



# FORMULÁRIO DE COMENTÁRIOS E SUGESTÕES CONSULTA PÚBLICA Nº 2/2021 - de 02/02/2021 a 18/03/2021

NOME PETROBRAS DISTRIBUIDORA S/A

<input checked="" type="checkbox"/> ( X ) agente econômico <input type="checkbox"/> ( ) consumidor ou usuário			<input type="checkbox"/> ( ) representante órgão de classe ou associação <input type="checkbox"/> ( ) representante de instituição governamental <input type="checkbox"/> ( ) representante de órgãos de defesa do consumidor		
Consulta Pública sobre minuta de resolução que trata das especificações do querosene de aviação JET -A e JET A-1, dos querosenes de aviação alternativos e do querosene de aviação C (JET-C), bem como as obrigações quanto ao controle da qualidade a serem atendidas pelos agentes econômicos que comercializam esses produtos em território nacional					
ARTIGO DA MINUTA		PROPOSTA DE ALTERAÇÃO		JUSTIFICATIVA	
TÍTULO		RESOLUÇÃO ANP Nº XXX, DE [DIA] DE [MÊS] DE [ANO]  Estabelece as especificações do querosene de aviação JET-A e <del>JET-A-1</del> , dos querosenes de aviação alternativos e do querosene de aviação C (JET-C), bem como as obrigações quanto ao controle da qualidade a serem atendidas pelos agentes econômicos que comercializam esses produtos em território nacional.		A BR entende que deve haver somente um produto disponível no mercado, e não a coexistência de JET-A e JET-A1, pelas seguintes razões:  1. É de se supor que o produtor nacional somente comercializará aquele que se mostra mais eficiente e de menor custo, qual seja, o JET-A; 2. Como as cias. aéreas consultadas indicaram que a decisão de compra de um ou outro produto se dará exclusivamente com base na questão do preço, sendo indiferentes ao JET-A ou o JET-A1, também no caso de importação as distribuidoras deverão, logicamente, optar pelo JET-A; 3. Não há condições operacionais e logísticas que possibilitem instalações duplicadas de tancagem, que seriam necessárias para manter os dois produtos separados, caso a	

		<p>RANP mantenha a previsão de ambos;</p> <p>4. A previsão de coexistência dos dois produtos cria o risco de se seguir comercializando o JET-A1 por inércia do mercado, o que contraria a intenção precípua de revisão da RANP, que visa passar a ofertar o produto mais eficiente e de menor custo, frise-se, o JET-A;</p> <p>5. Ainda, ao permitir a coexistência do JET-A1 e do JET-A, a proposta de resolução não sinaliza claramente de que forma e em que período deveria ocorrer a transição, o que gerará dúvidas e possível insegurança no setor.</p> <p>Por todos esses fatores somados, a BR propõe que a RANP disponha apenas sobre o JET-A, excluindo todas as menções feitas ao JET-A1.</p>
Art 1º	<p>Art. 1º Esta Resolução estabelece as especificações do querosene de aviação JET-A e <del>JET-A1</del>, dos querosenes de aviação alternativos e do querosene de aviação C (JET C), na forma do anexo, bem como as obrigações quanto ao controle da qualidade a serem atendidas pelos agentes econômicos que comercializam esses produtos em território nacional.</p> <p>§ 1º É vedada a comercialização dos combustíveis de aviação, de que se trata o caput, que não se enquadrem nas especificações estabelecidas no Regulamento Técnico anexo. nesta Resolução.</p> <p>§ 2º Na produção do JET-A <del>e do JET-A1</del> é permitido o coprocessamento de matéria-prima convencional com até cinco por cento em volume das matérias-primas:</p> <p>I - mono-, di-, triglicerídeos, ácidos graxos livres e ésteres de ácidos graxos; ou</p> <p>II - hidrocarbonetos produzidos por gás de síntese via processo Fischer-Tropsch com catalisadores a base de ferro ou cobalto.</p> <p>§ 3º Os querosenes de aviação alternativos abrangidos por esta Resolução são:</p>	Exclusão das menções à JET A-1.

