




FICHA DE ACOMPANHAMENTO		
DOCUMENTO: 00610.109323/2016-55	DATA: 22/11/2016	ABERTURA: 22/11/2016
TIPO DE DOCUMENTO: NOTA TÉCNICA	IDENTIFICAÇÃO: 90/2016/SBQ/RJ	ACESSO: OSTENSIVO
CLASSIFICAÇÃO ARQUIVÍSTICA: 400.11 - Resoluções. Portarias da ANP		
INTERESSADO(S): SUPERINTENDÊNCIA DE BIOCOMBUSTÍVEIS E QUALIDADE DE PRODUTOS - SBQ		
ASSUNTO: ALTERAÇÃO DA RESOLUÇÃO ANP Nº 52/2010, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2016		

DE	PARA	DATA	DESPACHOS:
Claudio	Tânia	22/11/2016	Para aprovação da Superintendente. 

Nota Técnica nº 90/2016/SBQ/RJ

Assunto: Alteração da Resolução ANP nº 52, de 29 de dezembro de 2010.

Referência: Processo nº 48610.014203/2007-14.

Rio de Janeiro, 22 de novembro de 2016.

1. OBJETIVOS

1.1. O processo de alteração em referência se ampara nas seguintes motivações:

- a) diminuir a inadimplência do descumprimento do Anexo VI da Convenção Internacional MARPOL por parte dos agentes regulados pela ANP que não estão contemplados na regulação em vigor;
- b) otimizar as especificações do óleo diesel marítimo tendo em vista a diferença climática na Região Norte do país e características parafínicas do petróleo.

2. FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

2.1. A Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, estabelece, em seu artigo 8º, as atribuições da ANP, onde podem ser destacados os incisos I e XVIII que dizem:

“Art. 8º

I - implementar, em sua esfera de atribuições, a política nacional de petróleo, gás natural e biocombustíveis, ..., com ênfase ... na proteção dos interesses dos consumidores quanto a preço, qualidade e oferta dos produtos.

.....

XVIII - especificar a qualidade dos derivados de petróleo, gás natural e seus derivados e dos biocombustíveis.” (Grifos nossos).

3. DOS FATOS

3.1. As especificações dos combustíveis aquaviários são atualmente reguladas pela Resolução ANP nº 52, de 29 de dezembro de 2010.

3.2. Por força das Convenções Internacionais regulamentadas pela Organização Marítima Internacional – *IMO*, das quais o Brasil é signatário, a Resolução incorpora no seu texto o dispositivo que determina que os combustíveis marítimos produzidos no país devem atender requisitos internacionais de qualidade.

3.3. Em decorrência da publicação do Decreto Legislativo nº 985, de 22 de dezembro de 2009, o Brasil tornou-se signatário da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição do Ambiente Marinho por Navios – MARPOL que, em seu Anexo VI, trata da poluição atmosférica. Em consequência desse ato as embarcações brasileiras de transporte marítimo com porte bruto igual ou superior a 400 toneladas, bem como as plataformas de perfuração fixas e flutuantes, passam a demandar combustíveis prescritos pela *IMO*, com teores máximos de enxofre tanto em áreas controladas à emissão de poluentes quanto em áreas ditas globais menos restritivas.

3.4. Adicionalmente, devido às características parafínicas do petróleo extraído na região norte do país, surgiu a necessidade de avaliação técnica para suportar a otimização das especificações do óleo diesel marítimo –DMA no que se refere ao ponto de fluidez especificado pela Resolução ANP nº 52/2010.

4. DA ANÁLISE

4.1. Alterações propostas.

4.1.1. Alterar o caput do Art.11 da Resolução ANP nº 52, de 29 de dezembro de 2010, de forma a incluir os agentes regulados transportadores revendedores retalhistas, transportadores revendedores retalhistas na navegação interior e comercial exportadora para atendimento às disposições contidas no disposto no Anexo VI da Convenção Internacional MARPOL.

4.1.2. Considerar o estudo das variações climáticas da região norte frente as características da matéria prima e produto final, óleo diesel marítimo DMA, comercializado e consumido nesta região.

4.2. Disposições Preliminares Relacionadas ao Cumprimento da Convenção MARPOL

4.2.1. Como o Brasil passou a ser signatário da MARPOL em 2009, a Marinha do Brasil solicitou à ANP que fosse incluída na regulamentação uma obrigatoriedade para os agentes econômicos com relação às exigências da referida Convenção. A Agência incluiu na referida resolução o Art. 11, um dispositivo que obriga o fornecedor do combustível a entregar ao comandante ou ao encarregado da embarcação um documento intitulado ‘nota de entrega do combustível’ (*bunker delivery note*), redigida em português e em inglês, em que devem constar as informações designadas no Apêndice V da Regra 18 do Anexo VI da Convenção MARPOL e também uma amostra representativa do combustível fornecido. Todavia, o artigo estabeleceu que apenas produtores, importadores e distribuidores de combustíveis seriam alcançados por tais obrigações.

