Seminário Internacional ISCO-OceanPact Brasil

Poluição marítima e derramamentos de óleo no século XXI

(Rio de Janeiro, outubro de 2023):

"Vulcões, Tsunami, Refinaria La Pampilla e Petroleiro Mare Doricum - Peru 2022".

Autor: Carlos Sagrera, MSc. (Versão em português OceanPact)

Representante da ISCO na América Latina (idioma espanhol)

Este Estudo de Caso aborda **o maior incidente de derramamento de óleo em cenários marítimos e costeiros na América Latina no século XXI** e as consequências ambientais e socioeconômicas relacionadas, tudo isso oferecendo uma importante oportunidade de aprendizado. Por esse motivo, e especialmente pelo gerenciamento subsequente do incidente por atores locais e internacionais, ele foi incluído como um **Estudo de Caso no Seminário Internacional ISCO-OceanPact** a ser realizado no Brasil (Rio de Janeiro, 27 de outubro de 2023).

No sábado, 15 de janeiro de 2022, **o navio-tanque Mare Doricum**, de bandeira italiana e procedente do Brasil, estava descarregando sua carga de petróleo bruto brasileiro (28°2 API) no Terminal Multiboy No. 2 da **Refinaria La Pampilla da Repsol** (ISCO Bulletin N°822 - janeiro de 2022). Uma cadeia de eventos que começou na distante Tonga (a 10.000 km do Peru) resultou em danos a um oleoduto e na perda de petróleo no ambiente marinho. A sequência final de eventos e as causas do incidente ainda estão sendo investigadas e, como de costume, as informações, memórias e pontos de vista das várias partes, com base em suas perspectivas

individuais, estão sendo reunidas e reconciliadas em investigações técnicas e processos judiciais que provavelmente levarão algum tempo para serem concluídos. Para o Estado peruano, por exemplo, está em jogo uma reivindicação de **US$ 4,5 bilhões**. O derramamento de cerca de **11.900 barris de petróleo bruto** intermediário gerou impactos ecológicos significativos em uma área rica em peixes e fauna marinha e que se estende por quase 100 km do litoral e das ilhas peruanas, incluindo parques protegidos ao norte da capital, Lima.

A análise deste artigo examinará três dos aspectos que serão desenvolvidos em profundidade no Seminário Internacional ISCO-OceanPact, por especialistas que estavam presentes no incidente.

Em primeiro lugar, algumas considerações sobre **as causas.** Até o momento, existem relatórios técnicos relevantes e sérios no Peru, ainda não tornados públicos, mas em posse da Promotoria Ambiental encarregada do caso, que analisam as versões das duas principais partes envolvidas e as contribuições de outros atores. Por parte do **petroleiro Mare Doricum**, entende-se que o derramamento foi causado por **falhas na infraestrutura da boia múltipla** (PLEM - sistema de coleta de fim de tubo; tubulações; mangueiras), que, de acordo com relatórios de especialistas, divergiu do projeto e do que foi realmente instalado (https://larepublica.pe/politica/actualidad/2023/01/06/repsol-peritaje-detecta-que-tuberia-se-rompio-por-falla-de-fabrica).

A situação acima também é agravada, de acordo com a defesa da operadora do navio-tanque, pela falta de reação adequada dos oficiais designados pela empresa no momento do incidente, o que é questionado em relação à sua presença a bordo e à sua

especialização adequada, algo não regulamentado especificamente no Peru, que adere às regras gerais em uso no setor.

Por sua vez, a **refinaria La Pampilla** entende que a causa se deveu a um movimento anormal do navio, devido à forte ondulação (causada pela **erupção vulcânica na ilha de Tonga** no dia anterior, 14 de janeiro, às 23h27), o que teria feito com que o navio-tanque impactasse ou roçasse contra a boia múltipla e/ou sua infraestrutura, causando a quebra ou fragmentação do PLEM, o que implicou o vazamento "por impacto ou arrancamento do trem de mangueiras do navio", que é apontado como a principal causa do vazamento.