	<p>I - o querosene parafínico hidroprocessado e sintetizado por Fischer-Tropsch (SPK-FT);</p> <p>II - o querosene parafínico sintetizado por ácidos graxos e ésteres hidroprocessados (SPK-HEFA);</p> <p>III - o querosene parafínico sintetizado com aromáticos (SPK/A);</p> <p>IV - o querosene parafínico sintetizado por álcool (SPK-ATJ);</p> <p>V - as isoparafinas sintetizadas de açúcares fermentados e hidroprocessados (SIP);</p> <p>VI - o querosene de hidrotermólise catalítica (CHJ); e</p> <p>VII - o querosene parafínico sintetizado por hidrocarbonetos bioderivados, ácidos graxos e ésteres hidroprocessados (SPK-HC-HEFA)</p>	
Art 2º	<p>Art. 2º Somente os distribuidores de combustíveis de aviação e os produtores de JET-A e <del>JET-A1</del>, autorizados pela ANP, podem realizar a mistura do QAV alternativo ao JET-A ou <del>JET-A1</del> para a composição do JET-C.</p> <p>§1º Para formular o querosene de aviação C (JET-C), o querosene de aviação alternativo (QAV alternativo) deve ser adicionado ao JET-A ou <del>ao JET-A1</del> nas seguintes proporções:</p> <p>I - até o limite máximo de 50% (cinquenta por cento) em volume no caso de SPK-FT, SPK-HEFA, SPK/A, SPK-ATJ e CHJ; e</p> <p>II - até o limite máximo de 10% (dez por cento) em volume no caso de SIP e SPK-HC-HEFA.</p> <p>§2º Fica vedada a utilização de QAV alternativo nos motores das aeronaves sem a devida mistura com o JET-A ou <del>JET-A1</del> nas proporções descritas no §1º deste artigo.</p> <p>§3º Fica proibida a adição de mais de um tipo de QAV alternativo ao JET-A ou <del>ao JET-A1</del>, bem como a mistura de diferentes tipos de JET-C.</p> <p>§4º O JET-C que atenda a todos os requisitos de qualidade desta Resolução pode ser misturado ao JET-A e <del>ao JET-A1</del>. Parágrafo único. O JET-A ou <del>o JET-A1</del> e o QAV alternativo utilizados para compor o JET-C devem atender às especificações referentes a cada produto que estão estabelecidas nas tabelas do Anexo.</p> <p>Parágrafo único. O JET-A ou <del>o JET-A1</del> e o QAV <b>JET</b> alternativo utilizados para compor o JET-C devem atender às especificações referentes a cada produto que estão</p>	Exclusão das menções à JET A-1 e substituição do termo “QAV” por “JET”, para fins de uniformização.