4.2.2. Desde a publicação da Resolução nº 52, em 29 de dezembro de 2010, a ANP tomou conhecimento de casos envolvendo um fornecedor de combustível e uma embarcação estrangeira. Apenas no final de 2014, é que começaram a surgir demandas envolvendo embarcações de bandeira brasileira todas elas pertencentes a uma mesma empresa de navegação.

4.2.3. Em uma das situações, o fornecedor de combustível era um transportador revendedor retalhista. Em outra, valendo-se da inexistência de demanda regulatória, um distribuidor se eximiu das previsões alegando não ter relação comercial com o consumidor final, no caso, a embarcação da referida empresa de navegação. Percebeu-se posteriormente tratar-se de uma comercialização com empresa arrendatária por meio de contrato que previa o fornecimento do combustível.

4.2.4. Em ambos os casos, embora não abrangidos pelo Art. 11 da Resolução ANP nº 52/2010, tais agentes estão inadimplentes perante a legislação da Autoridade Marítima em consideração ao Capítulo 3 das Normas para Navegação em Mar Aberto, que na alínea b de seu item 0302, determina a Aplicação de Convenções e Códigos Internacionais para todas as embarcações de bandeira brasileira.

4.2.5. Adicionalmente, em consulta a Superintendência do Abastecimento – SAB foi informado que também deveriam ser considerados a inserção do transportador revendedor retalhista na navegação interior e a comercial exportadora definida pela Resolução ANP nº 54, de 17 de dezembro de 2015, que é autorizada a exercer a atividade de comercialização de óleo diesel marítimo DMA, óleo diesel marítimo DMB ou óleo combustível marítimo, especificados pela ANP, para consumo a bordo de embarcação destinada ao exterior.

4.3. Disposições Preliminares Relacionadas ao Diesel Marítimo DMA (Região Norte)

4.3.1. Tendo em vista a necessidade de alteração da presente Resolução, adicionalmente às obrigações supracitadas, a Petrobras Distribuidora enviou a correspondência AB-CR/RX – 163/2016, protocolada em 20 de julho de 2016, que solicitava a revisão da especificação do óleo diesel marítimo DMA tendo em vista os limites especificados para o ponto de fluidez para a região norte do país.

4.3.2. Anexo a correspondência, a Petrobras encaminhou estudo técnico sobre o ponto de fluidez e os impactos do óleo diesel marítimo DMA para a região norte, o qual considerou as condições meteorológicas e climáticas dessa região nos últimos 30 anos.

4.3.3. As informações foram coletadas no banco de dados do Instituto Nacional de Meteorologia (INMET) e os registros apresentaram que as temperaturas mínimas eram superiores aos valores limites para o ponto de fluidez do óleo diesel marítimo para a região, que é de 0°C.

4.3.4. As temperaturas mínimas absolutas registradas no período, iguais a 7,4 °C em Rio Branco/AC e 8,4 °C em Manaus/AM, são significativamente superiores aos valores vigentes para o ponto de fluidez do DMA. Em relação aos dados médios mensais, observa-se um valor mínimo entre todas as mínimas médias mensais registradas no mesmo período de 13,4 °C para Rio Branco/AC e de 20,6 °C para Manaus/AM.

4.3.5. Paralelamente aos dados climáticos, foram realizados testes para avaliação do desempenho de óleos diesel típicos da Refinaria Isaac Sabbá (REMAN). O método foi desenvolvido no Centro de Pesquisas da Petrobras (CENPES) e considera as condições de escoamento e filtragem, permitindo a avaliação do combustível em baixas temperaturas.

4.3.6. O método permite avaliar condições de escoamento do combustível em baixas temperaturas utilizando uma unidade de bancada denominada “Unidade de Bombeamento a Frio (UBF)”.

4.3.7. No procedimento de ensaio, um volume de aproximadamente 3,0 litros de combustível é resfriado sob condições pré-definidas e, posteriormente bombeado através de um elemento filtrante comercial representativo do mercado, de modo a avaliar o comportamento do combustível na filtragem a frio. Durante o teste ocorre o registro da pressão antes e após o filtro, o que permite avaliar o grau de entupimento do elemento filtrante pelos sólidos em suspensão formados durante o resfriamento.

4.3.8. O teste é encerrado quando a pressão de descarga da bomba atinge 100 psi ou após 5 minutos de ensaio, o que ocorrer primeiro. Após isso, é registrada a variação de vazão e o aspecto visual do elemento filtrante, que são informações adicionais para avaliação do desempenho do produto.

