



AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS

NOTA TÉCNICA Nº 8/2019/SBQ-E

PROCESSO Nº 48610.011094/2018-28

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE BIOCOMBUSTÍVEIS E QUALIDADE DE PRODUTOS - SBQ

Rio de Janeiro, 18 de março de 2019.

Assunto: Consolidado de sugestões e comentários recebidos durante a Consulta Pública, realizada entre 28/1/2019 a 18/2/2019, e a Audiência Pública nº 2/2019, realizada no dia 27/02/2019.

Título: Obter subsídios e informações adicionais sobre a proposta de resolução que alterará dispositivo na Resolução ANP nº 52/2010 que estabelece as especificações dos combustíveis destinados ao uso aquaviário, reduzindo o limite máximo no teor de enxofre dos óleos combustíveis marítimos para as embarcações que não dispuserem de sistema de limpeza de gases de escape.

1. OBJETIVO

Esta Nota Técnica tem como objetivo apresentar o parecer desta Superintendência acerca das sugestões e dos comentários recebidos durante a Consulta e Audiência Públicas nº 2/2019, cujo objeto foi obter subsídios e informações adicionais sobre a proposta de Resolução ANP que alterará dispositivo na Resolução ANP nº 52/2010 que estabelece as especificações dos combustíveis destinados ao uso aquaviário, reduzindo o limite máximo no teor de enxofre dos óleos combustíveis marítimos para as embarcações que não dispuserem de sistema de limpeza de gases de escape.

2. DO PARECER DESTA SUPERINTENDÊNCIA

As Tabela I e II apresentam as sugestões recebidas durante a Consulta e a Audiência Públicas, respectivamente. Todas as sugestões apresentam o posicionamento da SBQ com as devidas justificativas e comentários.

3. TABELA I – COMENTÁRIOS E SUGESTÕES RECEBIDOS NA CONSULTA PÚBLICA

Consulta Pública sobre a minuta de Resolução ANP que alterará dispositivo na Resolução ANP nº 52/2010 que estabelece as especificações dos combustíveis destinados ao uso aquaviário, óleo diesel marítimo e óleo combustível marítimo, comercializados pelos diversos agentes econômicos em todo o território nacional.				
AUTOR	ARTIGO DA MINUTA	PROPOSTA DE ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	POSICIONAMENTO DA ANP
PETROBRAS	Inclusão de novo Artigo	Art. Xº O Artigo 10 da Resolução ANP nº 52, de 29 de dezembro de 2010, passa a vigorar com as seguintes alterações: "Art.10..... § 2º Os agentes mencionados no caput devem atender aos limites de especificação constantes na Tabela V do Regulamento Técnico anexo nos abastecimentos realizados a partir de 01/01/2020, em atendimento ao disposto no Anexo IV da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL), da qual o Brasil é signatário."	A Petrobras sugere a Resolução 52/2010 apresente como regra geral o enxofre total de 0,5% e como exceção o enxofre total de 3,5%.	Não incorporado A data de início de vigência já está explicitada na nota (9) da Tabela IV do Regulamento Técnico ANP nº 5/2010 da proposta da ANP
	Alteração do Artigo 1º	Art. 1º O Regulamento Técnico nº 5/2010, anexo à Resolução ANP nº 52, de 29 de dezembro de 2010, passa a vigorar com as seguintes alterações: "Tabela V – Especificações de óleos combustíveis marítimos Especificação: Enxofre total, máx Valor: 0,5% (1) <mantidas as demais características da Tabela IV> (1) As embarcações que dispuserem de sistema de limpeza de gases de escape poderão ser abastecidas com combustíveis marítimos cujo teor de enxofre seja de no máximo 3,5% em massa."	Tendo em vista que o Brasil é signatário da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL) e não há a expectativa da implantação de sistemas de limpeza de gases de escape em grande parte da frota marítima mundial, o enxofre total de 3,5% deve ser uma exceção nos abastecimentos realizados no país.	Incorporado Parcialmente Foi aceito que o combustível com 0,5% passará a ser a regra sem a necessidade de se criar uma nova tabela
	Inclusão de novo Artigo	Art. Xº O Regulamento Técnico nº 5/2010, anexo à Resolução ANP nº 52, de 29 de dezembro de 2010, passa a vigorar com as seguintes alterações:	O objetivo da inclusão deste artigo é dar maior flexibilidade para a realização das análises dos produtos e alinhamento com a Resolução ANP 50, de 23 de dezembro de 2013 (especificação	Não incorporado Serão necessários mais estudos para a

