



INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
COORDENAÇÃO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL DE EXPLORAÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS OFFSHORE
Praça XV Novembro, 42, 11º andar - Rio de Janeiro - CEP 20.010-010

Parecer Técnico nº 39/2025-Coexp/CGMac/Dilic

Número do Processo: 02001.006256/2025-11

Empreendimento: Atividade de Perfuração Marítima no Bloco FZA-M-59, Bacia do Foz do Amazonas.

Interessado: PETROBRAS - PETROLEO BRASILEIRO S.A

Assunto/Resumo: Análise do documento “Atendimento ao Ofício SEI nº 2540/2024/GABIN e ao Parecer Técnico nº 223/2024 (PPAF)”, encaminhado pela Carta DPBR-2024-13341 (21314028), referente a nova versão do Plano de Proteção e Atendimento à Fauna Oleada – PPAF, integrante do Plano de Emergência Individual do empreendimento.

Ementa: Este Parecer Técnico analisa o documento “Atendimento ao Ofício SEI nº 2540/2024/GABIN e ao Parecer Técnico nº 223/2024 (PPAF)”, encaminhado pela Carta DPBR-2024-13341 (21314028), referente a nova versão do Plano de Proteção e Atendimento à Fauna Oleada – PPAF, integrante do Plano de Emergência Individual do empreendimento, e conclui que não foram apresentadas soluções para as problemáticas e que permitissem a aprovação conceitual do PPAF e o início do planejamento para realização da Avaliação Pré-Operacional - APO. Consequentemente, entende não haver elementos que permitam a revisão da sugestão de indeferimento da licença ambiental e do arquivamento deste processo de licenciamento ambiental.

1. INTRODUÇÃO

Este Parecer Técnico tem como objetivo analisar o documento “Atendimento ao Ofício SEI nº 2540/2024/GABIN e ao Parecer Técnico nº 223/2024 (PPAF)”, encaminhado pela Carta DPBR-2024-13341 (21314028), referente a nova versão do Plano de Proteção e Atendimento à Fauna Oleada – PPAF, integrante do Plano de Emergência Individual do empreendimento. Conforme solicitado pelo Despacho nº 21707758/2025-Coexp/CGMac/Dilic, a análise tem o objetivo de "avaliar a possibilidade de aprovação conceitual, ou não, do PPAF apresentado, bem como da viabilidade de iniciar o planejamento para realização da Avaliação Pré-Operacional - APO prevista para o presente licenciamento". Ademais, por se tratar de questão de grande relevância para o licenciamento ambiental, retomará a questão de impactos ambientais não avaliados no decurso do presente processo, rotineiramente abordada em todos os processos de licenciamento dessa e demais tipologias.

2. HISTÓRICO DO PROCESSO DESDE A EMISSÃO DO PARECER TÉCNICO Nº 128/20 COEXP/CGMAC/DILIC

O Parecer Técnico nº 128/2023-Coexp/CGMac/Dilic (15533466) apresenta um histórico completo do

processo de licenciamento.

Em 20/04/2023, a COEXP, através do Despacho nº 15546489/2023-Coexp/CGMac/Dilic, encaminhou à CGMAC o Parecer Técnico nº 128/2023-Coexp/CGMac/Dilic (15533466), que analisou os documentos "Atendimento complementar ao Parecer Técnico nº31/2023 - Modelagem de óleo", "Resposta às considerações apresentadas no Parecer Técnico nº 31/2023 referente à AAAS" e "Atendimento ao Parecer Técnico nº 73/2023", e concluiu que permaneciam inconsistências no estudo ambiental e sugeriu o indeferimento da licença ambiental e o arquivamento deste processo de licenciamento ambiental.

Em 21/04/2023, a CGMAC, através do Despacho nº 15546802/2023-CGMac/Dilic, encaminhou à DILIC o Despacho nº 15546489/2023-Coexp/CGMac/Dilic e o Parecer Técnico nº 128/2023-Coexp/CGMac/Dilic (15533466) para apreciação superior e deliberação.

Em 27/04/2023 a DILIC, através do Despacho nº 15559921/2023-Dilic, encaminhou ao Gabinete da Presidência do Ibama, o próprio despacho bem como os Despachos nº 15546802/2023-CGMac/Dilic, o Despacho nº 15546489/2023-Coexp/CGMac/Dilic e o Parecer Técnico nº 128/2023-Coexp/CGMac/Dilic (15533466) para apreciação superior e deliberação.

Em 03/05/2023, o Ministério Público Federal no Estado do Amapá solicitou, através do Ofício nº 1161/2023-MPF/PRAP/GAB4/JCCN (15646117), acesso ao Parecer Técnico nº 128/2023-Coexp/CGMac/Dilic e aos atos posteriores ao mesmo.

Em 04/05/2023, a DILIC, através do Ofício nº 110/2023/CGMac/Dilic (15653958), em resposta ao Resposta ao Ofício nº 1161/2023-MPF/PRAP/GAB4/JCCN, encaminhou ao Ministério Público Federal no Estado do Amapá os documentos solicitados.

Em 15/05/2023, a Petrobras, através da carta SMS 0001/2023 (15752993), solicitou acesso aos documentos do processo e apresentar esclarecimentos de modo a subsidiar a decisão da presidência pela continuidade do processo de licenciamento ambiental.

Em 15/05/2023, a DILIC, através do Despacho nº 15755993/2023-Dilic, encaminhou ao Gabinete da Presidência do Ibama a carta SMS 0001/2023.

Em 17/05/2023, o IBAMA, através do Despacho nº 15786950/2023-Gabin, se manifestou pelo indeferimento da licença ambiental para a Atividade de Perfuração Marítima no Bloco FZA-M-59, Bacia do Foz do Amazonas.

Em 18/05/2023, o Ministério Público Federal no Estado do Amapá, através do Ofício nº 1373/2023-MPF/PRAP/GAB4/JCCN (15795898) requisitou ao IBAMA o levantamento do sigilo de documentos do Processo Administrativo nº 02022.000336/2014-53.

Em 22/05/2023, a DILIC encaminhou à CGMAC o Despacho nº 15786950/2023-Gabin pelo qual a presidência do Ibama se manifestou pelo indeferimento da licença ambiental para a Atividade de Perfuração Marítima no Bloco FZA-M-59 na Bacia da Foz do Amazonas.

Em 24/05/2023, o Ibama, através do Ofício nº 828/2023/Gabin (15851901), respondeu ao Ofício nº 1373/2023-MPF/PRAP/GAB4/JCCN do Ministério Público Federal no Estado do Amapá.

Em 25/05/2023, o Ibama, através do Ofício nº 126/2023/CGMac/Dilic (15861641), encaminhou a decisão referente ao indeferimento do requerimento de licença de operação para a Atividade de Perfuração Marítima no Bloco FZA-M-59, Bacia da Foz do Amazonas.

Em 25/05/2023, a Petrobras, através da carta SMS 0003/2023 (15870766), encaminhou o documento "Reapresentação do Pedido de Expedição de licença ambiental para atividade de perfuração marítima no Bloco FZA-M-59, na Margem Equatorial Brasileira" (15870767)" e anexos, objeto de análise deste parecer.

Em 25/05/2023, O Fórum de Secretários de Meio Ambiente da Amazônia Legal, através enviou a Carta sem número (15909709) solcitiando "reanálise da decisão de não permitir pesquisa exploratória na margem equatorial".

Em 26/05/2023, a Associação de Professores de Direito Ambiental – APRODAB enviou carta sem número em "apoio à decisão tomada nos autos do processo administrativo"(15876686).

Em 26/06/2023, o MMA, através do Ofício nº 4736/2023/MMA (16167890), encaminhou ao IBAMA o Ofício PROAM 01/19.06.2023 (16167891), pelo qual o presidente do Instituto Brasileiro de Proteção Ambiental - PROAM encaminhou Nota Técnica referente ao licenciamento ambiental da atividade em questão.

Em 31/05/2023, a Secretaria Nacional de Povos e Comunidades Tradicionais e Desenvolvimento Rural Sustentável do Ministério do Meio Ambiente e Mudança Climática (MMA), através do Ofício nº 3907/2023/MMA, informou que está preocupada com a eventual concessão de licenças ambientais para a perfuração marítima no bloco FZA-M-59 e encaminhou ao IBAMA a Carta Manifesto dos Pescadores e Pescadoras Artesanais da Comunidade Tradicional de Jubim-Salvaterra-Marajó (15929135).

Em 31/05/2023, a COEXP, através do Despacho nº 15917312/2023-Coexp/CGMac/Dilic, informou à CGMAC o registro do documento encaminhado pela carta SMS 0003/2023, colocando equipe a disposição para analisar o referido documento, caso demandada a tal, uma vez que a mesma já estava envolvida na análise de outros processos.

Em 01/06/2023, a Memória de Reunião nº 6/2023-CGMac/Dilic (15935455) registrou a realização reunião entre representantes do Ibama e de organizações indígenas do município de Oiapoque/AP.

Em 14/07/2023, a Petrobras, através da carta SMS 0004/2023 (16358442) encaminhou o voto do Ministro Relator Nunes Marques na ADPF 887-DF e solicitou a reconsideração do Despacho 157869-50-Gabin, para que seja dada continuidade ao licenciamento ambiental da atividade em questão.

Em 28/07/2023, a Petrobras, através da carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0220/2023 (16486531), informou o andamento das atividades de campo do Projeto de Monitoramento de Desova de Tartarugas Marinhas (PMDTM).

Em 14/08/2023, a Petrobras, através da carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0234/2023 (16641769), informou o início da sexta campanha trimestral do Censo Espaço-Temporal de Aves de Ecossistemas Costeiros e Migratórias (Censo da Avifauna).

Em 22/08/2023, a Petrobras, através da carta DE&P 0007/2023 (16751341) encaminhou o documento "Posicionamento da empresa sobre a Recomendação 08 do MPF", pelo qual a empresa se manifesta em relação à Recomendação nº 8/2023, pela qual o Ministério Público Federal no Estado do Amapá recomenda a manutenção da decisão de indeferimento do pedido de expedição de licença ambiental para a atividade em questão.

Em 30/08/2023, o IBAMA, através do Ofício nº 407/2023/Coexp/CGMac/Dilic (16737740), encaminhou a Informação Técnica nº 85/2023-Coexp/CGMac/Dilic (16722742), elaborada a partir da divulgação de ações de soltura de filhotes de tartarugas marinhas em mídias sociais, com solicitação de esclarecimentos acerca dessas atividades.

Em 01/09/2023, a Petrobras, através da carta DE&P 0008/2023 (16830627), apresentou considerações sobre manifestações proferidas na Audiência Pública realizada na Comissão de Minas e Energia da Câmara dos Deputados em 30/08/2023.

Em 01/09/2023, a Petrobras, através da carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0257/2023 (16832435), solicitou prorrogação do prazo para atendimento à Informação Técnica nº 85/2023-COEXP/CGMAC/DILIC.