4.3.9. Como critério de aprovação foram adotados os dados técnicos disponíveis na norma ABNT NBR ISO 4020 e em boletins de serviço de fabricantes de filtros. Este critério estabelece uma queda de pressão não superior a 10 psi.

4.3.10. Os resultados obtidos pelo CENPES para as amostras de óleos diesel com ponto de fluidez almejado de 6 °C indicaram uma queda de pressão de 5 psi, a uma temperatura de teste de 6 °C. Esse resultado qualifica essas amostras para uso em temperaturas ambientes iguais ou superiores a 6 °C.

4.4. Regulamento Técnico

4.4.1. A Resolução ANP nº 52/2010 especifica, para o óleo diesel marítimo DMA, o limite máximo do ponto de fluidez no verão em 0°C e no inverno em -6° C. Conforme observado nos testes que apresentaram resultados satisfatórios de aprovação, baseado na norma ABNT NBR ISO 4020 e nos dados climáticos do Instituto Nacional de Meteorologia (INMET) dos últimos 30 anos, os registros de temperaturas mínimas foram superiores aos valores limites para o ponto de fluidez do óleo diesel marítimo. Dessa forma, tecnicamente é possível estabelecer o valor máximo de 6 °C para o ponto de fluidez do DMA comercializado na região Norte do País, seja no verão e no inverno.

4.4.2. A característica Ponto de Fluidez da Tabela III – Especificação dos óleos diesel marítimo – do Regulamento Técnico ANP nº 5/2010 da Resolução ANP nº 52, de 29 de dezembro de 2010, passa a vigorar acrescida da nota 8.

4.4.3. As alterações relacionadas ao Regulamento Técnico e as características afetadas estão resumidas na Tabela III.

Tabela III – Alteração proposta nas especificações dos óleos diesel marítimos DMA.

Ponto de Fluidez, máx. (8)	Tipo inverno	°C	-6	0	11349	ASTM D97 ISO 3016
	Tipo verão		0	6		

(8) Fica estabelecido para o DMA, comercializado para consumo na Região Norte do país, o valor máximo de 6° C durante todo ano. ”

5. ÁREAS DE INTERFACE NA ANP

5.1.1. Foram consideradas como áreas relacionadas a esse processo de revisão a Superintendência de Abastecimento e a Superintendência de Fiscalização do Abastecimento (SFI).

6. CONCLUSÃO

6.1.1. Diante da análise técnica dos especialistas da ANP quanto aos dados apresentados no estudo da Petrobras e considerando que a região norte do país apresentou temperaturas mínimas médias mensais entre 13 a 21°C, propõe-se a alteração do ponto de fluidez para essa região para o valor de 6°C.

6.1.2. Ademais, para tornar mais clara as obrigações tanto pelo transportador revendedor retalhista, transportador revendedor retalhista na navegação interior, para comercial exportadora, quanto por agentes que realizam operações de abastecimento de embarcações contratadas mediante

cláusula de fornecimento de combustível estabelecida pela Convenção internacional MARPOL, necessário é fundamental a inclusão desses agentes no regulamento.

6.1.3. Com isso, espera-se melhor otimização das especificações tendo em vista as diferenças climáticas de um país com dimensões continentais. E, no que se refere a Convenção MARPOL, diminuir a inadimplência ao Anexo VI, que dispõe sobre poluição atmosférica, por meio do acréscimo de agentes regulados pela ANP até então não alcançados pela regulamentação, reduzindo assim as demandas provenientes da Autoridade Marítima.

6.1.4. Desta maneira, foi elaborada a presente minuta para submissão à aprovação da Diretoria.

Elaboração:



ALEXANDRE CARDOSO COSTA CALDEIRA
Especialista em Regulação



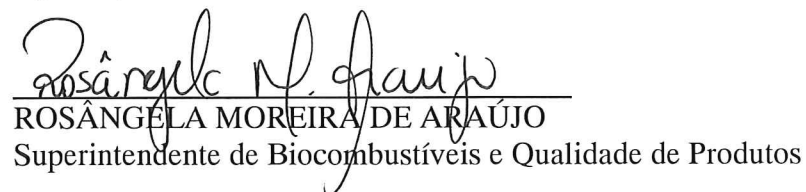
CLAUDIO DOS SANTOS DUTRA
Especialista em Regulação

Revisão:



JACKSON DA SILVA ALBUQUERQUE
Especialista em Regulação

Aprovação:



ROSÂNGELA MOREIRA DE ARAÚJO
Superintendente de Biocombustíveis e Qualidade de Produtos