		“Tabela III - Especificações dos óleos diesel marítimos Item 2.2 Métodos da ASTM: Incluir o método ASTM D6045 <i>Color of Petroleum Products by the Automatic Tristimulus Method</i> ”	do diesel rodoviário).	inclusão da nova metodologia
	Inclusão de novo Artigo	Art. Xº O Regulamento Técnico nº 5/2010, anexo à Resolução ANP nº 52, de 29 de dezembro de 2010, passa a vigorar com as seguintes alterações: Exclusão das Tabelas I e II	Simplificar as tabelas de especificações dos produtos.	Não incorporado: Essa proposta será tratada na revisão do regulamento
IBP	Art. 1º, Tabela IV	Teor de enxofre total, (max) - % massa – 0,5 (9)	Atender à nova especificação do teor de enxofre previsto na diretiva da IMO, da qual o Brasil é signatário. Tal especificação será vigente a partir de janeiro de 2020.	Incorporado. Aderente ao objetivo da IMO
	Art. 1º, Tabela IV, (9)	A partir de 1º de janeiro de 2020, as embarcações que dispuserem de sistema de limpeza de gases de escape, poderão ser abastecidas com combustíveis marítimos cujo teor de enxofre seja de no máximo 3,5% em massa.”	Permitir o uso de bunker com teor de enxofre de 3,5% para as embarcações que dispuserem de sistemas adequados.	Incorporado Aderente ao objetivo da IMO
AEB	Art. 1º, Tabela IV, acréscimo em (9)	A partir de 1º de janeiro de 2020, as embarcações que não dispuserem de sistema de limpeza de gases de escape deverão ser abastecidas com combustíveis marítimos cujo teor de enxofre seja de no máximo 0,5% em massa. Em não havendo disponibilidade, ou garantia de disponibilização, de produto com as características exigidas, sem eventual prejuízo pelo descumprimento da regra da IMO correspondente (regra 14 do anexo VI, nos termos da 70ª Sessão do Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho), nesse caso os fornecedores deverão realizar o suprimento do combustível ofertado, segundo as características do mesmo na oportunidade do abastecimento.	Segundo consta da Nota Técnica nº 144/2018/SBQ, de 22 de outubro de 2018, da Agência Nacional de Petróleo, a Petrobras, até aqui fornecedor único, após ser consultada, se manifestou favoravelmente à produção de combustíveis com o requerimento da exigência. Porém, não está claro como será o comportamento no caso de eventual indisponibilização do produto (cujo teor de enxofre seja de no máximo 0,5% em massa). Como o combustível, na composição do custo do frete da navegação de longo curso é extremamente relevante, podendo chegar até 40% do custo total no caso de uma navegação transatlântica, a AEB preocupase com o efeito consequente no âmbito do Comércio Exterior Brasileiro, haja vista que mais de 98% das exportações brasileiras ocorrem pela via marítima. As importações também ocorrem de forma semelhante, ainda que em um percentual um pouco abaixo, pelo mesmo modal. A inclusão do dispositivo colocado visa a evitar dúvidas e distorções caso haja indisponibilidade de combustível com as características exigidas pela IMO, tanto de ordem técnica como financeira. Sabidamente já há um diferencial que injustamente vem sendo praticado no fornecimento de combustíveis para o modal marítimo na cabotagem em relação ao modal rodoviário e à navegação de longo curso, uma vez que a cobrança de impostos vem impedindo que o preço praticado tenha isonomia em relação ao longo curso devido a cobrança de impostos locais. O combustível de longo curso é desonerado de impostos por tratar-se de exportação de produto. O efeito decorrente da exigência da IMO em limitar o teor de enxofre para 0,5% de massa, considerando que o diesel rodoviário é subsidiado e que o preço básico do combustível da navegação deverá ser acrescido com a cobrança dos impostos locais, o efeito resultante será um estímulo no uso do transporte rodoviário em relação ao uso da navegação de cabotagem. Um contrassenso que vai de encontro ao discurso governamental, justamente ao contrário, daí a necessidade de se estabelecer dispositivo redutor de preço que compense tal efeito, além dos aspectos	Não incorporado Ao contrário da IMO a ANP tem como agentes regulados o produtor e o importador de combustíveis marítimos. Na hipótese prevista, as embarcações que se destinarem ao exterior deverão observar as regras do Anexo VI.
	Art. 1º, acréscimo no item 9, Parágrafo Único	No caso de fornecimento de combustível com as características exigidas pela IMO, deverá ser estabelecido para embarcações de cabotagem, com a finalidade de neutralizar o efeito anti-isonômico e não penalizar os usuários responsáveis pelos pagamentos dos fretes, a aplicação de um fator de equalização de ??? por cento a ser assumido e coberto pela União Federal.		