Em 06/09/2023, a Petrobras, através da carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0264/2023 (16881032), encaminhou o documento de resposta à Informação Técnica nº 85/2023-COEXP/CGMAC/DILIC.

Em 15/09/2023, a Petrobras, através da carta DE&P 0009/2023 (16956817) apresentou considerações sobre manifestações proferidas na Audiência Pública realizada na Comissão de Minas e Energia da Câmara dos Deputados em 12/09/2023.

Em 29/09/2023, a Petrobras, através da carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0292/2023 (17105552), encaminhou o relatório anual do Projeto de Monitoramento de Desova de Tartarugas Marinhas.

Em 06/10/2023, a COEXP emitiu a Informação Técnica nº 121/2023-Coexp/CGMac/Dilic (20002508), contendo a análise do item "VI – Dos impactos às Comunidades Indígenas em razão da operação de

atividades de apoio aéreo", integrante do documento "Reapresentação de Pedido de Expedição da Licença Ambiental para a Atividade de Perfuração Marítima no Bloco FZA-M-59", encaminhado pela carta SMS 0003/2023 (15870766).

Em 15/10/2023, O IBAMA, através do Ofício nº 469/2023/Coexp/CGMac/Dilic (17081777), solicitou manifestação da FUNAI sobre Atividade de Perfuração Marítima no Bloco FZA-M-59, Bacia da Foz do Amazonas.

Em 10/11/2023, a Petrobras, através da carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0330/2023 (17486349), informou o início da sétima campanha trimestral do Censo Espaço-Temporal de Aves de Ecossistemas Costeiros e Migratórias (Censo da Avifauna).

Em 16/11/2023, a Petrobras, através da carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0335/2023 (17540939), informou a lista de indivíduos capturados e anilhados até o momento no projeto Censo Espaço-Temporal de Aves de Ecossistemas Costeiros e Migratórias (Censo da Avifauna).

Em 27/11/2023, O IBAMA, através do Ofício nº 556/2023/Coexp/CGMac/Dilic (17555811), apresentou à DIBIO/ICMBio informações acerca do Projeto de Monitoramento de Desova e Tartarugas Marinhas (PMDTM) para conhecimento e eventual avaliação técnica considerando atuação e experiência do Centro Tamar no tema.

Em 17/11/2023, O IBAMA, através do Ofício nº 557/2023/Coexp/CGMac/Dilic (17557404) solicitou à Petrobras que conceda ao Centro Tamar dos dados de telemetria obtidos no Projeto de Monitoramento de Desovas de Tartarugas Marinhas.

Em 30/11/2023, a Petrobras, através da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0342/2023 (17691651) informou que concedeu acesso ao Centro Tamar/ICMBIO aos dados do Projeto de Monitoramento de Desovas de Tartarugas Marinhas.

Em 11/12/2023, a FUNAI, através do Ofício Nº 3031/2023/DPDS/FUNAI (17866860) respondeu ao Ofício nº 469/2023/Coexp/CGMac/Dilic pelo qual indica a necessidade avaliações sobre os impactos dos sobrevoos das aeronaves sobre as populações indígenas do Oiapoque-AP e apresenta as diretrizes para a realização dos estudos.

Em 18/12/2023, o Conselho de Caciques dos Povos Indígenas de Oiapoque – CCPIO, através do Ofício nº 176/CCPIO/2023 (17907185), encaminhou à Petrobras com cópia à FUNAI, MPI, IBAMA e SEPI o documento Plano de Consulta sobre a Exploração de Petróleo na Foz do Amazonas (17907209).

Em 20/12/2023, a CGMAC, através do Despacho nº 17871818/2023-CGMac/Dilic encaminhou à COEXP a manifestação da FUNAI e solicitou à Coordenação da unidade, estimativa de prazo para a conclusão da análise da Carta SMS 0003/2023 e seu anexo, referente ao recurso administrativo interposto pela Petrobras.

Em 22/12/2023, o Gabinete da Presidência do Ibama, através do Despacho Gabin 17907623, encaminhou à DILIC o Ofício nº 176/CCPIO/2023.

Em 26/01/2023, a Petrobras protocolou a Solicitação de Abio - 061715 - 001812.0061513/2024 (18189249) que solicita retificação da Abio nº 1371/2022.

Em 31/01/2023, a Petrobras através da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0027/2024 (18226184) informou o andamento do Projeto de Monitoramento de Desova e Tartarugas Marinhas.

Em 01/02/2024, a DIBIO/ICMBIO através do Ofício nº 44/2024/DIBIO/ICMBio (18273005), de 02/02/2024, encaminhou ao IBAMA a Informação Técnica nº 3/2024-TAMAR-Vitoria- ES/DIBIO/ICMBio (18273009), que traz as considerações do Centro TAMAR sobre o Projeto de Monitoramento de Desova de Tartarugas Marinhas.

Em 01/02/2024, através do Despacho nº 18226609/2024-Coexp/CGMac/Dilic, o Coordenador da COEXP encaminhou à equipe técnica dedicada à análise do processo, o Despacho nº 17871818/2023-CGMac/Dilic.

Em 06/02/2024, a Petrobras através da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0038/2024 (18293953), de 06/02/2024, que informa o início da oitava e última campanha trimestral do projeto Censo da Avifauna.

Em 08/02/2024, a Petrobras através da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0041/2024 (18318544) informou o andamento do Projeto de Monitoramento de Desova e Tartarugas Marinhas.

Em 23/02/2023, a Petrobras através da SMS/LCA/LIE&P-FC 0052/2024 (18442601) informou o andamento do Projeto de Monitoramento de Desova e Tartarugas Marinhas.

Em 19/02/2024, o Conselho de Caciques dos Povos Indígenas de Oiapoque – CCPIO, através da Comunicação Externa 04/2024/CCPIO (18531163), solicita que o IBAMA, acate as recomendações constantes no Ofício nº 3031/2023/DPDS/FUNAI e demande da Petrobras que as interações com os Povos Indígenas do Oiapoque referentes ao licenciamento do Bloco FZA-M-59 sejam realizadas dentro das formalidades deste licenciamento.

Em 05/03/2024, o Gabinete da Presidência do Ibama, através do Despacho Gabin 17907623, encaminhou à DILIC a Comunicação Externa 04/2024/CCPIO para ciência e providências.

Em 22/03/2024, o Greenpeace Brasil, através da carta Ofício Greenpeace nº2/2024 (18773306), encaminhou ao IBAMA o estudo Costa do Amapá: potenciais impactos do petróleo e alternativas econômicas, "com o objetivo de aprofundar o entendimento da região costeira do estado e captar potenciais impactos da exploração do petróleo e as percepções da população a respeito das alternativas econômicas presentes".

Em 28/03/2024, o Gabinete da Presidência do Ibama, através do Despacho Gabin nº 18796297/2024-Gabin, encaminhou à DILIC o Ofício Greenpeace nº2/2024.

Em 03/04/2024, a Petrobras, através da carta SMS/LMA/LIE&P/EXP 0010/2024 (18853435), protocolou a Solicitação de Abio - 067931 - 001812.0067722/2024 (18828065) que solicita a Renovação da Abio nº1371/2022.

Em 03/04/2024, a Petrobras, através da carta SMS/LMA/LIE&P/EXP 0011/2024 (18853514), informou a conclusão da oitava e última campanha do Censo da Avifauna.

Em 04/04/2024, a Petrobras, através da carta SMS/LMA/LIE&P/EXP 0012/2024 (18859049), apresentou a lista de indivíduos capturados e anilhados durante a oitava e última campanha do Censo da Avifauna.

Em 15/04/2024, a Petrobras, através da Carta SMS/LMA/LIE&P/EXP 0017/2024 (18971315), que encaminhou o Relatório de Atendimento de Condicionantes da ABIO nº 150/2022 3ª Retificação.

Em 17/04/2024, O IBAMA, através do Ofício nº 69/2024/CGMAC/DILIC (18994269), encaminhou à Petrobras, para ciência e atendimento, o Ofício nº 3031/2023/DPDS/FUNAI com diretrizes para elaboração dos estudos referente aos impactos dos sobrevoos das aeronaves sobre as populações indígenas do Oiapoque-AP.

Em 20/05/2024, a Petrobras através da Carta SMS/LMA/LIE&P/EXP 0031/2024 (19335531) informou o andamento do Projeto de Monitoramento de Desova e Tartarugas Marinhas.

Em 04/06/2024, a Petrobras, através da Carta SMS/LMA/LIE&P/EXP 0045/2024 (19472868) informou o andamento do Projeto de Monitoramento de Desova e Tartarugas Marinhas.

Em 17/05/2024, a FUNAI, através do Ofício nº 1114/2024/DPDS/FUNAI (19564496), encaminhou ao IBAMA e à Petrobras o documento Comunicação Externa 08/2024/CCPIO (19564498), solicitando esclarecimentos sobre ações da empresa no relacionamento com os povos indígenas no município de Oiapoque.

Em 16/07/2024 foi realizada reunião registrada pela Ata de Reunião CGMac 20055847 entre representantes do Ibama (COEXP, CGMAC, DILIC) e Petrobras, na qual foi acordado que a Petrobras apresentará formalmente no processo de licenciamento as melhorias propostas, na forma de revisão do PPAF, a qual será considerada na análise técnica do recurso administrativo.

Em 23/07/2024, a Petrobras, através da SMS/LMA/LIE&P/EXP 0064/2024 (19959635), informou que as atividades de campo previstas no Plano de Trabalho do Projeto de Monitoramento de Desovas de Tartarugas Marinhas foram finalizadas em 19/07/2024.

Em 02/08/2024, a Defensoria Pública da União (DPU), através do Ofício - nº 7317736/2024 - GABDPGF

DPGU (20055596), solicitou informações referentes aos povos indígenas e comunidades tradicionais presentes no estado do Amapá que foram determinantes para o indeferimento do licenciamento ambiental da Petrobras, bem como que sejam apontados quais os povos e aldeias indígenas que porventura existam naquela região.

Em 02/08/2024, o IBAMA, através do Ofício nº 139/2024/CGMac/Dilic(20057060), encaminhou à Petrobras a Ata de Reunião CGMac 20055847.

Em 02/08/2024, a Petrobras, através da Carta SMS 0002/2024 (20059033), alegou que o "Ofício da FUNAI nº 3031/2023/DPDS/FUNAI solicitou que a empresa implemente estudos e complementações que não são aplicáveis e condizentes à esta fase do projeto de perfuração", objeto de análise deste parecer.

Em 03/08/2024, a Petrobras, através da Carta SMS 0003/2024 (20059059), encaminhou a ampliação do Plano de Proteção à Fauna (PPAF), conforme solicitado pelo IBAMA na reunião realizada em 16/07/2024, objeto de análise deste parecer.

