



INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
GABINETE DA PRESIDÊNCIA DO IBAMA

Despacho nº 3912994/2018-GABIN

Processo nº 02022.000327/2014-62

Interessado: TOTAL E&P DO BRASIL LTDA

À/Ao DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL

Assunto: **Licença ambiental para a Atividade de Perfuração Marítima nos Blocos FZA-M-57, 86, 88, 125 e 127 na Bacia da Foz do Amazonas**

1. Trata-se de processo de licenciamento no qual a empresa Total E&P do Brasil Ltda. busca licença para perfuração marítima de poços na bacia da Foz do Amazonas, e que vem para a análise desta Presidência após manifestação da equipe técnica da Diretoria de Licenciamento Ambiental (DILIC).
2. Em 28/08/2017, esta Presidência havia alertado em despacho que, em face de o Ibama já ter realizado no referido processo de licenciamento três reiterações do pedido de complementação do estudo ambiental, caso o empreendedor não atendesse os pontos demandados pela equipe técnica mais uma vez, o processo de licenciamento seria arquivado.
3. Mesmo assim, a resposta apresentada pela Total não foi satisfatória. Em 16/05/2018, demonstrando preocupação em não obstaculizar empreendimentos economicamente importantes para o país, a DILIC, com a concordância prévia desta Presidência, solicitou esclarecimentos sobre o Plano de Emergência Individual (PEI), com identificação e avaliação de impactos ambientais, modelagem de dispersão de óleo, área de influência, medidas de mitigação e controle ambiental, e sobre a possível existência de recifes biogênicos nos blocos da empresa, entre outros pontos. Os esclarecimentos apresentados pela Total constam em documentação entregue no Ibama em 13/09/2018. A Coordenação de Licenciamento Ambiental de Exploração de Petróleo e Gás analisou esse material mediante o Parecer Técnico nº 215/2018-COEXP/CGMAC/DILIC (SEI nº 3786870).
4. Na sua versão atual, incluindo todas as complementações e explicações inclusas pelo empreendedor no processo, ainda há pendências graves quanto ao atendimento integral do **Plano de Emergência Individual (PEI)**. O PEI define os procedimentos a serem adotados em caso de incidente na perfuração. Como a atividade é realizada no mar, um incidente dessa natureza exige tomada de decisão imediata e adoção urgente de medidas de contenção. Trata-se de componente crucial de licenciamentos nesse campo de atividades. Esse tema assume grande relevância no empreendimento em foco, pela localização das atividades a serem desenvolvidas, distantes mais de 524km da base aérea e 692km (aproximadamente 37,5horas) da base marítima.
5. A análise da equipe técnica do Ibama conclui que o PEI apresentado pela empresa Total

está limitado em suas ações e não está apto para aprovação. Destacam-se no Parecer Técnico nº 215/2018 (SEI nº 3786870) as dificuldades derivadas de eventual vazamento implicar ações transfronteiriças. Mesmo que sejam em tese aplicáveis as disposições sobre a cooperação internacional em eventos internacionais de poluição por óleo no mar [Resolução A.983 (24) da Autoridade Marítima Internacional – IMO], não constam no processo propostas concretas de como serão operacionalizadas, pela empresa, as ações de atendimento à eventuais emergências.

6. Em caso de acidente, em poucas horas o óleo vazado sairá do território nacional e não está garantida continuidade de atuação de resposta nos países vizinhos. Entendo que, para tanto, não necessariamente se impõe o acordo bilateral Brasil-França cuja relevância é exposta pela Coordenação de Licenciamento Ambiental de Exploração de Petróleo e Gás. Não se condiciona aqui o licenciamento ambiental a manifestações de outros países ou à obrigação de se firmar acordo de cooperação em caso de incidentes ambientais, respeitando o posicionamento do Ministério das Relações Exteriores (MRE) a esse respeito, enviado ao Ministro do Meio Ambiente em 13/11/2017 (Aviso 28/2017 /DREN/DESET/DICGSV/DESA/DASME/ENER BRAS FRAN).

7. Seria imprescindível, contudo, que a Total apresentasse seu planejamento concreto para o combate fora do território brasileiro, o que ela não fez. A empresa conta com instalações de apoio na Guiana que podem ser utilizadas, ou parcerias comerciais institucionalizadas nesse sentido? Qual será efetivamente a logística e a dinâmica de resposta a acidentes ambientais, considerada toda a região a ser afetada? Quais ações estarão fora do controle da empresa, a depender do governo brasileiro ou de outros países?