A questão de um possível tsunami nunca foi reconhecida pela **Autoridade Marítima Nacional** (AMN - responsável no Peru por emitir os avisos correspondentes), para o que teve tempo de sobra, já que a erupção em Tonga ocorreu quase 18 horas antes das supostas ondas. Essa ondulação teria sido a causa do movimento repentino que inicialmente rompeu um dos cabos de amarração da boia e depois outros. As razões para esse não alerta no Peru estão detalhadas no relatório mais abrangente sobre o derramamento tornado público no Peru pelo Congresso da República em março de 2023 (Comissão de Povos Andinos, Amazônicos e Afro-Peruanos, Meio Ambiente e Ecologia - https://leyes.congreso.gob.pe/Documentos/2021_2026/Informes/Comisiones_Investigadoras/OFICIO-758-2022-2023-CPAAAAE-CR.pdf)

Nele, a Autoridade é enfática ao apontar que "Na costa peruana não houve ondas anormais...", mas houve "comportamentos incomuns do mar", devido à "...presença de ondas anormais como consequência da erupção vulcânica..." (sic). Especificamente, ele afirma que "... essas variações não excedem a altura de 1 metro, e o Terminal Multiboy No. 2 pode operar com ondas de até 2 metros de

altura" (sic). É geralmente aceito que houve picos acima da média naquele dia, mas com menos de 2 metros. Ele termina acrescentando que "... na baía de El Callao não havia ondas anormais no momento das operações, a altura era inferior a 0,5 metro" (sic). Essa é a posição oficial do Peru, conforme indicado pela AMN, como o estado afetado e em relação à causa do tsunami.

Com relação à reação a bordo dos atores, esse é um dos pontos mais discretos da investigação, envolvendo diretamente o Comandante e a tripulação, que enviaram cartas de protesto imediatamente após o incidente, bem como os representantes delegados pelo *Loading Master* e que estavam presentes no momento do incidente.

Como pode ser visto nos relatórios públicos e em todas as declarações das autoridades relevantes, as partes legais têm muito a argumentar de uma forma ou de outra, considerando também as múltiplas declarações de testemunhas e outros atores intervenientes.

Em segundo lugar, vamos analisar alguns aspectos interessantes da **gestão inicial do controle do derramamento.**

A primeira coisa a dizer é que esse incidente foi um desastre industrial com petróleo, intrínseco a essas atividades, e deveria ter sido contemplado nos riscos do **Plano Nacional de Contingência (PNC).** Infelizmente, esse plano não foi atualizado no Peru (original de 1993), de modo que as autoridades não puderam aplicá-lo e, em vez disso, ativaram um Plano Distrital, dimensionado para níveis de Nível II na área afetada, que essencialmente replicou o original em uma escala menor.

A questão é que, precisamente por causa dessa falta, houve atrasos na avaliação (em poucos dias o derramamento afetou cerca de 100 km da costa peruana), devido à escassez de informações e ao fato de

que elas chegaram muito tarde e, em alguns casos, erroneamente dos principais atores e que, na ausência de informações precisas, eles minimizaram o evento, o que levou à intervenção das autoridades políticas peruanas que descreveram o incidente, com base nas reclamações públicas que surgiram nos dias seguintes, como "um dos maiores desastres ecológicos e ambientais dos últimos anos no Peru".

Com bons esquemas e organização para lidar com desastres naturais, devido aos riscos inerentes ao Peru e ao atraso inicial por parte das autoridades responsáveis, foi tomada a decisão política de solicitar apoio técnico de várias agências das Nações Unidas. Com esquemas de reação rápida, há a presença imediata do PNUMA - OCHA, bem como do Mecanismo de Proteção Civil da União Europeia, do Governo da Noruega e da Avaliação e Coordenação de Desastres das Nações Unidas (UNDAC). Além disso, especialistas de organizações reconhecidas internacionalmente e especializadas no controle de derramamentos (CEDRE, da França; ISPRA, da Itália; Norwegian Coastal Administration, da Noruega; Salvamento Marítimo, da Espanha, ativados por suas embaixadas).