Em 09/08/2024, a Petrobras, através da Carta SMS/LMA/LIE&P/EXP 0072/2024 (20125337), encaminhou o Relatório de Atendimento de Condicionantes da ABIO referente ao Projeto de Monitoramento de Desova e Tartarugas Marinhas.

Em 13/08/2024, o Ibama, através do Ofício nº 142/2024/CGMac/Dilic (20112096) respondeu o Ofício - nº 7317736/2024 - GABDPGF DPGU da Defensoria Pública da União.

Em 13/08/2024, a Petrobras, através da carta SMS/LMA/LIE&P/EXP 0074/2024 (20150644), encaminhou o Relatório Consolidado do Projeto Censo da Avifauna.

Em 14/08/2024, a DILIC, através do Despacho Dilic 20161758, encaminhou à CGMAC a Carta SMS 0003/2024 (20059059 e Anexo SEI 20059062), relativa à ampliação do Plano de Proteção à Fauna (PPAF).

Em 14/08/2024, a CGMAC, através do Despacho CGMac 20169542, encaminhou à COEXP o Despacho nº 20161758/2024-Dilic e os documentos citados.

Em 02/09/2024, o coordenador da COEXP, através Despacho nº 20368993/2024-Coexp/CGMac/Dilic, solicitou à equipe técnica a incorporação da avaliação do documento encaminhado pela Carta SMS 0003/2024 no âmbito da análise do recurso administrativo impetrado pela Petrobras.

Em 24/09/2024, a Petrobras, através da carta DPBR-2024-03039, encaminhou o documento "Atendimento ao Ofício SEI nº 116/2022-DIBIO/ICMBio" relativo ao Projeto Censo da Avifauna e ao Projeto de Monitoramento de Desova e Tartarugas Marinhas.

Em 11/10/2024 a COEXP emitiu o Parecer Técnico nº 223/2024-Coexp/CGMac/Dilic (20656454) que analisou os documentos "Atendimento complementar ao Parecer Técnico nº31/2023 - Modelagem de óleo", "Resposta às considerações apresentadas no Parecer Técnico nº 31/2023 referente à AAAS" e "Atendimento ao Parecer Técnico nº 73/2023", e concluiu que permaneciam inconsistências no estudo ambiental e sugeriu o indeferimento da licença ambiental e o arquivamento deste processo de licenciamento ambiental.

Em 15/10/2024, a COEXP, através do Despacho nº 20806078/2024-Coexp/CGMac/Dilic, manifestou seu acordo com o Parecer Técnico nº 223/2024-Coexp/CGMac/Dilic e encaminhou para apreciação da CGMAC.

Em 16/10/2024, a CGMAC, através do Despacho nº 20846344/2024-CGMac/Dilic, manifestou divergência à tese que prevaleceu sobre impactos identificados sobre populações indígenas e recomendou à DILIC e Presidência do Ibama o encaminhamento do Parecer Técnico nº 223/2024-Coexp/CGMac/Dilic à empresa para ciência e atendimento de todas as questões apresentadas pela equipe técnica do Ibama e encaminhou para apreciação da DILIC.

Em 21/10/2024, a DILIC, através do Despacho nº 20889144/2024-Dilic manifestou divergência à tese que prevaleceu sobre impactos identificados sobre populações indígenas e recomendou à Presidência do Ibama o encaminhamento do Parecer Técnico nº 223/2024-Coexp/CGMac/Dilic à empresa para ciência e atendimento de todas as questões apresentadas pela equipe técnica do Ibama e encaminhou para apreciação do Presidente.

Em 24/10/2024 o IBAMA emitiu a 1ª Renovação da Autorização de Coleta, Captura e Transporte de Material Biológico (Abio) referente ao Projeto de Monitoramento de Desovas de Tartarugas Marinhas (PMDTM), exigência do processo de licenciamento ambiental da atividade.

Em 25/10/2024, o IBAMA, através do Ofício nº 2540/2024/Gabin, encaminhou o Parecer Técnico nº 223/2024-Coexp/CGMac/Dilic, o Despacho nº 20806078/2024-Coexp/CGMac/Dilic, o Despacho nº 20846344/2024-CGMac/Dilic e o Despacho nº 20889144/2024-Dilic afirmando que "a equipe técnica do Ibama indica a necessidade desses esclarecimentos para a continuidade da análise do referido licenciamento", destacando pontos extraídos da análise do Plano de Proteção e Atendimento à Fauna Oleada – PPAF.

Em 19/11/2024, Ministério Público Federal (MPF) - Procuradoria da República no Amapá, através do Ofício nº 2950/2024-MPF/PRAP/GABPR4 (21216250), encaminhou a Recomendação nº 27/2024-MPF a qual apresenta uma série de recomendações acerca dos procedimentos de licenciamento ambiental.

Em 19/11/2024, Ministério Público Federal (MPF) - Procuradoria da República no Amapá, através do Ofício nº 2951/2024-MPF/PRAP/GABPR4 (21216571), solicitou reunião com a presidência do Ibama.

Em 22/11/2024, o Gabinete da Presidência do Ibama, através do Despacho nº 21216642/2024-Gabin, encaminhou à DILIC o Ofício nº 2950/2024-MPF/PRAP/GABPR4.

Em 22/11/2024, a DILIC, através do Despacho nº 21232247/2024-Dilic, encaminhou a CGMAC o Ofício nº 2950/2024-MPF/PRAP/GABPR4.

Em 29/11/2024 a CGMAC, através do Despacho nº 21289219/2024-CGMac/Dilic encaminhou à COEXP o Ofício nº 2950/2024-MPF/PRAP/GABPR4 para ciência e divulgação nas equipes e informou que a resposta ao MPF será elaborada pela Dilic e Gabinete da Presidência do Ibama.

Em 29/11/2024, a Petrobras, através da Carta DPBR-2024-13341 (21314028), encaminhou o documento "Atendimento ao Ofício SEI nº 2540/2024/GABIN e ao Parecer Técnico nº 223/2024 (PPAF)" contendo nova versão do Plano de Proteção e Atendimento à Fauna Oleada – PPAF nos anexos Anexo 01 (21314030), Anexo 02 (21314031) e Anexo 03 (21314033), objeto de análise deste parecer.

Em 09/12/2024, a DILIC, através do Despacho nº 21404453/2024-Dilic, encaminhou ao Gabinete da Presidência do Ibama a Minuta de Ofício nº 21404364, referente à Recomendação nº 27/2024-MPF.

Em 09/12/2024 o IBAMA, através do Ofício nº 2877/2024/Gabin, respondeu ao OFÍCIO nº 2950/2024-MPF/PRAP/GABPR4, que encaminhou a RECOMENDAÇÃO Nº 27/2024.

Em 18/12/2024, o Gabinete da Presidência do Ibama, através do Despacho nº 21493707/2024-Gabin encaminhou à DILIC a Carta DPBR-2024-13341(21314028) e seus anexos, objeto de análise deste parecer, solicitando que a mesma seja analisada pela equipe técnica, com vistas a avaliar a possibilidade de aprovação conceitual, ou não, do PPAF apresentado, bem como da viabilidade de iniciar o planejamento para realização da Avaliação Pré-Operacional – APO prevista para o presente licenciamento.

Em 18/12/2024, a DILIC, através do Despacho nº 21508385/2024-Dilic, encaminhou à CGMAC a Carta DPBR-2024-13341(21314028) e seus anexos, objeto de análise deste parecer, solicitando que sejam analisados pela equipe técnica no âmbito do licenciamento ambiental do respectivo empreendimento.

Em 20/12/2024, a CGMAC, através do Despacho nº 21520127/2024-CGMac/Dilic solicitou avaliação técnica da documentação encaminhada pela Carta DPBR-2024-13341(SEI 21314028) e seus anexos, objeto de análise deste parecer.

Em 09/01/2025, Ministério Público Federal (MPF) - Procuradoria da República no Amapá, através do Ofício nº 31/2025/GABPR1-PAAE (21666008), solicitou à Superintendência do Ibama no Amapá, a renovação do link de acesso aos Estudos Ambientais em licenciamento no Ibama e a última revisão aprovada da Área de Influência da atividade de perfuração marítima no Bloco FZA-M-59.

Em 10/01/2025, a Superintendência do Ibama no Amapá, através do Despacho nº 21666054/2025-Supes-AP, encaminhou as solicitações do Ofício nº 31/2025/GABPR1-PAAE ao Núcleo de Licenciamento Ambiental do Ibama no Amapá.

Em 13/01/2025, o Núcleo de Licenciamento Ambiental do Ibama no Amapá encaminhou à COEXP o

Ofício nº 31/2025/GABPR1-PAAE (21666008) para conhecimento e tomada das devidas providências, em caráter de urgência.

Em 13/01/2025, a DILIC, através do Ofício nº 12/2025/Coexp/CGMac/Dilic respondeu ao Ofício nº 31/2025/GABPR1-PAAE (21666008).

Em 21/01/2025, a Petrobras, através da carta SMS DPBR-2025-04243 (21750414), atualizou a presidência do Ibama quanto ao andamento da implementação da Unidade de Estabilização e Despetrolização em Oiapoque/AP –UED-OIA.

Em 27/01/2025, a Superintendência do Ibama no Amapá, através do Despacho nº 21820015/2025-Supes-AP, encaminhou pedido de acesso ao processo.

Em 04/02/2025, a COEXP, através do Despacho nº 21707758/2025-Coexp/CGMac/Dilic, solicitou à equipe técnica do presente processo de licenciamento ambiental prioridade para elaboração de parecer técnico com a análise da Carta DPBR-2024-13341(SEI 21314028) e seus anexos, objeto de análise deste parecer, "com vistas a avaliar a possibilidade de aprovação conceitual, ou não, do PPAF apresentado, bem como da viabilidade de iniciar o planejamento para realização da Avaliação Pré-Operacional - APO prevista para o presente licenciamento".

Em 10/02/2025, a Petrobras, através da carta SMS/LMA/GA-DENGE-DCORP/POCOS-SUB DPBR-2025-09547 encaminhou o documento "Proposta para o Gerenciamento da Bioincrustação por Coral-Sol no Casco da sonda ODN II NS-42 para atendimento ao PPCEX e requisitos do licenciamento do Bloco FZA-M-59".

3. ANÁLISE

O presente Parecer Técnico tem por objetivo analisar as informações apresentadas pela Petrobras em resposta ao Ofício nº 2540/2024/GABIN (20909731), encaminhado à empresa pela Presidência do Ibama, em 25.10.2025. O documento faz menção ao Parecer Técnico nº 223/2024-Coexp/CGMac/Dilic (20656454), que analisa a “Reapresentação de Pedido de Expedição da Licença Ambiental para a Atividade de Perfuração Marítima no Bloco FZA-M-59” e documentação complementar, conforme detalhado no Histórico deste Parecer Técnico, e os Despachos 20806078/2024-Coexp/CGMac/Dilic, 20846344/2024-CGMac/Dilic e 20889144/2024-Dilic, que apresentam a avaliação e entendimento das chefias acerca da análise e conclusão do Parecer Técnico nº 223/2024.