			<p>ligados ao meio ambiente como, dentre outros, o aumento na emissão de CO2 na atmosfera.</p> <p>A preocupação da AEB é para com a participação do Transporte Marítimo de Cabotagem, quando este ocorre na condição <i>feeder service</i>, ou seja, faz parte da cadeia de formação do custo final de bens exportáveis e/ou insumos importados (fator de ônus logístico).</p>	
ABIQUIM	Art. 1º, Tabela IV, acréscimo em (9)	A partir de 1º de janeiro de 2020, as embarcações que não dispuserem de sistema de limpeza de gases de escape deverão ser abastecidas com combustíveis marítimos cujo teor de enxofre seja de no máximo 0,5% em massa, desde que haja no país disponibilidade de combustível com essa especificação.	<p>A preocupação em se regular a disponibilidade do combustível com o teor de enxofre exigido é de suma importância para evitar potenciais novos gargalos e o aumento de custos no transporte marítimo.</p> <p>Caso não haja disponibilidade de combustível suficiente, é necessário se ter algum mecanismo que não prejudique o embarcador e, por conseguinte, o comércio exterior brasileiro.</p> <p>Outra preocupação que surge é com relação à fiscalização dos combustíveis nos navios e eventuais punições ao não cumprimento do teor de enxofre exigido.</p>	Não incorporado Os mecanismos de regulação do abastecimento, da qualidade e da fiscalização da ANP atuarão na hipótese de indisponibilidade de produto que atenda o limite, à luz de competências legais que são atribuídas à Agência.
BWOffshore do Brasil Ltda	N/A	Postergar a Consulta e Audiência Pública nº 2/2019 para data posterior à 74ª Reunião do Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho (MEPC) da Organização Marítima Internacional (IMO), que será realizada de 13 a 17 de maio de 2019.	Solicitação para que a presente Consulta e Audiência Públicas sejam postergadas para data posterior à 74ª Reunião do MEPC, para que se tenha oportunidade de abordar eventuais novas deliberações do MEPC sobre a redução do máximo teor de enxofre permitido em combustíveis marítimos.	Não incorporado A ANP não postergou a Consulta e Audiência Públicas porque não prevê a possibilidade de alteração da regra da IMO (0,5% em 01/01/2020).
	N/A	Solicitação de esclarecimentos sobre o tratamento que será dado ao óleo cru transformado em combustível para consumo em FPSO.	A proposta de alteração da Resolução ANP nº 52/2010 não é clara quanto ao tratamento que será dado a esse tipo de combustível.	Não incorporado A ANP não tem ingerência sobre a formulação que produtores e importadores adotam para compor o óleo combustível marítimo, exceto o que o regulamento já veda expressamente.
GOLAR POWER LATAM PARTICIPAÇÕES E COMÉRCIO LTDA	Artigo 10. (9)	(9) A partir de 1º de janeiro de 2020, as embarcações que não dispuserem de sistema de limpeza de gases de escape ou de motores movidos a gás natural liquefeito (GNL), deverão ser abastecidas com combustíveis marítimos cujo teor de enxofre seja de no máximo 0,5% em massa.”	<p>O governo brasileiro, como membro da OMI (Organização Marítima Internacional) e signatário da Convenção MARPOL (Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios), deverá tomar todas as medidas cabíveis para atender ao prazo estabelecido para se adotar o uso do combustível marítimo com baixo teor de enxofre (01/01/20) e, ao mesmo tempo, garantir o cumprimento do respectivo Regulamento 14.1.3 da OMI no longo prazo.</p> <p>A fim de obter reduções significativas das emissões de dióxido de enxofre (SO2) resultantes da combustão de combustíveis líquidos, a ANP deverá permitir e incentivar a aceitação de motores movidos a gás natural liquefeito (GNL) nos navios.</p> <p>As vantagens do GNL incluem o fato de produzir quantidades insignificantes de óxidos de enxofre, o que o torna compatível com os compromissos da OMI, e a produção de 25% menos dióxido de carbono do que os navios movidos a bunker fuel.</p> <p>Cabe ressaltar que o uso do GNL nas embarcações é também superior ao uso de <i>scrubbers</i>, dado que este último requererá,</p>	Não incorporado A norma ISO 8217 que trata das especificações dos combustíveis marítimos a nível internacional não inclui e nem considera incluir o GNL. O grupo de discussão ISO/TC 28/SC 4/WG 6 responsável pela atualização da norma ISO 8217 entende que esse combustível deverá ser objeto de norma de especificação à parte Também não compete à ANP criar condições para que embarcações dotadas de sistema de limpeza de gases de escape possam navegar em águas territoriais

