



II.2. CARACTERIZAÇÃO DA ATIVIDADE

Solicitação/Questionamento: *“Solicitamos que a empresa atualize as informações no processo da CADUMP da ENSCO DS-9 de acordo com as diretrizes da Nota Técnica N° 04/2012.”*

Resposta/Comentário: A empresa informa que encaminhou à COEXP/CGMAC/DILIC, através da correspondência GWO-HSE-18-004, protocolada em 20/02/2018, o Termo de Responsabilidades sobre as Informações Prestadas (TRIP), no qual declara que as informações já constantes no processo CADUMP da ENSCO DS-9 permanecem válidas para o presente processo de licenciamento ambiental.

Ressalta-se que o Relatório de Auditoria Ambiental previsto na Resolução CONAMA n° 306/02 não se encontra anexado ao processo CADUMP por ser exigível apenas no caso de unidades marítimas de perfuração que estejam operando no Brasil há mais de dois anos, situação não aplicável à unidade ENSCO DS-9.

Já a Declaração de Conformidade para Operação de Plataformas da Marinha do Brasil deverá ser encaminhada assim que disponível após a chegada da sonda ao país e subsequente vistoria da unidade pela Marinha Brasileira, conforme os termos da Nota Técnica N° 04/2012/CGPEG/DILIC/IBAMA.

C) ASPECTOS AMBIENTAIS

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

Resposta/Comentário: Atendendo a esta solicitação, o texto foi revisto. A atualização do texto é apresentada no item **II.2 – Caracterização da Atividade**, que se encontra integralmente reapresentado (Revisão 01) após os presentes esclarecimentos. O trecho revisado, conforme pode ser visto abaixo, encontra-se na página II.2-11/12 da revisão 01 do item..

“Segundo estudos de modelagem realizados, não é esperada, tanto na operação normal do empreendimento, como em caso de acidentes com vazamento de óleo, seja a partir da sonda (*blowout*) ou das embarcações de apoio (afundamento com perda de combustível durante o trajeto entre a base e o bloco), a manifestação de impactos sobre a região costeira, onde estão situadas as áreas urbanas, ecossistemas de relevância ecológica e unidades de conservação (vide item II.8 – Identificação e Avaliação dos Impactos Ambientais).”

A nova redação do texto é subsidiada pela realização de simulações probabilísticas de superfície para um eventual vazamento de óleo diesel em um ponto de risco situado em cota batimétrica entre 25m e 75m dentro da área definida como de rota das embarcações. Considerou-se, para essas modelagens, o volume de 900 m³, equivalente a capacidade de estocagem de óleo da maior embarcação que circulará na região. Para a

obtenção destes resultados foram realizadas 300 diferentes simulações para cada período (verão e inverno), totalizando 600 possíveis cenários ambientais de vazamento. Os resultados incorporados à presente avaliação de impactos encontram-se em anexo ao item II.8 (Identificação e Avaliação de Impactos Ambientais), e correspondem àqueles já apresentados pela empresa TOTAL na Revisão 01 do Relatório Técnico de Modelagem Hidrodinâmica Costeira e Dispersão de Óleo Diesel, protocolado na data de 30/01/2018, em documento de resposta ao Parecer Técnico N° 58/2017 emitido por esta COEXP no âmbito do Processo de Licenciamento Ambiental Processo n° 02022.000327/14-62. Ressalta-se, contudo, que a contribuição proveniente das três viagens semanais das embarcações de apoio da atividade de perfuração marítima de poços no Bloco FZA-M-59 ao tráfego marítimo da região é inferior a 1%. Configura-se, portanto, como uma pequena variação no número de embarcações, inclusive navios petroleiros, que passam diariamente pela mesma região.