Naquele Parecer Técnico, a equipe técnica entendeu que não caberia apresentar solicitações à empresa, com base no entendimento de que a etapa recursal, na qual o processo ainda se encontra, demandaria um posicionamento conclusivo acerca das informações apresentadas no recurso e posteriores complementações protocoladas pelo empreendedor. Assim, com base nos documentos apresentados, concluiu-se não haver elementos suficientes que permitissem a revisão da sugestão de indeferimento da licença ambiental e do arquivamento deste processo de licenciamento ambiental. Em entendimento diverso, porém, a Presidência do Ibama apontou, no referido Ofício, algumas questões elencadas no Parecer Técnico nº 223/2024 a serem abordadas pela Petrobras em nova complementação a ser analisada pelo Ibama.

Assim, anexo à Carta SMS DPBR-2024-13341 (21314028), de 29/11/2024, a Petrobras encaminhou documento com respostas ao Ofício nº 2540/2024/GABIN e ao Parecer Técnico nº 223/2024, limitadas às questões do Plano de Proteção à Fauna - PPAF, e à Revisão 06 do PPAF, de novembro de 2024. A presente análise será focada na revisão do PPAF, recorrendo, eventualmente, a informações apresentadas no documento de respostas encaminhado pela empresa. Ademais, por se tratar de questão de grande relevância para o licenciamento ambiental, retomará a questão de impactos ambientais não avaliados no decurso do presente processo, rotineiramente abordada em todos os processos de licenciamento dessa e demais tipologias.

Cabe destacar que não há norma vigente que regule o processo de recurso administrativo às decisões da Presidência do Ibama acerca dos empreendimentos licenciados pelo órgão. Logo, não há definição acerca de prazos de análise e manifestação do Ibama, tampouco sobre a possibilidade de solicitações de novas informações e consequente apresentação de complementações por parte do empreendedor. De todo

modo, o entendimento desta equipe técnica é de que, após quase dez anos de tramitação, que culminaram na negativa da licença ambiental ainda em maio de 2023, e apresentação e análise de recurso administrativo da empresa, não há margem para o prolongamento do presente processo. Portanto, com base nas questões que serão expostas nos tópicos a seguir, que estão apoiadas também em análises pretéritas devidamente registradas no Histórico, é novamente apresentado um posicionamento técnico conclusivo, a ser apreciado pelas instâncias superiores do Instituto.

3.1 - Impactos ambientais não avaliados no Estudo de Impacto Ambiental

Conforme exposto detalhadamente no Parecer Técnico nº 223/2024-Coexp/CGMac/Dilic, a Petrobras, através da Carta SMS 0002/2024 (20059033), se recusou a proceder a solução delineada pelo Ibama e pela Fundação Nacional dos Povos Indígenas - Funai [Ofício nº 3031/2023/DPDS/FUNAI (17866860)] diante da constatação de impactos não previstos no Estudo de Impacto Ambiental - EIA, relacionados ao ruído provocado pelas suas aeronaves em Terras Indígenas no município de Oiapoque/AP.

Vale mencionar que a existência dos impactos em si nunca fora apontada como impeditiva para o prosseguimento do processo de licenciamento, os quais, se presume, poderiam vir a ser satisfatoriamente mitigados com medidas apropriadas. A problemática se deu em função da reiterada recusa da empresa em avaliar os impactos e propor as medidas fundamentadas, conforme prevê a Resolução CONAMA nº 1 de 1986, que baliza o licenciamento ambiental e que o órgão tem o dever de seguir.

Se a empresa tivesse optado pelo caminho técnico, muito provavelmente a questão estaria encaminhada, com um estudo embasado e proposições de medidas que atenderiam a legislação ambiental e indigenista. Para além da dimensão teórica e legal, possivelmente resultariam na minimização dos impactos em questão, respeitando assim o direito dos impactados pelos seus empreendimentos, o que é particularmente sensível quando se refere a povos e comunidades tradicionais.

Entretanto, para esquivar-se da resolução técnica, a empresa optou por perseguir uma resolução jurídica, solicitando ao Ministério de Minas e Energia - MME que acionasse a Advocacia-Geral da União - AGU em prol do seu interesse de não realizar a avaliação e mitigação destes impactos [Carta Presidência nº 0072/2023 (19482537)].

Apesar da AGU ter se manifestado duas vezes pela inadmissibilidade do pedido encampado pelo MME [Cota n. 00119/2024/DECOR/CGU/AGU (20383574) e Nota n. 00051/2024/DECOR/CGU/AGU (20383583)], a manifestação final do órgão, exarada no Parecer n. 00019/2024/CONSUNIAO/CGU/AGU (20383596) afirma que

- (i) o IBAMA não detém competência para analisar o licenciamento ambiental do Aeroporto de Oiapoque - AP, em face da atribuição legal do órgão estadual ambiental - SEMA/AP, conforme dispõe o art. 13, da LC 140/2011;
- (ii) não constitui fundamentação adequada para análise do pedido de reconsideração do licenciamento do bloco FZA-M-59 a verificação de impacto do tráfego aéreo do Aeroporto de Oiapoque - AP sobre as comunidades indígenas do entorno do aeródromo.

Ocorre que, como a própria AGU já havia constado em suas duas manifestações anteriores, o Ibama em nenhum momento questionou a competência ou a condução do licenciamento ambiental do aeródromo de Oiapoque. A avaliação de impactos que apresentam correlação com outras estruturas já licenciadas é corriqueira na prática do licenciamento ambiental, incluindo a de atividades de exploração e produção de petróleo e gás *offshore*.

Apenas como exemplo, a Petrobras executa, no âmbito do licenciamento ambiental de sua estrutura *offshore* nas Bacias de Santos, Campos e Espírito Santo, o Programa Macrorregional de Caracterização do Tráfego de Aeronaves (PMCTA), que monitora o fluxo e os impactos das aeronaves que prestam apoio às suas plataformas (processo 02001.023027/2021-29).

No presente licenciamento da atividade de perfuração no bloco FZA-M-59, o EIA elaborado pelo

empreendedor elencou seis impactos no meio socioeconômico e oito no meio biótico relacionados ao uso das bases de apoio, ou seja, do aeródromo de Oiapoque e do Porto de Belém. Entre os quais figuram a "Pressão sobre o setor aeroportuário devido à demanda de transporte aéreo de mão de obra", pelo qual se constatou o aumento de 3000% no uso do aeródromo de Oiapoque, e "Alteração no comportamento e afugentamento da avifauna em função dos ruídos gerados pelas aeronaves" (grifo nosso).

Desta forma, não há como escapar da constatação de uma evidente contradição no EIA elaborado pelo empreendedor, uma vez que o mesmo considera os impactos das aeronaves sobre a avifauna como impacto da atividade de perfuração, mas quando as mesmas aeronaves impactam comunidades indígenas, considera impactos exclusivos do aeródromo de Oiapoque.

Nota-se ainda que esta resolução jurídica contraria não apenas este processo, mas toda a prática de licenciamento ambiental no país ao impedir a avaliação de impactos que possuem interface com outras estruturas já licenciadas.

Apesar de óbvio, é importante frisar que a decisão jurídica não tem o poder de eliminar na realidade os impactos provocados pelo ruído das aeronaves sobre as comunidades indígenas, caso o empreendimento venha a ocorrer. A decisão apenas impede a possibilidade de serem estabelecidas, em processo dialógico entre Ibama, Funai, empresa e partes interessadas, medidas que possibilitassem mitigar ou até mesmo evitar tais impactos.

Portanto, do ponto de vista técnico e da realidade vivida pelas comunidades impactadas, a decisão jurídica não trouxe nenhum ganho. Ao contrário, além da contradição teórica, permanece a constatação de impactos não avaliados pelo EIA, sem medidas mitigadoras adequadas e fundamentadas, em contradição à Resolução CONAMA nº 1 de 1986, e que resulta na maior exposição dos povos indígenas aos impactos do empreendimento.

Neste sentido, em observação às normativas e aos critérios técnicos, que competem a esta equipe, entende-se que não foi apresentada solução para a problemática e, consequentemente, que permitam a continuidade do processo de licenciamento da atividade.

3.2 – Plano de Proteção à Fauna - PPAF

A perfuração marítima em blocos *offshore* não é uma atividade trivial e acarreta impactos socioambientais, além de ser potencialmente poluidora, o que justifica a necessidade de licenciamento ambiental. Parte dos impactos identificados é potencial e está relacionada aos riscos intrínsecos das atividades realizadas. O principal deles é o risco de incidentes que levem ao derramamento de óleo no mar, que pode ter consequências catastróficas para a biodiversidade local e para as populações humanas que dela dependem diretamente.

No acidente ocorrido no poço de *Macondo*, no Golfo do México, atividade de perfuração exploratória como a proposta no bloco FZA-M-59, houve o vazamento por 87 dias, gerando uma descarga de cerca de 800.000 m³ de óleo no mar. A mancha de óleo atingiu locais a pelo menos 800 km de distância da fonte do vazamento, cobrindo uma área de aproximadamente 180.000 km² (o estado do Amapá possui 142.814 km²) apenas na superfície, desconsiderando o óleo disperso na coluna d'água (NORSE e AMOS, 2010). Após o acidente, cerca de 230.000 km² foram fechados para pesca e o turismo foi severamente impactado.

A biodiversidade local também foi amplamente atingida. Mais de 8000 aves, de 102 espécies (Biello, 2011), foram coletadas à época, sendo cerca de 6000 encontradas mortas no primeiro ano após o acidente. Mais de 1400 mamíferos marinhos foram observados na mancha de óleo, e todas as 21 espécies do grupo que ocorrem na região foram expostas, com pelo menos 150 espécimes encontrados mortos durante o acidente (Giltz, 2020). Sobre esse grupo, Williams et al., (2011) estimam que, para cada indivíduo morto encontrado, haveria cerca de 50 outros não detectados.

Esse acidente e suas graves consequências socioambientais e financeiras compeliram a indústria de óleo

e gás a revisar e aperfeiçoar os planos, estratégias e recursos de segurança para atuação durante tais eventos. Especificamente, a contaminação da fauna e a consequente morte de milhares de indivíduos de diferentes espécies reforçaram a necessidade do planejamento prévio para o atendimento aos animais, provocando mudanças e atualizações nos protocolos de resposta à fauna em nível global.

No Brasil, o Plano de Proteção à Fauna - PPAF se insere nas obrigações legais das atividades de exploração e produção de petróleo e gás natural como parte integrante dos Planos de Emergência Individual dos empreendimentos licenciados. Em suma, os empreendedores devem planejar e prever as ações e recursos necessários para atuar na proteção da fauna em caso de incidente com vazamento de óleo. Em geral, tais atividades são complexas e estão sujeitas a fatores externos, alheios ao controle do empreendedor, como as condições meteoceanográficas e a própria dinâmica dos animais impactados, que podem colocar em risco, também, a segurança dos profissionais responsáveis pela execução do Plano.