8. Na perspectiva da política ambiental, é inaceitável tratar a atuação na resposta a eventuais acidentes envolvendo vazamento de óleo em alto mar como se eles finalizassem na divisa do território brasileiro, quando não se tem dúvida de que, na sua ocorrência, pelo menos um país vizinho será atingido. Não basta afirmar que, ao ultrapassar essa linha divisória, serão aplicadas disposições normativas de cooperação internacional de cunho geral. A autoridade licenciadora não pode decidir de forma míope. Não tem esse direito em face das repercussões potenciais de sua decisão para o equilíbrio ambiental.

9. Aquele que causa dano ambiental deve responder por todas as ações necessárias para controlar, mitigar e reparar esse dano. Essa exigência deriva do art. 225 da Constituição Federal e da Lei nº 6.938/1981 (Lei da Política Nacional do Meio Ambiente) com aplicação para todos os empreendimentos em território nacional e, sob a perspectiva técnica, obrigatoriamente deve ser estendida às situações de dano gerado por empreendimento em nosso território que, potencialmente, atinja outros países. O direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado não pode ser limitado por fronteiras artificialmente estabelecidas. A responsabilidade direta de enfrentar o dano ambiental é sempre daquele que o causou, voluntariamente ou não, por decorrência de suas atividades. As autoridades governamentais devem auxiliar, mas não podem ser sobrecarregadas com ônus que, por princípio, cabe ao empreendedor.

10. Ademais, é importante salientar que, no caso de acidentes, se o PEI não puder dar continuidade aos trabalhos nos países vizinhos, existe a possibilidade de o óleo retornar para o Brasil depois de um período. A equipe técnica do Ibama explica no Parecer Técnico nº 215/2018 (SEI nº 3786870) que, nessa situação, o óleo “voltaria intemperizado com uma possibilidade de recolhimento reduzida e a janela de utilização de um dispersante químico também pode ser perdida”. A própria Total reconhece em sua resposta a redução de efetividade do recolhimento ao longo do tempo, ao tratar dos desafios referentes ao recolhimento de óleo intemperizado.

11. A resposta da empresa também deixa lacunas quanto aos procedimentos para avaliação e monitoramento da mancha de óleo. O helicóptero somente estaria apto a sair da plataforma para atender a emergência após cerca de 4 horas do início do acidente e teria dificuldade de reabastecimento. Aponta-se na resposta a possibilidade de uso no monitoramento de aeronave de

asa fixa ou rotativa, mas não se detalham o tipo de aeronave ou como será efetivado o monitoramento. Afirma-se que “[...] dependendo da natureza da missão aérea, helicópteros ou aviões poderão ser selecionados como plataforma de operação”. Na síntese da equipe técnica do Ibama, “a empresa não apresentou uma solução para avaliação e monitoramento aéreo”. Nesta perspectiva, o PEI resta ainda mais enfraquecido.

12. A empresa registra que existem no mercado diversas soluções tecnológicas que são empregadas para viabilizar o recolhimento de óleos pesados ou emulsões de água em óleo na superfície do mar, entretanto não informa, entre as metodologias apresentadas, qual será efetivamente adotada em caso de ocorrência de acidentes.

13. Cumpre apontar preocupação, ainda, quanto à resposta dada pela Total para o questionamento sobre o tempo necessário para mobilização da equipe, em termos de resposta local (Tier 1) e de capacidade de ampliação da resposta (Tier 2 e 3). O Ibama havia solicitado mais informações sobre o deslocamento da equipe de prontidão até o local do incidente em um tempo inferior a 4 horas. Na resposta, a Total, no lugar de esclarecer, passa a assumir a estimativa de 6 horas como período de tempo necessário para mobilização da equipe até o local do incidente. Este tempo considera: a preparação da aeronave em Macapá/AP – 1 hora; o deslocamento entre Macapá/AP e Belém/PA – 1 hora e 30 minutos; o reabastecimento em Belém/PA – 40 minutos; e o deslocamento entre Belém/PA e a locação – 2 horas e 50 minutos. Mesmo que, formalmente, esses itens de resposta estejam atendidos, o conteúdo gera alerta do ponto de vista do mérito.

