimento dos principais recursos pesqueiros costeiros potencialmente exploráveis na Costa Sudeste-Sul do Brasil: Peixes. Graflina Editora. Rio de Janeiro. pp.143.
- MARCOVALDI, M. A.; LOPEZ, G. G.; SANTOS, A. J. B.; BELLINI, C.; SANTOS, A. S.; LOPEZ, M. 2011. Avaliação do Estado de Conservação da Tartaruga Marinha *Eretmochelys imbricata* (Linnaeus, 1766) no Brasil. *Biodiversidade Brasileira*, Ano I (1): 20-27.
- MARINEBIO, 2015. Disponível em: <http://marinebio.org/>. Acessado em janeiro de 2015.
- MARTÍNE-GOMEZ, C.; FERNÁNDEZ, B.; VALDÉS, J.; CAMPILLO, J. A.; BENEDICTO, J.; SÁNCHEZ, F. 2009. Evaluation of three-year monitoring with biomarkers in fish following the Prestige oil spill (N Spain). *Chemosphere*, 74: 613-620.
- MASCARELLI, A. 2010. Deepwater Horizon: After the oil. *Nature* 467, 22-24.
- MATKIN, C.; SAULITIS, E., 1997. Killer Whales Restoration Notebook. Exxon Valdez Oil Spill Trustee Council. Disponível em: < [http://www.evostc.state.ak.us/static/PDFs/RN\\_orca.pdf](http://www.evostc.state.ak.us/static/PDFs/RN_orca.pdf)>. Acesso em: Dezembro de 2014.



- MATKIN, C. O.; SAUTILIS, E. L.; ELLIS, G. M.; OLESIUK, P.; RICE, S. D. 2008. Ongoing population-level impacts on killer whales *Orcinus orca* following the 'Exxon Valdez' oil spill in Prince William Sound, Alaska. *Mar. Ecol. Prog. Ser.*, 356: 269-281.
- MMA (MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE). 2002. Biodiversidade Brasileira. Avaliação e Identificação de Áreas e Ações Prioritárias para Conservação, Utilização Sustentável e Repartição de Benefícios da Biodiversidade Brasileira. 404 p.
- MMA (MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE). 2007. Áreas Prioritárias para Conservação, uso sustentável e repartição da biodiversidade brasileira. Atualização: Portaria MMA Nº 9 de 23 de janeiro de 2001. MMA, Secretaria de Biodiversidade e Florestas. 301 p.
- MMA (MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE). 2008. Livro vermelho da fauna brasileira ameaçada de extinção. Editores Angelo Barbosa Monteiro Machado, Gláucia Moreira Drummond, Adriano Pereira Paglia. - 1.ed. - Brasília, DF : MMA; Belo Horizonte, MG : Fundação Biodiversitas, 2008.
- MMA (MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE). 2014. Lista de espécies ameaçadas de extinção. Disponível em: <http://www.icmbio.gov.br/portal/biodiversidade/fauna-brasileira/lista-de-especies.html?limitstart=0>. Acessado em dezembro de 2014.
- MOSBECH, A. 2002. Potential Environmental impacts of oil spills in Greenland. An assessment of informations status and research needs. National Environmental Research Institute, Denmark. 118 pp. – NERI *Technical Report No.* 415 p.
- MOSBECH, A.; ANTHOSEN, K. L.; BLYTH, A.; BOERTMAN, D.; BUCH, E.; CAKE, D.; GRØNDAHL, L.; HANSEN, K. Q.; KAPEL, H.; NIELSEN, S.; NIELSEN, N.; VON PLATEN F.; POTER S.; RASCH, M. 2000. Environmental oil spill sensitivity atlas for the West Greenland coastal zone. Internet-version. The Danish Energy Agency, Ministry of Environment and Energy, 341 p. mais apêndice 155 p.
- NOAA (NATIONAL OCEANIC AND ATMOSPHERIC ADMINISTRATION) 2001. Oil Spills in Coral Reefs: Planning and Response Considerations. 80pp.
- NOAA (NATIONAL OCEANIC AND ATMOSPHERIC ADMINISTRATION). 2010. Impacts of Oil on Marine Mammals and Sea Turtles. US Department of Commerce. National Marine Fisheries Service. Disponível em: [www.noaa.gov](http://www.noaa.gov). Acessado em agosto de 2014.
- PITT, R. Civil, Construction and Environmental Engineering, University of Alabama. Disponível em: <http://rpitt.eng.ua.edu>. Acesso em: Dezembro de 2014.
- PRETTO, D.J.; ANDRADE, M.C.M.; OLIVEIRA, J.M.; & OLIVEIRA, M.G.A. 2009. First record of a Humpback whale, *Megaptera novaeangliae* (Borowski, 1781), stranding in Pará State, Northern coast of Brazil. *Brazilian Journal of Biology* 69(4):1207-1208.