No caso da Bacia da Foz do Amazonas, conforme já destacado em manifestações técnicas pregressas, as condições meteoceanográficas da região representam um grande desafio à execução de atividades de proteção, resgate e transporte de fauna. Não à toa, a presente análise avalia a sexta revisão do PPAF proposto pela Petrobras, que, apesar da experiência conceitual e prática demonstrada em outras bacias petrolíferas, como a de Santos, também está sujeita às dificuldades e desafios específicos da região da Foz do Amazonas.

Em 2011, a Petrobras realizou atividade de perfuração exploratória no bloco FZA-4, quando houve acidente com a sonda de perfuração. À distância de 126 km da costa e 134 metros de lâmina d'água, a empresa teve que abandonar o poço perfurado depois que as fortes correntes da região causaram um acidente que culminou com a perda de posição da sonda SS-52, provocando danos no riser. Procedimentos para início do abandono do poço e recolhimento das partes danificadas só puderam ser realizados quatro dias depois do incidente, devido às condições meteoceanográficas. À época, não existia a figura do PPAF e as exigências referentes ao atendimento à fauna em caso de vazamento de óleo eram precárias nos processos de licenciamento ambiental no país, que ainda não adotava as melhores práticas internacionais.

A Bacia da Foz do Amazonas está sob influência da Zona de Convergência Intertropical (ZCIT) que, de forma simplificada, é responsável pela formação de intensas e frequentes tempestades na região, principalmente no período entre janeiro e junho, período conhecido como chuvoso, caracterizado por ventos fortes, chuvas intensas e grande nebulosidade, principalmente na porção oceânica da faixa de latitude.

A região é conhecida pela baixa variabilidade das correntes ao longo do ano, com fluxo predominantemente para noroeste, e formação de vórtices em decorrência da retroflexão da Corrente Norte do Brasil (CNB), que pode atingir valores aproximadamente de 5 nós de velocidade no seu núcleo, com valores médios de quase 3 nós de velocidade. E também pela ocorrência de ventos alísios com velocidade média de 12 nós, que podem chegar a 32 nós de velocidade, como apresentado nos estudos de caracterização.

A título de comparação, a Corrente do Brasil, que caracteriza o fluxo oceânico da região sudeste, tem, em média, 1 nó de velocidade, ou seja, a Corrente Norte do Brasil apresenta velocidade média três vezes maior que a Corrente do Brasil, o que amplia os desafios da atividade na região.

O poço a ser licenciado se localiza a 179 km da costa do Amapá, em lâmina d'água de 2880 metros, entre as maiores profundidades já perfuradas no país, o que representa desafios intrínsecos a esta condição. De acordo com as estatísticas do *Worldwide Offshore Accident Databank* (WOAD) (Du et al., 2023), as atividades de perfuração foram responsáveis por 95,22% de todos os acidentes ocorridos em plataformas de perfuração e produção, em águas profundas, de 1975 a 2014.

Tal cenário de complexidade que ilustra esse processo de licenciamento, além de impulsionar melhorias e inovações para os PPAF em geral, reforça a necessidade urgente de avaliações estratégicas para melhor compreensão das dinâmicas climatológicas e oceanográficas, bem como da sociobiodiversidade que lá reside, o que também já foi ponderado em análises anteriores do Ibama. O Atlas de Sensibilidade Ambiental ao Óleo da Bacia Marítima da Foz do Amazonas, publicado em 2016, talvez seja o principal

esforço nacional para identificação da sensibilidade dos ecossistemas costeiros e marinhos, de seus recursos biológicos e das atividades socioeconômicas que caracterizam o uso e a ocupação da região, servindo de guia para o planejamento de contingência e das ações de resposta a incidentes de poluição por óleo. O Atlas descreve a elevada sensibilidade ambiental de toda a Bacia da Foz do Amazonas, com a notável ausência do Grande Sistema de Recifes do Amazonas, que estava em processo de descrição durante a elaboração do documento. Destaca-se que os recifes se encontram em área próxima à atividade de perfuração proposta e podem ser atingidos em caso de vazamento de óleo.

Já para a análise dos Planos de Proteção à Fauna - PPAF nos processos de licenciamento ambiental, o documento oficial de referência é o Manual de Boas Práticas - Manejo de fauna atingida por óleo. Publicado em 2018, o Manual integra o Plano Nacional de Ação de Emergência para Fauna Impactada por Óleo (PAE-Fauna), resultado de parceria entre IBAMA e IBP (Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás), do qual a Petrobras é associada. Essas iniciativas estão previstas no Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional (PNC), atualmente regido pelo Decreto nº 10.950/2022. Ademais, são considerados a experiência analítica da equipe e os princípios que regem a Política Nacional de Meio Ambiente, bem como compromissos internacionais assumidos pelo Brasil.

No que tange o PPAF em tela, registra-se que as informações apresentadas pela Petrobras em resposta ao Ofício nº 2540/2024/GABIN e ao Parecer Técnico nº 223/2024-Coexp/CGMac/Dilic sanaram algumas dúvidas pontuais e tornaram mais compreensíveis aspectos específicos do Plano. No entanto, não se verificam alterações substanciais em pontos fundamentais das ações propostas. Na verdade, para além das explicações e detalhamentos provocados pelo referido Parecer e incluídos na Revisão 06 do Plano, o único avanço real na estratégia apresentada é a proposta de que uma das duas já previstas embarcações *offshore* dedicadas ao monitoramento, resgate e manejo de fauna permaneça nas imediações da sonda de perfuração durante a fase reservatório do poço, o que permitiria o início quase imediato das atividades em caso de incidente com vazamento de óleo nesse período da atividade.

Tal alteração, no entanto, não atenua as principais fragilidades do Plano, que residem no tempo de deslocamento dos animais que vierem a ser resgatados, como reiteradamente pontuado nos Pareceres Técnicos anteriores. Em lugar de buscar soluções reais para tal questão, a Petrobras opta por enaltecer a excelência do Plano proposto por ela mesma e apenas reafirmar, contra todas as ponderações colocadas pelo Ibama, que sua estratégia atende aos tempos definidos no Manual de Boas Práticas. Exemplo disso se verifica na afirmação da empresa de que

os três níveis de resposta à fauna estão plenamente contemplados pelo PPAF, em alinhamento com as práticas internacionais de resposta à fauna. Cabe ressaltar que em nenhuma outra operação executada no país, mesmo em áreas de produção consolidada, onde há licença ambiental para perfurar dezenas de poços por ano, um plano de resposta à fauna alcançou tamanha magnitude, de modo que a Petrobras discorda veementemente que o PPAF apresentado vai pouco além do trivial, ainda mais para a atividade de perfuração de curta duração. Pelo contrário, trata-se de um PPAF ímpar na indústria, o qual buscou incorporar cuidadosamente as condições ambientais da região onde se pretende operar, assim como todas as considerações apresentadas pelo órgão.

Conforme já salientado, a região que a Petrobras pretende explorar também não encontra similaridade com nenhuma outra bacia produtora do país em termos de riqueza e sensibilidade socioambiental, além de não contar com a infraestrutura e acessibilidade a recursos disponíveis em áreas de atividade consolidada, nas quais toda a cadeia da indústria de óleo e gás está bem estabelecida. Não à toa, a Bacia da Foz do Amazonas e boa parte da Margem Equatorial são chamadas de “nova fronteira”, termo autoexplicativo. Nesse contexto, entende-se tratar de um empreendimento sem precedentes, de modo que é natural que a estrutura de emergência e atendimento à fauna em caso de vazamento de óleo também seja, obrigatoriamente, sem precedentes.

Além disso, a Petrobras “opina que o foco desta discussão não é a probabilidade de atendimento aos tempos previstos no Manual (...), mas sim que haja garantia de que os animais estejam devida e adequadamente estabilizados e assistidos por equipe veterinária”. Esta, entretanto, é premissa básica de todo e qualquer Plano de Proteção à Fauna e deve ser sempre garantida. Tal aspecto somente se torna digno de nota quando o responsável pelo Plano é virtualmente incapaz de promovê-lo, ou quando as dificuldades de atendimento a outras determinações técnicas são tamanhas, que suscitam o anseio de

afrouxar seus critérios.

É exigência do Manual de Boas Práticas, por exemplo, a utilização de embarcações adaptadas e tripuladas com veterinários para o atendimento à fauna, o que a Petrobras arroga como um dos diferenciais do Plano apresentado. Conforme previsto no documento, se referindo ao tempo máximo de deslocamento dos animais do local de resgate até a admissão no centro ou instalação fixa, “quando se tratar de ambientes *offshore* que também envolva tempos de deslocamento superiores a seis horas, a estabilização deverá ser iniciada excepcionalmente no próprio meio de transporte, desde que atendidos os requisitos mínimos descritos neste manual para a estabilização do animal” (grifo nosso). Uma vez que o menor tempo de deslocamento apresentado pela empresa é de 10h30, o que caracteriza a excepcionalidade e será detalhado mais adiante, torna-se imperativo dispor de equipamentos, materiais e profissionais já nas embarcações de resgate e transporte *offshore*.

Ademais, também prevê o Manual que, quando a recepção dos animais se dá em instalação móvel, como as embarcações propostas pela Petrobras, “estes devem ser transferidos no prazo máximo de 24 horas do recebimento, para centros ou instalações, independente da quantidade de animais”. Nos Pareceres Técnicos anteriores, o Ibama apontou diversos fatores que podem impactar no tempo de transporte dos animais, questionando a real capacidade do Plano proposto em atender tal prazo. A empresa, como se verá, não apenas não responde adequadamente aos questionamentos, como, já dito, desvia dos critérios técnicos estabelecidos.

Além de tentar tirar o foco dos elevados tempos de transporte previstos, a Petrobras afirma entender “que os tempos descritos no Manual de Boas Práticas são condizentes com a região costeira”, mas ela mesma contradiz a afirmação em diversas passagens dos documentos apresentados. Para não restar dúvidas, o Manual, elaborado conjuntamente pelo Ibama, representantes da indústria de petróleo e gás e especialistas em manejo de fauna, “estabelece as ações mínimas necessárias à resposta a um incidente de poluição por óleo em águas jurisdicionais brasileiras, que envolva fauna impactada ou sob risco” (grifo nosso).

O Manual de Boas Práticas é, como já afirmado, a principal referência técnica nacional para balizar os Planos de Proteção à Fauna submetidos no âmbito das atividades de exploração e produção de petróleo e gás, e não há margem legal para esta equipe técnica desconsiderá-lo no presente processo de licenciamento ambiental.

Isto posto, passa-se a abordar - e reiterar, detidamente, os aspectos relevantes que seguem não atendidos pela empresa.