14. Há profundas incertezas com relação ao Plano de Emergência Individual (PEI), portanto. A preocupação com esse quadro agrava-se em face da possibilidade de eventual vazamento de óleo afetar os recifes biogênicos presentes na região e a biodiversidade marinha de forma mais ampla. Na verdade, pela divergência de informações sobre a extensão do sistema recifal constantes no processo em tela (a área poderia ser até seis vezes maior do que a considerada pela Total), bem como a complexidade da região, avalio que seriam muito importantes estudos técnicos mais aprofundados sobre esse assunto.

15. O Coordenador-Geral da CGMAC/DILIC destaca ainda, em seu Despacho nº 3796572/2018-COEXP/CGMAC/DILIC (SEI nº 3796572), outras informações apresentadas no Parecer Técnico nº 215/2018 (SEI nº 3786870):

- a caracterização das etapas do processo de perfuração não está em conformidade com a Instrução Normativa IBAMA nº 01/2018, de 02 de janeiro de 2018;
- não houve apresentação do Plano de Gerenciamento de Resíduos da Atividade de Perfuração (PGRAP) previsto no item 9 do Anexo da IN nº 1/2018;
- não foi possível identificar quais medidas serão efetivamente implementadas quanto ao Projeto de Prevenção e Controle de Espécies Exóticas, visto a empresa apenas ratificar a intenção de adotar as medidas expostas no Estudo Ambiental; e
- faz-se necessário detalhamento maior do Projeto de Comunicação Social, devendo ser discutida a pertinência das ações em relação aos impactos e riscos do empreendimento.

16. Não se justifica requerer, mais uma vez, complementação ou esclarecimentos em relação às informações técnicas apresentadas pela empresa. Já foram dadas todas as oportunidades possíveis para a correção dos problemas que maculam a proposta em análise. A concepção do empreendimento não tem a consistência técnica necessária para a emissão da licença.

17. Nessa linha, transcrevo trecho do Parecer Técnico nº 215/2018 (SEI nº 3786870), que reflete exatamente minha leitura sobre o tema:

[...] são notórias as dificuldades encontradas pela empresa para solucionar questões técnicas

para a realização de perfuração, em especial aquelas ligadas a apresentar um Plano de Emergência Individual que seja exequível e compatível com a extrema sensibilidade ambiental da região. Sensibilidade esta já identificada, mas também potencial, visto que a área ainda apresenta lacunas expressivas, em especial em relação ao chamado Sistema Recifal da Foz do Amazonas.

Em um cenário de produção, as preocupações seriam ainda maiores, uma vez que os impactos previstos são também mais significativos. Dessa forma, se a empresa, após cinco versões do EIA, ainda tem dificuldades de apresentar um projeto satisfatoriamente seguro para operar uma perfuração exploratória nestes blocos, desperta dúvida se, caso superada esta etapa, a mesma seria capaz de desenvolver um projeto de produção e escoamento compatível com as características da Bacia da Foz do Amazonas.

18. Por fim, explico minha concordância com a equipe técnica do Ibama quanto à importância da Avaliação Ambiental de Área Sedimentar (AAAS). A AAAS deve ser entendida como ferramenta relevante para a adequada tomada de decisão em áreas como a Bacia da Foz do Amazonas. Essa e outras modalidades de avaliação ambiental estratégica podem propiciar avanços técnicos, segurança jurídica e também celeridade aos processos de licenciamento ambiental.

19. Pelo exposto acima, acompanho o entendimento da equipe da Coordenação de Licenciamento Ambiental de Exploração de Petróleo e, por decorrência do conjunto de problemas técnicos, me manifesto pelo **INDEFERIMENTO** da licença ambiental para a Atividade de Perfuração Marítima nos Blocos FZA-M-57, 86, 88, 125 e 127 na Bacia da Foz do Amazonas.

20. Dê-se ciência aos interessados e se tomem as demais providências pertinentes com relação ao processo.

(assinado eletronicamente)

SUELY ARAÚJO

Presidente do Ibama



Documento assinado eletronicamente por **SUELY MARA VAZ GUIMARAES DE ARAUJO, Presidente**, em 07/12/2018, às 15:37, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.ibama.gov.br/autenticidade>, informando o código verificador **3912994** e o código CRC **6CA47D3C**.