Todas essas organizações descreverão posteriormente o incidente em seu relatório inicial, emitido e tornado público um mês após o evento, como **"o pior desastre ecológico da história recente do Peru"** (https://www.actualidadambiental.pe/derrame-de-petroleo-naciones-unidas-emitio-informe-por-vertimiento-del-crudo-en-mar-peruano/).

Além das organizações acima, deve-se fazer uma menção especial à presença da **ITOPF**, por vários meses e até mesmo com seminários subsequentes sobre as lições aprendidas (ISCO Newsletter N°883 - abril de 2023), que, em seu papel de consultor de referência para

proprietários de cargas de petróleo e para P&I de navios-tanque, terá um papel importante na assessoria à Autoridade Marítima Nacional no desenvolvimento da resposta.

Esta **resposta teve muitos aspectos positivos depois de ter sido bem implementada, com o apoio da empresa REPSOL**, que provavelmente formou um dos SCIs mais eficazes que a região já viu para este tipo de incidente. Apoio de OSROs como a Lamor Peru - www.lamor.com - e COAM - https://coamperu.com/ y https://compromisorepsol. pe/eric-stucchi/ - que se encarregaram localmente da primeira resposta no mar, gerindo as embarcações e as autorizações iniciais para uma atividade nunca realizada a esta escala no Peru e, no caso da Lamor, posteriormente com a sua ação de limpeza da costa sob a liderança da REPSOL; Clean Pacific (https://cleanpacificperu.com/) para as respostas posteriores no mar sob a gestão direta da REPSOL; OSRL (https://www.oilspillresponse.com/pt-br/) com técnicos com vasta experiência em derrames complexos para a difícil limpeza da costa e fornecimento de equipamento de primeira classe, e outras empresas especializadas em questões de Avaliação e Vida Selvagem (líderes mundiais como a OCC, ERM, AIUKA, etc.). A nível local, deve também referir-se que houve empresas peruanas locais envolvidas no trabalho titânico realizado para a limpeza costeira, às quais foram atribuídos sectores específicos da costa e que foram integradas no SCI pela REPSOL (https://compromisorepsol.pe/?utm_source=google_text) e todas finalmente supervisionadas pela autoridade ambiental peruana.

A NOAA, a Guarda Costeira dos EUA e a OMI, que posteriormente apareceram no Peru, tiveram funções autônomas em relação às organizações anteriores, assessorando a OEFA (autoridade ambiental

peruana), a AMN (DICAPI) e o Ministério das Relações Exteriores do Peru.

Não há dúvida de que essa foi **a maior mobilização em termos de apoio internacional que um incidente de derramamento de óleo desse porte teve na América Latina neste século**, o que foi positivo a longo prazo, mas a causa principal é justamente a falta de um Plano Nacional de Contingência atualizado e dimensionado de acordo com esse tipo de risco no Peru.

Se houvesse um plano adequado às circunstâncias, as próprias autoridades teriam tomado decisões imediatas e teriam se organizado, adquirindo os recursos materiais, equipamentos e pessoal especializado adequados às circunstâncias, sem ter que esperar por opiniões de terceiros, que sempre levam tempo. No jargão do controle de óleo e derramamento, isso é chamado de desenvolvimento do Quadro Operacional Comum e é o que se consegue quando um Plano Nacional de Contingência eficaz está em vigor.

Por fim, o terceiro e último aspecto a ser mencionado nesta análise refere-se a possíveis **questões de cooperação com países vizinhos** em relação a esse tipo de incidente, conforme promovido pela OMI (Art. 10 da Convenção OPRC 90 (https://www imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Pollution-Response.aspx).

O Peru é membro dessa **Convenção da OPRC**, assim como a maioria dos países latino-americanos, mas não possui acordos bilaterais específicos com os países vizinhos sobre a questão da poluição por petróleo, algo que é recorrente no continente por vários motivos, mas se fôssemos resumi-los em um termo, diríamos que é sempre a

desculpa e a incompreendida soberania, que em questões ambientais já está mais do que ultrapassada. Há algumas exceções ao que foi dito acima, como o MOU precursor entre Argentina-Uruguai (1992) e também o MOU entre México-EUA com o Mexus (https://www.glo.texas.gov/ost/spill-response-resources/additionaldocs/mexusplanspanish.pdf).