Reitera-se que na Revisão 06 do PPAF a empresa incluiu a manutenção de uma das duas embarcações dedicadas *offshore*, com velocidade de até 10 nós, na área da locação durante toda a perfuração da fase reservatório do poço, sendo essa a única atualização significativa da estratégia apresentada na versão anterior do Plano. Pode-se citar, também, a consolidação da Unidade de Estabilização e Despetrolização do Oiapoque - UED-OIA como principal base para atendimento à fauna no âmbito do PPAF, porém tal instalação já estava prevista na Revisão 05, ainda que indicada como construção futura. Os demais recursos constantes desta nova versão do PPAF já haviam sido apresentados em versões anteriores ou não configuram melhorias significativas no Plano proposto.

O Ibama vinha apontando o longo tempo de deslocamento das embarcações dedicadas *offshore*, que estariam de prontidão em Belém, como uma fragilidade do PPAF, ainda que o Manual de Boas Práticas não estabeleça tempo de referência para o início das atividades de monitoramento e atendimento à fauna. Fora da fase de reservatório do poço, os tempos de mobilização e deslocamento dessas embarcações seguem os mesmos, entre 26 e 35 horas para a embarcação rápida (20 nós) e 48 e 67 horas para a outra (de 10 nós). A presença de uma embarcação dedicada nas proximidades da sonda durante a fase reservatório do poço possibilitaria o início quase imediato das ações de monitoramento, resgate e estabilização de fauna em caso de vazamento de óleo durante essa etapa crítica da atividade de perfuração, desde que o resgate ou captura dos animais seja possível.

No entanto, o ponto crítico do PPAF proposto está relacionado aos tempos de deslocamento após o resgate dos animais. A Petrobras sustenta que é capaz de atender ao prazo de 24 horas estabelecido no Manual para a chegada dos animais resgatados nas instalações veterinárias previstas no Plano. Cabe

sempre frisar que tal prazo é uma excepcionalidade prevista no caso de a recepção e estabilização inicial serem realizadas em instalação móvel, que seriam as embarcações dedicadas *offshore*. O PPAF prevê algumas possibilidades de transporte dos animais, que serão detalhadas a seguir, reiterando o entendimento da equipe técnica do Ibama acerca de cada uma delas.

Caso o resgate de um animal oleado seja autorizado pela EOR (Estrutura Organizacional de Resposta) da empresa e seja bem sucedido, as próprias embarcações a partir das quais fosse realizada a captura exerceriam o papel de instalação móvel, na qual seria feita a recepção e estabilização inicial. A partir daí, a alternativa apresentada no PPAF que resulta no menor tempo de deslocamento até uma instalação fixa seria o transporte do animal até a sonda de perfuração, com posterior deslocamento aéreo até o aeródromo de Oiapoque e de lá, por via terrestre, novo deslocamento até a UED-OIA. No melhor cenário, essa alternativa poderia ser executada em até 3h10, sendo uma hora de navegação do local de resgate até a sonda, 1h40 de voo até o aeródromo de Oiapoque e mais 30 min de deslocamento terrestre até a UED-OIA. Cabe destacar que o transbordo da embarcação para a sonda não foi detalhado pela Petrobras, embora tal questionamento já tenha sido apresentado no Parecer Técnico nº 223/2024.

Ainda que haja particularidades que podem impactar significativamente os tempos apresentados pela Petrobras, o principal questionamento a essa alternativa é a sua viabilidade. Além de a empresa não utilizar usualmente o modal aéreo para o transporte de animais resgatados em plataformas, mesmo em exercícios simulados de vazamento de óleo realizados em outras bacias produtoras, em caso de incidente real, é bastante provável que haja restrição de pousos e decolagens na sonda, seja por questões de segurança, uma vez que a chegada de uma aeronave aumenta o risco de novos incidentes, ou pela interdição do heliponto, que pode ser danificado como consequência do próprio incidente. Ademais, o Manual de Boas Práticas prevê que o transporte em aeronaves deve ser realizado em local pressurizado e climatizado, o que praticamente elimina a possibilidade de alocação dos animais no compartimento de carga de helicópteros. Assim, os animais oleados deverão ser alojados no interior da aeronave, devendo ser garantido o isolamento da cabine do piloto, o que não é comum. Portanto, no entendimento da equipe técnica, a possibilidade de transporte aéreo de animais contaminados por óleo é remota, ainda que desejada.

Também por via aérea, o Plano prevê o deslocamento direto da sonda para o aeroporto de Belém e entre os aeroportos de Oiapoque e Belém, após o deslocamento entre sonda e Oiapoque. Porém, além de apresentarem tempos maiores, incorrem nas mesmas limitações já expostas.

Diante disso, restam as opções de transporte marítimo. O deslocamento até o porto de Belém foi a estratégia principal apresentada pela Petrobras nas versões iniciais do PPAF, porém o elevado tempo do trajeto, entre 22 e 31 horas, utilizando a embarcação rápida, somente permitiria atendimento ao prazo de 24 horas estabelecido pelo Manual em condições ótimas de clima e navegação, o que é questionável, pois representa uma exceção na região como apontado anteriormente. Como alternativa, a Petrobras propôs a implementação da Unidade de Estabilização e Despetrolização do Oiapoque - UED-OIA, que se encontra em construção, com o objetivo de reduzir o tempo de deslocamento.

O transporte dos animais até a UED-OIA também envolve desafios logísticos e é extremamente dependente das condições meteorológicas. Conforme previsto no Plano, o deslocamento a partir do local de resgate do animal seria realizado pela embarcação rápida dedicada *offshore*, que pode navegar até 20 nós. Essa embarcação se deslocaria até a foz do rio Oiapoque, o que levaria, no melhor cenário, cinco horas. Destaca-se que, na Tabela III.6.1.7-2 do PPAF que apresenta os tempos totais estimados de transporte desde o resgate até a UED-OIA, são considerados três cenários de deslocamento até a foz do rio Oiapoque: (i) resgate próximo à sonda; (ii) resgate na fronteira com a Guiana Francesa e; (iii) resgate a 80 milhas náuticas da sonda, em território da Guiana Francesa.

Embora o ponto de resgate seja cada vez mais distante do primeiro para o último cenário, o tempo de navegação estimado até a foz do rio Oiapoque é o mesmo: entre cinco e sete horas.

De todo modo, as cinco horas estimadas para o deslocamento entre o ponto de resgate e a foz do rio Oiapoque podem aumentar significativamente, a depender das condições de navegação. Além das fortes correntes existentes na região, chuvas e ventos intensos podem aumentar a ondulação do mar, reduzindo a velocidade de navegação, até por questões de segurança. Ademais, como frisado pela própria Petrobras, “a velocidade da embarcação e o ruído do motor são aspectos a serem considerados

para conforto do animal transportado mediante análise do médico veterinário embarcado durante todo o trajeto, garantindo o suporte clínico que se faça necessário”, o que potencialmente também limita a velocidade de deslocamento.

Outro fator que pode influenciar o tempo apresentado é a necessidade de transbordo entre as embarcações, caso o resgate seja realizado pela outra embarcação, que se desloca até 10 nós e conta com equipe maior, o que indica que será prioritária para as ações de resgate. A necessidade de transbordos na estratégia apresentada foi apontada diversas vezes como uma limitação, no Parecer Técnico nº 223/2024, tendo a Petrobras afirmado, no documento de resposta ao Parecer, que “as ações de transbordo serão realizadas em período operacional com luz natural”. Tal postura é compreensível do ponto de vista da segurança das operações, dos profissionais e dos animais envolvidos, porém impõe consideráveis limitações à estratégia. Caso as condições climáticas e oceanográficas impeçam o transbordo de um animal resgatado durante o dia, todo o período noturno deverá ser contabilizado no tempo de atendimento.

O mesmo vale para o transbordo seguinte, da embarcação *offshore* para a *nearshore*, a ser realizado na região da foz do rio Oiapoque. Devido à baixa profundidade da área, as embarcações *offshore* não podem navegar na foz e no interior do rio, sendo necessário o transbordo entre as embarcações para a continuidade do deslocamento até o píer de Oiapoque. Reitera-se que esse transbordo também envolve riscos e depende de condições climáticas e oceanográficas adequadas, com destaque para a variação das marés na região costeira, além da disponibilidade de luz natural, o que também pode resultar no aumento do tempo de deslocamento. Adicionalmente, conforme previsto no Plano, as embarcações *nearshore* também estarão dedicadas ao monitoramento e manejo de fauna da região costeira e podem estar distantes do ponto de transbordo quando acionadas para realizar o transporte.

Vencidas essas etapas, o tempo estimado de deslocamento da foz do rio Oiapoque até o píer é de cinco horas, em embarcações do tipo “voadeira” ou “catraia”, dedicadas. Entende-se que pode haver influência do volume e direção da vazão do rio Oiapoque no tempo de deslocamento, além da necessidade de regular a velocidade da embarcação, considerando o conforto do animal, conforme destacado para as embarcações *offshore*. Adicionalmente, embora afirme que “Todas as embarcações *offshore* e *nearshore* terão as mesmas condições de estabilização dos animais, com presença de área climatizada, de modo a disponibilizar o mesmo nível de cuidado aos pacientes”, ainda restam dúvidas quanto à real capacidade de manutenção dos cuidados nas “voadeiras”. Conforme afirmado pela Petrobras, tais embarcações medem entre 11 e 15 metros, possuindo somente uma área abrigada. Caso essa área seja climatizada, no caso do transporte de animais oleados, se tornaria um ambiente insalubre para o piloto e tripulantes da embarcação devido à possibilidade de volatilização do óleo impregnado nos animais. Caso não seja climatizada, haveria ventilação, mas o ambiente não apresentaria conforto térmico e isolamento. Pelo porte dessas embarcações, não se vislumbra a possibilidade de instalação de contêiner que garanta condições adequadas para continuidade da estabilização dos animais, sobretudo após a manipulação necessária para a realização do transbordo.

Outra questão não resolvida referente às estratégias de transporte marítimo e fluvial do Plano é o quantitativo de animais que pode ser transportado em cada embarcação. Há diferença significativa no porte das embarcações *offshore* e *nearshore*, o que certamente impacta a capacidade de recebimento de animais de cada uma delas. A Petrobras não apresenta tais números. Tal informação, todavia, guarda relação direta com a estratégia a ser adotada para o resgate e transporte dos animais, sendo a capacidade das embarcações *nearshore* um provável limitador. Pondera-se, ainda, que caso a estratégia de resgate envolva a continuidade do monitoramento ou atendimento a outros acionamentos de fauna oleada por uma mesma embarcação, o tempo que o primeiro animal ficará em estabilização aumentará, impactando no tempo de deslocamento até a UED-OIA.