			<p>como parte do Anexo VI da MARPOL, que o governo realize a coleta de resíduos gerados a partir da operação de <i>scrubbers</i> (de circuito híbrido ou fechado) e garanta a respectiva fiscalização desse procedimento. Existe ainda o risco de poluição do ambiente marinho no caso do uso de <i>scrubbers</i> de circuito aberto - razão pela qual essa tecnologia já foi banida em países influentes na agenda marítima e portuária.</p> <p>Nesse sentido, o exemplo de Cingapura, que limita o uso de <i>scrubbers</i> como estratégia de cumprimento da regra da IMO em questão, é muito importante, já que se trata do país com a maior tonelagem de transporte marítimo do mundo, o segundo maior porto de contêineres, o maior porto de embarque e um importante centro petrolífero, logo muito influente nas questões marítimas.</p> <p>No Brasil, um sistema de fiscalização eficiente terá de ser colocado em prática para evitar o descumprimento da norma da OMI e eventuais fraudes em relação ao uso de combustíveis aquaviários de baixo teor de enxofre, bem como de controle da destinação dos resíduos do uso de <i>scrubber</i>.</p> <p>Logo, incentivar o GNL poderá ser uma opção mais econômica no longo prazo e de implementação mais simples, tanto para o Estado como para outros atores relevantes.</p>	<p>Todavia, a ANP reconhece que o GNL poderá desempenhar futuramente papel enquanto combustível para navios e se dispõe a iniciar discussões técnicas sobre o assunto com a proponente e outros interessados.</p>
--	--	--	--	---