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

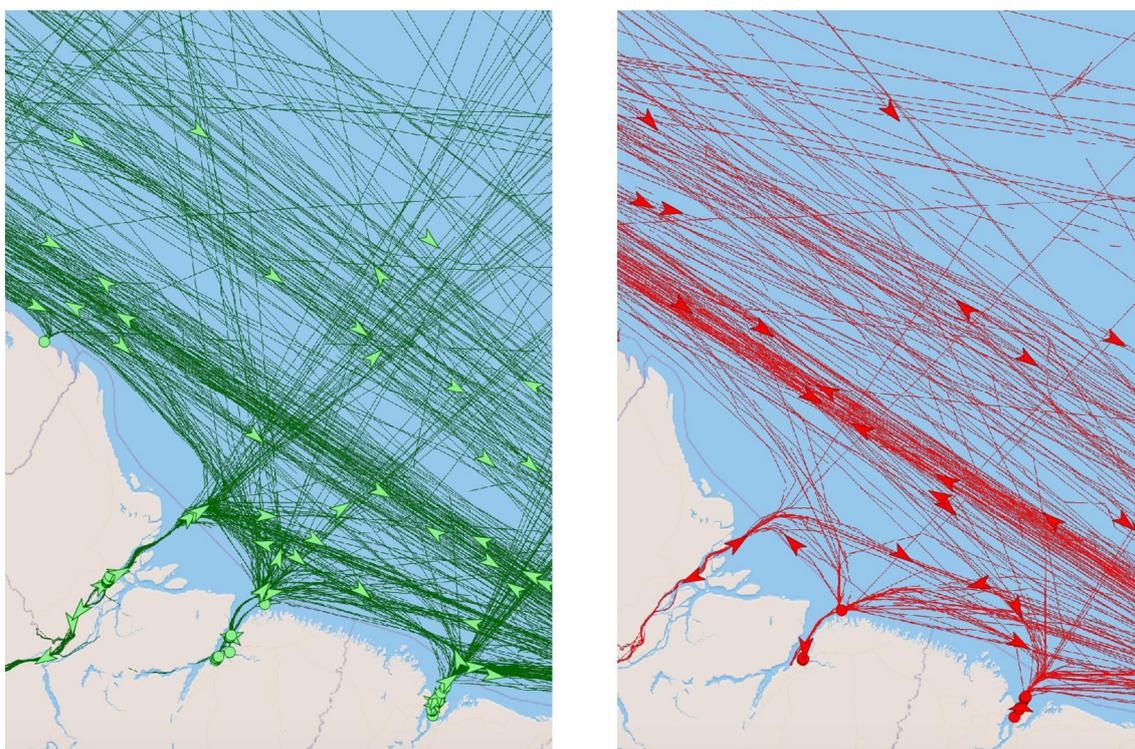


FIGURA 1 – Volume de tráfego marítimo na rota aproximada das embarcações de apoio e no setor SFZA-AP1 (14 dias).

(Fonte: Fleetmon, 2017)

Esclarecemos que esta rota há anos é amplamente utilizada por embarcações que transportam combustíveis/óleo e produtos petroquímicos. Tais embarcações possuem capacidade de até 320 mil m³ de óleo cru (quando o volume máximo de estocagem esperado para nossas embarcações de apoio é de 900 m³, de óleo diesel) e segundo dados da CDP de 2015, um total de 1.433 embarcações carregando estes produtos acessaram as baías de Marajó e Guajará.



Ainda sobre o tráfego marítimo na região, não foi encontrado histórico de acidentes com embarcações de apoio ao petróleo na região que tenham ocasionado vazamento de óleo na rota entre o porto de Belém e os blocos. Também não se verificam feições, ao longo da rota, que favoreçam este tipo de incidente;

Medidas de segurança operacionais serão adotadas de forma preventiva e rotineira, tais como:

- Antes da aproximação com o navio-sonda, está previsto que os responsáveis pelas embarcações avaliem, determinem e concordem que todas as condições meteorológicas, oceanográficas e de tráfego estão adequadas para a prevenção de colisões;
- As atividades de transferência de diesel e movimentação de carga serão apoiadas por embarcações certificadas, dotadas, para essas operações, de sistemas de posicionamento dinâmico (DP2/DP3), cuja condição de funcionamento é garantida pelo cumprimento do programa de inspeção e manutenção da embarcação. Além disso, a transferência de diesel será feita exclusivamente com mangueiras flutuantes, equipadas com acoplamento auto-vedante (válvulas de retenção em cada extremidade).

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

II.2.2. HISTÓRICO

Solicitação/Questionamento: “*Solicita-se a atualização do cronograma “da atividade apresentado na Tabela II.2.1.”*”

Resposta/Comentário: A empresa atualizou o cronograma da atividade apresentado na Tabela II.2.1, conforme solicitado. Adicionalmente, foram realizadas alterações ao item para sua atualização quanto à unidade de perfuração a ser utilizada (ENSCO DS-9), quanto ao terminal portuário que servirá de base logística (Porto de Belém), e quanto ao refinamento das alternativas locais e ao projeto de engenharia do poço a ser perfurado no prospecto Morpho.

Vale esclarecer que as informações geológicas atualizadas relativas ao prospecto Morpho foram apresentadas previamente através do documento de respostas ao Parecer Técnico nº 02022.000366/2016-21 UAL/IBAMA (correspondência GWO-HSE-16-022, datada de 30/8/2016 e protocolada sob o nº 02022.006706/2016-28), referente ao capítulo de Geologia Local do Bloco FZA-M-59 no Estudo Ambiental de Caráter Regional da Bacia de Foz do Amazonas (Processo nº 02022.000967/2014-72). Naquele documento o prospecto em questão, único previsto a ser perfurado durante esse Primeiro Período da Fase de Exploração, foi identificado como Murumuru, sendo posteriormente renomeado Morpho pela empresa.

Todas as alterações realizadas no item **II.2 – Caracterização da Atividade**, que se encontra integralmente rerepresentado (Revisão 01) a seguir, estão ressaltadas em cinza.