Por fim, após o desembarque no píer, há previsão de transporte terrestre até a UED-OIA, estimado em 30 minutos. No total estimado pela Petrobras, o deslocamento desde o resgate até a chegada na UED-OIA seria de 10h30. Porém, considerando que a estratégia já opera na excepcionalidade do que prevê o Manual de Boas Práticas e todas as intercorrências e dificuldades mencionadas, entende-se que, dificilmente, o tempo apresentado será praticado, podendo superar as 24 horas estabelecidas no Manual. Conforme apontado no Parecer Técnico nº 223/2024, para que o tempo de deslocamento

previsto pela Petrobras fosse atingido, seria necessário que a embarcação resgatasse o animal e partisse imediatamente para a foz do rio Oiapoque, onde deveria ser realizado, sem intercorrências, o transbordo para a embarcação *nearshore*, que, por sua vez, deveria já estar posicionada no local quando a embarcação *offshore* chegasse.

Alternativamente ao transporte dos animais resgatados diretamente para a UED-OIA, está prevista a possibilidade de transporte marítimo e fluvial até a Vila Velha de Cassiporé, onde poderá ser mobilizada uma Unidade de Recepção de Fauna - URF. O transporte até lá também prevê transbordo da embarcação *offshore* para a *nearshore* na foz do rio Cassiporé. A empresa afirma que “Para compor essa URF, serão utilizados os recursos materiais e humanos disponíveis em Oiapoque/AP”, porém não apresenta os tempos de deslocamento das embarcações entre o rio Oiapoque e o rio Cassiporé. Na Tabela II.4.11-2 do PPAF constam a distância e o tempo de deslocamento terrestre entre a UED-OIA e Vila Velha de Cassiporé, 321 km e quatro horas, respectivamente, porém não é exposto se as embarcações serão transportadas por terra. Em caso afirmativo, espera-se que tal tempo seja maior.

Como já apontado no Parecer Técnico nº 223/2024, ao deixar a região *offshore* para transportar a fauna resgatada, não haveria embarcação substituta para iniciar novo transporte, caso outro animal fosse identificado e resgatado. Esse animal resgatado na ausência da embarcação rápida, que estaria em deslocamento, deveria aguardar até que ela retornasse, o que pode significar muitas horas, considerando que o tempo de deslocamento até a foz do rio Oiapoque é, na melhor das hipóteses, de cinco horas. Nesse caso, também, dificilmente o limite de 24 horas seria atendido.

Destaca-se que está prevista, no Plano, apenas uma embarcação substituta, que atuaria nas atividades de monitoramento e resgate nas imediações da mancha no caso de necessidade de troca de turma da embarcação dedicada *offshore*, que navega a 10 nós e, em princípio, não seria utilizada para transporte. A mudança somente ocorreria quando a embarcação substituta chegasse na área. Logo, o tempo de deslocamento não seria afetado, embora fosse garantida a presença de, ao menos, uma embarcação dedicada à fauna no local do incidente. Não é informado, porém, o quantitativo e a qualificação da tripulação da embarcação substituta. Em outra parte do Plano, a Petrobras afirma que “Cada embarcação de oportunidade será tripulada com no mínimo 01 médico veterinário e 01 especialista de fauna”, porém não especifica se seria o caso da embarcação substituta.

O Plano ainda prevê que “Na resposta continuada, estas embarcações (dedicadas *offshore*) receberão o apoio da Força-Tarefa de Manejo de Fauna em Embarcações de Oportunidade *Offshore*, que poderá permanecer no local do incidente fazendo resgate e estabilização de fauna, permitindo que a(s) outra(s) Embarcação(ões) Dedicada(s) de Manejo de Fauna realize(m) transporte dos animais até o ponto de entrega, conforme a situação”. Isso resolveria a questão do transporte de animais resgatados durante o deslocamento de um grupo resgatado anteriormente, porém deve-se frisar que o PPAF somente prevê uma embarcação rápida, de modo que, além de todas as ponderações apresentadas acerca das dificuldades meteoceanográficas e logísticas, o tempo de deslocamento dessas outras embarcações seria naturalmente maior, pela sua menor velocidade.

Para além das questões relacionadas ao tempo de deslocamento, há dúvidas acerca da própria capacidade de resgate dos animais. Não se tratam aqui de incertezas relacionadas à capacidade técnica da equipe especializada, mas novamente quanto à viabilidade da execução dos resgates. Como reconhecido pelos próprios especialistas, há vários desafios e restrições às ações de resgate e atendimento à fauna realizadas em ambiente *offshore*. Chilvers & Ruoppolo (2023) compilam vários deles. Destacam-se, aqui, riscos adicionais relacionados à saúde e segurança e maior consideração das condições ambientais e de mar. A Bacia da Foz do Amazonas, reforça-se, possui características meteoceanográficas ainda mais severas que aquelas encontradas nas Bacias de Campos ou Santos, impondo limitações ainda maiores ao sucesso das atividades planejadas.

Soma-se a isso o fato de a Petrobras afirmar que não há a possibilidade de resgate de espécies de cetáceos, sirênios e quelônios que pesem mais de 50 kg, o que exclui boa parte da megafauna local, a condenando aos efeitos deletérios da contaminação por óleo, que podem levar ao óbito. Apesar disso, procedimentos gerais para atendimento de espécies desses grupos e de aves são apresentados no Módulo V do PPAF, ainda que sejam majoritariamente focados em estratégias a serem executadas no litoral. Ou seja, a Petrobras afirma que não realizará o resgate de boa parte das espécies que podem ser

atingidas e não apresenta procedimentos de captura e resgate de fauna em ambiente *offshore*, no qual se concentra a estratégia do Plano proposto.

Dadas as características do litoral da região, com poucas faixas de praia, grande amplitude de marés, abundância de manguezais e áreas alagadiças, não há previsão de estratégias de monitoramento e resgate a serem realizadas nessa área, sendo o foco do PPAF as atividades *offshore*, justamente as menos eficientes e de maior complexidade de execução. Reitera-se, ainda, que as estratégias *offshore* propostas no Plano operam no limiar das exceções do Manual de Boas Práticas. Portanto, pretende-se adotar estratégias aceitas somente em casos excepcionais, o que não se configura como boa prática em se tratando de ações planejadas após a publicação das orientações oficiais, com o agravante de haver grande incerteza acerca do cumprimento de tais condições.

Em relação ao transporte terrestre, a empresa apresentou a possibilidade de contratação de veículos climatizados adicionais em regime de oportunidade, no entanto, não apresentou os tempos de mobilização, tampouco a disponibilidade de locais para a contratação de tais veículos, o que pode ser um desafio, dadas as especificidades de tais veículos e as dificuldades logísticas da região.

No que se refere às estratégias de resposta primária - manter o óleo afastado da fauna - e secundária - manter a fauna afastada do óleo, são apresentadas orientações gerais, com maior detalhamento da resposta secundária. A única ação específica do PPAF em relação à resposta primária é o recolhimento de carcaças, sendo afirmado que “As equipes do Grupo de Controle de Impacto *Offshore* são orientadas a reportar a presença de carcaças de animais a EOR, que deverão definir pela coleta ou não das mesmas”. No entanto, o Manual de Boas Práticas prevê que “Toda carcaça que for localizada deverá ser fotografada, numerada, identificada individualmente a espécie, o local, a data e a causa da morte, quando possível”, indicando como razões para coleta a prevenção de contaminação secundária por ingestão e a avaliação de impactos de mortalidade causada pelo óleo. Ademais, ressalta que “Cada espécime encontrado deve ser considerado como evidência da mensuração do dano ambiental e deve ser tratado como tal”.

De fato, na Tabela II-1 do Plano, há indicação de coleta de carcaças por todas as embarcações dedicadas, tanto *offshore*, quanto *nearshore*. Contudo, não há orientações específicas nas estratégias apresentadas para coleta, armazenamento e transporte das carcaças que vierem a ser identificadas.

Quanto à resposta secundária, o PPAF apresentado prevê recursos e especialistas para ações de afugentamento e captura preventiva de animais. Embora não se trate de uma fragilidade deste Plano em específico, vale frisar que as técnicas de afugentamento e dissuasão de fauna em ambiente *offshore* são de difícil execução e há pouco conhecimento científico acerca da eficácia de tais técnicas, sendo essa, também, uma possibilidade pouco viável, especialmente se consideradas as características climáticas e oceanográficas da região.

A Petrobras ratifica a disponibilidade de um helicóptero dedicado às ações de fauna, especificamente, de monitoramento e resgate. Acerca do monitoramento, é afirmado no Plano que “o planejamento dos voos considerará também rotas que possibilitem atingir o objetivo de monitoramento de fauna sem que haja impacto sobre populações tradicionais ao longo da rota, seja por adoção de altitudes maiores como piso de voo ou por desvios em locais de maior sensibilidade socioeconômica” (grifo nosso). Como já destacado no item 3.1 desta Análise, trata-se de um impacto que a empresa se negou a avaliar, tendo obtido um questionável entendimento favorável da Advocacia Geral da União. Uma vez que o impacto agora reconhecido não foi formalmente identificado e avaliado, não há como garantir que as medidas mitigadoras propostas sejam eficazes.

Destaca-se que, em suas considerações finais apresentadas no documento de resposta, a Petrobras afirma ser “importante considerar que a Margem Equatorial já conta com intensa atividade de navegação marítima” e que, “Nesse cenário, em que já se encontra presente na região o risco de incidente por conta do transporte marítimo, a presença da Petrobras contribui para fortalecer os cuidados ambientais na região e reforça a disponibilidade de recursos para enfrentamento de eventuais incidentes envolvendo vazamento de óleo na região”. As afirmações são descabidas, uma vez que, em Estudo Ambiental, não cabe propaganda do empreendedor. Ademais, o tráfego de embarcações não relacionadas ao empreendimento e os acidentes a ele relacionados possuem regulamentação própria e não guardam

relação com o presente processo de licenciamento ambiental. Ainda que se considere a possibilidade de que a Petrobras possa “fortalecer os cuidados ambientais na região”, tal aspecto deveria ser tratado no âmbito da Identificação e Avaliação de Impactos Ambientais do empreendimento, porém não há registro de tal avaliação no presente processo, o que torna tal ponderação vazia. Pode-se, ainda, afirmar que o tráfego marítimo tem também relação com a intensa atividade pesqueira da região, que seria altamente impactada no caso de vazamento de óleo relacionado ao empreendimento, impacto esse identificado e avaliado no presente processo.

Finalmente, registra-se que no evento de vazamento de óleo da plataforma P-53, ocorrido em 2019, na Bacia de Campos, houve negligência da empresa, conforme exarado no Parecer Técnico nº 54/2019-NUPAEM-RJ/DITEC-RJ/SUPES-RJ (5851057), do Núcleo de Prevenção e Atendimento às Emergências Ambientais do Rio de Janeiro (Nupaem-RJ). O documento aponta que, mesmo tendo acesso às imagens de satélite que demonstram a origem do vazamento na plataforma, a Petrobras não comunicou imediatamente o acidente, que culminou no toque de óleo bruto no litoral fluminense, denunciado pela Reserva Extrativista de Arraial do Cabo. A responsabilidade pela contaminação local só pôde ser confirmada após a solicitação de análise da origem do óleo coletado nas praias, a partir de demanda do IBAMA, indicando que a presença da Petrobras nem sempre é sinônimo de fortalecimento dos cuidados ambientais em áreas nas quais atua.