- PROJETO TAMAR, 2014. Comportamento. Disponível em: <http://www.tamar.org.br/interna.php?cod=89>. Acessado em setembro de 2014.
- RAAYMAKERS, S. 1994. Marine Pollution & Cetaceans – implication for Management. *ENCOUNTERS WITH WHALES '93: A CONFERENCE TO FURTHER EXPLORE THE MANAGEMENT ISSUES RELATING TO HUMAN-WHALE INTERACTIONS*. pp. 82-87. Workshop series. Great Barrier Reef Marine Park Authority.
- RODRIGUES, A.L.F.; SANTOS, G.M.A.; SOUSA, M.E.M.; ARCOVERDE, D.L.; MARTINS, B.M.L.; EMIN-LIMA, R.; COSTA, A.F. & SICILIANO, S. 2010. XIV Reunião de Trabalho de Especialistas em Mamíferos Aquáticos da América do Sul (RT). 8º Congresso da Sociedade Latinoamericana de Especialistas em Mamíferos Aquáticos - SOLAMAC, Florianópolis (SC).
- SABA, V. S.; SPOTILA, J. R. 2003. Survival and behaviour of freshwater turtles after rehabilitation from an oil spill. *Environmental Pollution*, 126: 213-223.
- SANTOS, A. S.; SOARES, L. S.; MARCOVALDI, M. A.; MONTEIRO, D. S.; GIFFONI, B.; ALMEIDA, A. P. 2011. Avaliação do Estado de Conservação da Tartaruga Marinha *Caretta caretta* (Linnaeus, 1758) no Brasil. *Biodiversidade Brasileira*, Ano I (1): 3-11.
- SHIGENAKA, G. 2003. Oil and Sea Turtles – Biology, Planning and Response. NOAA National Ocean Service. 116 p.
- SHORT, M. K. J. 2003. Guanabara Bay Oil Spill 2000, Brazil – Cetacean Response. In *International Oil Spill Conference*. 3 p.
- SICILIANO, S.; MORENO, I. B.; SILVA, E. D.; ALVES, V. C. 2006. Baleias, botos e golfinhos na Bacia de Campos. *Série Guia de Campos – Fauna Marinha da Bacia de Campos*. p. 45-49.
- SICILIANO, S.; EMIN-LIMA, N.R.; COSTA, A.F.; RODRIGUES, A.L.; MAGALHÃES, F.A.D.; TOSI, C.H.; GARRI R.G.; SILVA, C.R.; SOUSA, J. & SILVA-JR., J.D.S. 2008. Revisão do conhecimento sobre os mamíferos aquáticos da costa norte do Brasil. *Arquivos do Museu Nacional* 66(2):381-401.
- SILVA, F.Q.M., 2004. Produção de biossurfactante por bactérias isoladas de sedimento de mangue (Apa de Guapimirim, RJ). Monografia. Bacharelado em Ciências Biológicas – Biologia Marinha. Universidade Federal Fluminense.
- SMITH, T. R.; GERACI, J. R.; St AUBIN, D. J. 1983. Reaction of bottlenose dolphins, *Tursiops truncatus*, to a controlled oil spill. *Can. J. Fish. Aquat. Sci.*, 40: 1522-1525.
- SPECTRUM/EVEREST, 2012. Relatório Ambiental Sísmica 2D- Programa Norte Amazônico – LPS nº077/12. Distribuição de cetáceos e quelônios observados durante o monitoramento da bioma marinha realizado no programa Norte Amazônico entre abril e novembro 2012. Fase I e II.
- SPECTRUM/EVEREST, 2014. Relatório Ambiental de Atividade de Pesquisa Sísmica Marítima 3D na Bacia Sedimentar da Foz do Amazonas – Programa 3D Norte Amazônico – LPS096/2013



- St. AUBIN, D. J. 1992. Overview of the effects of oil on marine mammals. 1992 MMS (Minerals Management Service) – AOCS Region Information Transfer Meeting. Disponível em: [http://www.mms.gov/alaska/reports/1990rpts/92\\_0046.pdf#page=81](http://www.mms.gov/alaska/reports/1990rpts/92_0046.pdf#page=81). Acessado em agosto de 2014.
- RSC (ROYAL SOCIETY OF CANADA), 2004. Report of the Expert Panel on Science Issues Related to Oil and Gas Activities, Offshore British Columbia.
- population of the killer whale (*Orcinus orca*). Center for Biological Diversity, Tuscon, Arizona.
- TEAL, J. M.; HOWARTH, R. W. 1984. Oil spill studies: a review of ecological effects. *Environmental Management*, 8 (1): 27-44.
- WURSIG, B.; SMULTEA, M. A. 1991. Bottlenose dolphin reactions to the Mega Borg oil spill. Marine Mammal Research Program. Texas A&M University, Galveston.
- YENDER, R.A., MEARNS, A. J. 2003. Case Studies of spills that threaten sea turtles. In: Oil and Sea Turtles. NOAA. 116pp.
- YENDER, R.; STANZEL, K.; LLOYD, A. 2008. Impacts and response challenges of the tanker Solar 1 oil spill, Guimaras, Philippines: Observations of international advisors. Paper presented at: 20th Triennial International Oil Spill Conference, Savannah, Georgia, May 4-8, 2008.
- ZAFONTE, M.; HAMPTON, S. 2005. Lost bird-years: quantifying bird injuries in natural resource damage assessments for oil spill. IOSC 2005 Proceedings.
- ZERBINI, A. N.; ANDRIOLO, A.; HEIDE-JORGENSEN, M. P.; PIZZORNO, J. L.; MAIA, Y. G.; VANBLARICOM, G. R.; DEMASTER, D. P.; SIMÕES-LOPES, P. C.; MOREIRA, S.; BETHLEM, C. 2006. Satellite-monitored movements of humpback whales *Megaptera novaeangliae* in the Southwest Atlantic Ocean. *Mar. Ecol. Prog. Ser.*, 313: 295-304.
- ZERBINI, A. N.; SICILIANO, S.; PIZZORNO, J. L. A., 1999. Avaliação e ações prioritárias para a conservação da biodiversidade da zona costeira e marinha. Diagnóstico para os mamíferos marinhos. *Relatório técnico do Workshop*.