4. TABELA II – COMENTÁRIOS E SUGESTÕES RECEBIDOS NA AUDIÊNCIA PÚBLICA

Audiência Pública sobre a minuta de Resolução ANP que alterará dispositivo na Resolução ANP nº 52/2010 que estabelece as especificações dos combustíveis destinados ao uso aquaviário, óleo diesel marítimo e óleo combustível marítimo, comercializados pelos diversos agentes econômicos em todo o território nacional.				
AUTOR	ARTIGO DA MINUTA	PROPOSTA DE ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	POSICIONAMENTO DA ANP
Marinha do Brasil / SEC-IMO	N/A	<p>Propõe a realização de nova consulta e audiência precedidas da discussão dos temas deliberados na 74ª reunião da MEPC, para avaliar o que couber à ANP para internalizar.</p> <p>Durante a reunião do MEPC 73 (22 a 26 de outubro de 2018), houve várias intervenções de Estados Membros da IMO no sentido de que a realidade atual dos combustíveis conformes (teor máximo 0.5%) enfrenta vários problemas, quais sejam: falta de disponibilidade em algumas regiões; falta de compatibilidade entre combustíveis; falta de estabilidade (sedimentos no fundo dos tanques); e falta de segurança (alguns com ponto de fulgor inferior a 60°C, o que não é permitido pela SOLAS). Diante desse cenário está em curso a elaboração de um instrumento denominado <i>Fuel Oil Non-Availability Report (FONAR)</i> para resguardar os navios que não encontrem o combustível. O Brasil vai apresentar um documento ao MEPC 74 (13 a 17 maio) no sentido de contribuir para as ações necessárias nos casos de indisponibilidade de combustível.</p>	<p>Existe a possibilidade de que o MEPC 74 decida por uma <i>Experience Bulding Phase (EBP)</i> até que o cenário logístico se torne homogêneo ou estabilizado.</p>	<p>Não incorporado</p> <p>A ANP não prevê a possibilidade de alteração da regra da IMO (0,5% em 01/01/2020). O produto com o novo limite de enxofre estará disponível a partir do último trimestre de 2019 nos três principais portos do país.</p> <p>Sendo um produto resultante da mistura de correntes de petróleo (uma destilada e outra residual) não haverá problemas de compatibilidade para a cabotagem.</p>
Marinha do Brasil - DPC	Inclusão de novo Artigo	<p>Inserir novo artigo na RANP nº 52/2010, prevendo as providências descritas no Apêndice 6 do Anexo VI da MARPOL.</p>	<p>Internalização da regra da IMO</p>	<p>A ANP fica à disposição da DPC para aprofundar as questões postas pelo Apêndice 6.</p> <p>Não incorporado</p> <p>Está fora do escopo da ANP ter ingerência sobre produto sob responsabilidade do navio.</p>

Orion Marítima	Art. 1º, Tabela IV, (9)	Alterar os limites especificados de teor de enxofre em 0,5% e 3,5% para 0,5% e 3,5%.	Alinhar com o previsto na Regra 14 do Anexo VI da MARPOL	Incorporado. Converge com o objetivo da IMO.
-----------------------	--------------------------------	--	--	--

5. DAS ALTERAÇÕES DA RESOLUÇÃO ANP Nº 52/2010

Foram necessárias alterações na Resolução ANP nº 52/2010, pois há regra prevista pela Organização Marítima Internacional - IMO para 1º de janeiro de 2020, limitando o teor máximo de enxofre nos combustíveis marítimos a 0,5%, em peso, de acordo com resolução do Comitê de Proteção ao Ambiente Marinho publicada em 28 de outubro de 2016, após sua 70ª reunião. Como tal regra advém da Convenção Internacional MARPOL da qual o Brasil é signatário sua adoção é automática.

A regra prevê ainda que embarcações dotadas de sistema de limpeza de gases de escape possam continuar a consumir óleo combustível marítimo com até 3,5% de teor de enxofre.

6. CONCLUSÃO

A minuta da Resolução altera a Resolução ANP nº 52, de 29 de dezembro de 2010, que estabelece as especificações dos combustíveis aquaviários a serem comercializados em todo o território nacional, foi modificada de forma a refletir as propostas de alterações formuladas por ocasião da Consulta e Audiência Públicas nº 2/2019, acatadas total ou parcialmente por esta Superintendência.



Documento assinado eletronicamente por **CARLOS ORLANDO ENRIQUE DA SILVA, Superintendente**, em 29/03/2019, às 17:04, 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 **JACKSON DA SILVA ALBUQUERQUE, Coordenador IV**, em 01/04/2019, às 11:45, 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 **ALEXANDRE CARDOSO COSTA CALDEIRA, Assistente Técnico I**, em 01/04/2019, às 13:28, 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 http://sei.anp.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0172993** e o código CRC **EB2090CC**.