Conclui-se que a Revisão 06 do PPAF não apresentou novidades técnicas significativas em relação à versão anterior, mantendo-se os tempos de deslocamento após o resgate dos animais da Revisão 05. Conforme ponderado ao longo da análise, diversas variáveis podem afetar os tempos apresentados, que já são demasiadamente longos e demandam condições ótimas para atendimento aos casos excepcionais previstos no Manual de Boas Práticas. A análise apresentada evidenciou, ainda, que não haverá possibilidade de resgate de inúmeros grupos e espécies, incluindo aquelas ameaçadas, o que poderá resultar em perda maciça de biodiversidade em caso de vazamento de óleo, levando estes animais à morte. Para os grupos possíveis de serem resgatados, não foram apresentadas técnicas viáveis de captura no ambiente *offshore*, ainda que a literatura especializada reconheça que tais técnicas são pouco efetivas, mesmo em áreas de exploração e produção com condições meteoceanográficas mais favoráveis. Portanto, entende-se que o PPAF apresentado não reúne condições técnicas para ser aprovado em seu formato conceitual.

4. CONCLUSÃO

Conforme exposto no Item "3. Análise", a revisão 06 do Plano de Proteção à Fauna (PPAF), encaminhada pela Carta SMS DPBR-2024-13341, não apresentou solução compatível para as questões levantadas no Parecer Técnico nº 128/2023-Coexp/CGMac/Dilic, que sugeriu o indeferimento da licença ambiental e o arquivamento deste processo de licenciamento ambiental, ratificada pelo Parecer Técnico nº 223/2024-Coexp/CGMac/Dilic, que analisou o recurso administrativo referente ao indeferimento do pedido de Licença de Operação.

A análise da última versão do Plano Proteção à Fauna, integrante do Plano de Emergência Individual do empreendimento, constatou que não foram apresentadas novidades técnicas significativas em relação à versão anterior. Foi evidenciado que o PPAF não apresenta possibilidade de resgate de inúmeros grupos e espécies da megafauna, incluindo aquelas ameaçadas de extinção. Mesmo para os grupos possíveis de serem resgatados, não foram apresentadas técnicas viáveis de captura no ambiente *offshore*, especialmente considerando as condições meteoceanográficas predominantes na região. Estas, aliadas às características morfológicas da costa do Amapá, tornam os tempos e condições de transporte incompatíveis com os preconizados no Manual de Boas Práticas - Manejo de fauna atingida por óleo, mesmo nos casos excepcionais previstos, nos quais o Plano proposto opera, o que em termos práticos representa uma remota possibilidade de resgate e reabilitação bem sucedidos da fauna atingida.

Desta forma, em caso de vazamento, indivíduos de diversas espécies estariam sujeitos aos efeitos deletérios da contaminação por óleo, que pode levar à morte, representando a perda maciça de biodiversidade na região, o que se configura como especialmente crítico tendo em vista a expressiva diversidade da vida marinha e a alta sensibilidade ambiental dos ecossistemas que viriam a ser

impactados.

Acrescenta-se ainda que, apesar da decisão jurídica alcançada pela empresa através do Parecer n. 00019/2024/CONSUNIAO/CGU/AGU, do ponto de vista técnico, permanece a constatação de impactos não avaliados e sem medidas mitigadoras fundamentadas no Estudo de Impacto Ambiental (EIA), em desacordo com a Resolução CONAMA nº 1 de 1986. Como exposto, a decisão jurídica impõe uma contradição com toda a prática de licenciamento ambiental no país e com o próprio EIA elaborado pelo empreendedor, uma vez que o mesmo considera os impactos das aeronaves sobre a avifauna como intrínsecos da atividade de perfuração, mas quando as mesmas aeronaves impactam comunidades indígenas, são considerados exclusivos do aeródromo de Oiapoque.

Destaca-se que a decisão jurídica não tem o poder de eliminar na realidade os impactos sobre as comunidades indígenas, caso o empreendimento venha a ocorrer. A decisão apenas impede a oportunidade de serem estabelecidas, em processo dialógico entre Ibama, Funai, empresa e partes interessadas, medidas que possibilitem mitigar ou até mesmo evitar tais impactos, resultando na maior exposição dos povos indígenas aos efeitos negativos do empreendimento.

Portanto, em observação às normativas e aos critérios técnicos que competem a esta equipe, entende-se que não foram apresentadas soluções para as problemáticas evidenciadas nos Pareceres Técnicos nº 128/2023 e 223/2024-Coexp/CGMac/Dilic e que, consequentemente, permitissem a aprovação conceitual do Plano Proteção à Fauna apresentado. Logo, entende-se não ser viável o início do planejamento para realização da Avaliação Pré-Operacional - APO, uma vez que seu objetivo é avaliar a operacionalidade do Plano de Emergência Individual Conceitual, que inclui o PPAF, quando esses se apresentam satisfatoriamente concebidos e detalhados em planos teóricos, com robustez condizente com a sensibilidade ambiental em que se insere o empreendimento, bem como os padrões técnicos e normativos estabelecidos.

Em conclusão, considerando a etapa recursal na qual o processo se encontra, entende-se não haver elementos que permitam a revisão da sugestão de indeferimento da licença ambiental e do arquivamento deste processo de licenciamento ambiental, sendo esta a recomendação de encaminhamento dessa equipe técnica.

5. REFERÊNCIAS

B. L. Chilvers & V. Ruoppolo. 2023. Planning for an offshore oiled wildlife response: case studies from New Zealand and Brazil. *Environmental Science and Pollution Research* (2023) 30:54351–54361. <https://doi.org/10.1007/s11356-023-26440-4>.

D. Biello. 2011. How Did the BP Oil Spill Affect Gulf Coast Wildlife? (How Did the BP Oil Spill Affect Gulf Coast Wildlife? [Slide Show] | Scientific American. Acessado em fevereiro de 2025).

Y. Du, K. Chen, Y. Liu, Y. Huang, T. Sun, S. Jia. 2023. Chapter “Risk assessment and identification of wellbore instability before deepwater drilling”. In:Yahya, W.J.B., & Bin Daud, Z. (Eds.). (2023). *Advances in Civil Engineering and Environmental Engineering, Volume 1: Proceedings of the 4th International Conference on Civil Engineering and Environmental Engineering (CEEE 2022)*, Shanghai, China, 26–28 August 2022 (1st ed.). CRC Press. <https://doi.org/10.1201/9781003349563>.

NORSE, E. e AMOS, J. Impacts, Perception, and Policy Implications of the Deepwater Horizon Oil and Gas Disaster. *Environmental Law Reporter: News & Analysis*; Nov2010, Vol. 40, 2010.

R. Williams, S. Gero, L. Bejder, J. Calambokidis, S.D. Kraus, D. Lusseau, A.J. Read, J. Robbins. 2011. Underestimating the damage: interpreting cetacean carcass recoveries in the context of the Deepwater Horizon/BP incident. *Conservation Letters*. Vol 4, issue 3. 228-233.

S. Giltz. 2020. 10 years later, whales and dolphins are still recovering from Deepwater Horizon disaster. (10 years later, whales and dolphins are still recovering from Deepwater Horizon disaster - Oceana USA. Acessado em fevereiro de 2025).

en
Respeitosamente,



Documento assinado eletronicamente por **LUISA PACHE D ALMEIDA, Analista Ambiental**, em 26/02/2025, às 12:47, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **GABRIEL DE ALBUQUERQUE CARVALHO, Analista Ambiental**, em 26/02/2025, às 13:16, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **CLARISSA CUNHA MENEZES CONDE, Analista Ambiental**, em 26/02/2025, às 13:16, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **ERICA DA SILVA COSTA, Analista Ambiental**, em 26/02/2025, às 13:33, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **JOSE EDUARDO MATHEUS EVORA, Analista Ambiental**, em 26/02/2025, às 13:51, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **LUIZ RICARDO MARQUES AVILA, Analista Ambiental**, em 26/02/2025, às 13:52, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **EMERSON AUSTIN NEPOMUCENO MARCONDES, Analista Ambiental**, em 26/02/2025, às 14:17, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **CINTIA LEVITA LINS DO BONFIM, Analista Ambiental**, em 26/02/2025, às 14:31, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **THIAGO AGUIAR COUTO COSTA, Analista Ambiental**, em 26/02/2025, às 14:47, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **ANA PAULA CAVALCANTE DA CRUZ, Analista Ambiental**, em 26/02/2025, às 14:57, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **LEANDRO PERRIER DE FARIA VALENTIM, Analista Ambiental**, em 26/02/2025, às 15:11, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **LUIZ AUGUSTO DE OLIVEIRA COSTA, Analista Ambiental**, em 26/02/2025, às 15:21, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **ANDRE FAVARETTO BARBOSA, Analista Ambiental**, em 26/02/2025, às 15:57, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **CARLOS EDUARDO MARTINS SILVA, Analista Ambiental**, em 26/02/2025, às 16:00, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **ROGERIO PAIVA DE FREITAS, Analista Ambiental**, em 26/02/2025, às 16:01, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **ANA GUIMARAES VILLELA, Analista Ambiental**, em 26/02/2025, às 16:07, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **FABIANE BORGES LINO CAMPOS, Analista Ambiental**, em 26/02/2025, às 16:04, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **MARIANA DE SA VIANA, Analista Ambiental**, em 26/02/2025, às 16:08, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **JULIANA PEROBA FERREIRA, Analista Ambiental**, em 26/02/2025, às 16:51, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **RODRIGO VASCONCELOS KOBLITZ, Analista Ambiental**, em 26/02/2025, às 17:27, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **PAULA MARCIA SALVADOR DE MELO, Analista Ambiental**, em 26/02/2025, às 17:57, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **RICARDO ARAUJO MACHADO, Analista Ambiental**, em 27/02/2025, às 07:10, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **RAQUEL PINHAO DA SILVEIRA, Analista Ambiental**, em 27/02/2025, às 09:43, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **BRUNO BERNARDES TEIXEIRA, Analista Ambiental**, em 27/02/2025, às 09:54, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **CECILIA GONCALVES BARBOSA, Analista Ambiental**, em 27/02/2025, às 10:05, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **BEATRIZ DA SILVA ABRAHAO DE SOUSA, Analista Ambiental**, em 27/02/2025, às 10:24, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **GUILHERME AUGUSTO DOS SANTOS CARVALHO, Analista Ambiental**, em 27/02/2025, às 10:53, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **ANDERSON DE SOUZA VICENTE, Analista Ambiental**, em 27/02/2025, às 18:34, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **THAMIRIS DA SILVA SOARES, Analista Ambiental**, em 28/02/2025, às 10:20, 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 **22517261** e o código CRC **C76F4922**.