No entanto, há acordos entre os Estados Maiores das Marinha (que, na maioria dos países latino-americanos, são a Autoridade Marítima) e até mesmo acordos entre autoridades marítimas de fronteira, o que também é promovido em nível declarativo pelo ROCRAM (https://www.imo.org/en/OurWork/TechnicalCooperation/Pages/LAC.aspx).

Nesse último contexto, em anos anteriores, algumas atividades comuns foram realizadas em resposta a esse incidente com a participação de unidades da Guarda Costeira do Peru e do Equador, com o apoio de empresas de navegação em áreas de fronteira, para as quais as autoridades portuárias ativaram seu plano de contingência local (Puerto Bolivar - outubro de 2019).

Nesse incidente de derramamento no Peru, **não houve cooperação direta com os países vizinhos do Peru**, provavelmente devido à falta de tais acordos específicos, o que foi destacado pela IMO em seu relatório final sobre o incidente e sugeriu ao governo do Peru que planejasse replicar atividades de cooperação semelhantes com, por exemplo, o Chile. Da mesma forma, a OMI sugeriu ao Peru, após esse incidente, a possibilidade de considerar a ratificação de duas convenções com implicações ambientais e relacionadas a derramamentos de óleo, como a **Convenção sobre Bunkers de 2001** (Convenção sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo de Navios) e a **Convenção sobre o Fundo** com seus

Protocolos Suplementares de 1976 - 1992 - 2003 (Convenção Internacional sobre o Estabelecimento de um Fundo Internacional para Compensação por Danos Causados por Poluição por Óleo). No caso da Convenção do Fundo, deve-se observar que são os importadores de petróleo que a financiam e ela complementa amplamente a cobertura dos armadores cobertos pela CLC, da qual o Peru é parte. Em relação à Convenção do Fundo, deve-se observar que cinco países sul-americanos fazem parte dela: Argentina, Colômbia, Equador, Uruguai e Venezuela. No caso da Convenção sobre Bunkers, até o momento apenas o Panamá da região aderiu (https://www.imo.org/en/OurWork/Legal/Pages/LiabilityAndCompensation.aspx).

Os três aspectos descritos aqui neste Estudo de Caso do incidente no Peru fazem parte dos tópicos a serem apresentados no Seminário ISCO-OceanPact (ISCO Newsletter N°887 - abril de 2023), que incluirá as lições aprendidas, e de fato houve lições aprendidas, bem como as opiniões de especialistas internacionais. Nesse sentido, foi confirmada a presença do prestigioso **CEDRE da França** (https://wwz.cedre.fr/en), coautor de referência do Relatório inicial da ONU já mencionado, bem como a presença da **AIUKA do Brasil** (https://aiuka.com.br/) com seu papel fundamental e que liderou todo o trabalho de recuperação da fauna contaminada no Peru, no que é considerado uma das melhores operações de resgate desses animais que foi realizada na América Latina com esse tipo de incidente.

As vozes mais reconhecidas e prestigiadas do Brasil no campo do controle de derramamento de óleo garantiram sua participação e os convites foram estendidos a outras organizações (OMI, ITOPF), que estão avaliando sua participação, de acordo com suas prioridades, de

modo que esperamos incorporá-las gradualmente a um Programa que está evoluindo.

Uma mesa redonda final permitirá o intercâmbio com os especialistas e a resposta às perguntas dos participantes sobre este Estudo de Caso, após o que se espera terminar com conclusões que permitam à América Latina entender e aprender sobre o gerenciamento desses riscos, sobre prevenção e resposta, de acordo com os tempos atuais que exigem transparência da indústria petrolífera e marítima e, das autoridades envolvidas, objetivos e eficácia para sua implementação.

Os interessados em conhecer os detalhes do Programa podem acessar as informações no **site da ISCO https://spillcontrol.org/isco-oceanpact-brazil-international-seminar/** e se inscrever para participar diretamente no **site do OceanPact: https://oceanpact.com/isco-seminar-brazil-2023/.**