	estabelecidas nas tabelas do Anexo.	
Art 3º	<p>Art. 3º Para fins desta Resolução, ficam estabelecidas as seguintes definições:</p> <p>I - amostra representativa: amostra cujos constituintes apresentam-se nas mesmas proporções observadas no volume total;</p> <p>II - amostra-testemunha: amostra representativa de produto caracterizado por um documento da qualidade;</p> <p>III - batelada: quantidade segregada de produto em um único tanque caracterizado por um documento da qualidade;</p> <p>IV - boletim de análise: documento emitido por laboratório pertencente ao agente econômico ou por este contratado, utilizado para composição do documento da qualidade, que contempla totalmente ou parcialmente os resultados das análises físico-químicas requeridas nesta Resolução;</p> <p>V - boletim de conformidade: documento da qualidade que deve atender ao estabelecido na Resolução ANP nº 828, de 1º de setembro de 2020;</p> <p>VI - certificado da qualidade: documento da qualidade que contém todas as informações e os resultados das características físico-químicas requeridas nesta Resolução para o JET-A, <del>o JET-A1, o QAV</del> <b>JET</b> alternativo e JET C;</p> <p>VII - combustíveis de aviação: querosene de aviação JET-A <del>ou JET-A1</del>, querosene de aviação alternativo e querosene de aviação C em conformidade com as especificações estabelecidas pela ANP;</p> <p>VIII - distribuidor de combustíveis de aviação: pessoa jurídica autorizada para o exercício da atividade de distribuição de combustíveis de aviação, considerada de utilidade pública, que compreende aquisição, armazenamento, transporte, comercialização, controle da qualidade, assistência técnica e abastecimento de aeronaves;</p> <p>IX - documento da qualidade: definição geral para o certificado da qualidade do, JET-A, <del>do JET-A1, do QAV</del> <b>JET</b> alternativo e do JET-C, o boletim de conformidade do JET-A, <del>JET-A1</del> e do JET-C ou o registro da análise da qualidade do <del>JET-A1</del> e do JET-C;</p> <p>X - JET-A: querosene de aviação de origem fóssil, com ponto de congelamento máximo de - 40°C, destinado exclusivamente ao consumo em turbinas de aeronaves;</p>	Exclusão das menções à JET A-1 e substituição do termo “QAV” por “JET”, para fins de uniformização.

~~XI - JET-A1: querosene de aviação de origem fóssil, com ponto de congelamento máximo de - 47°C, destinado exclusivamente ao consumo em turbinas de aeronaves;~~

XI - isoparafinas sintetizadas de açúcares fermentados e hidroprocessados (SIP, sigla em inglês): querosene iso-parafínico sintetizado a partir de açúcares com subsequente hidrogenação;

XII - importador: pessoa jurídica que realiza atividade de comércio exterior na modalidade de importação de produto, cuja nomenclatura comum do Mercosul (NCM) está sujeita à anuência prévia da ANP;

XIII - produtor: pessoa jurídica autorizada pela ANP a produzir, armazenar e comercializar combustíveis de aviação;

XIV - querosene de aviação (~~QAV~~ JET alternativo): combustível derivado de fontes alternativas, como biomassa, gases residuais, resíduos sólidos, carvão e gás natural, produzido pelos processos que atendam ao estabelecido nesta Resolução;

XV - querosene de aviação C (~~QAV~~ JET-C): combustível destinado exclusivamente ao consumo em turbinas de aeronaves, composto de um único tipo de ~~QAV~~ JET alternativo misturado ao JET-A ou ao ~~JET-A1~~ nas proporções definidas nesta Resolução;

XVI - querosene de hidrotermólise catalítica (CHJ, sigla em inglês): querosene contendo compostos aromáticos produzido a partir de craqueamento catalítico e hidrogenação de ésteres de ácidos graxos e ácidos graxos livres;

XVII - querosene parafínico hidroprocessado e sintetizado por Fischer-Tropsch (SPK-FT, sigla em inglês): querosene parafínico sintetizado obtido de um ou mais precursores produzidos pelo processo Fischer-Tropsch (FT);

XVIII - querosene parafínico sintetizado com aromáticos (SPK/A, sigla em inglês): querosene parafínico sintetizado a partir de variação do processo Fischer-Tropsch com adição de aromáticos;

XIX - querosene parafínico sintetizado por ácidos graxos e ésteres hidroprocessados (SPK-HEFA, sigla em inglês): querosene parafínico sintetizado obtido pela hidrogenação de ésteres de ácidos graxos e ácidos graxos livres;

XX - querosene parafínico sintetizado por hidrocarbonetos bio-derivados, ácidos graxos e ésteres hidroprocessados (SPK-HC-HEFA, sigla em inglês): querosene parafínico sintetizado obtido pela hidrogenação de hidrocarbonetos bio-derivados da microalga

	<p>Botrycoccus braunii, ésteres de ácidos graxos e ácidos graxos livres;</p> <p>XXI - querosene parafínico sintetizado por hidrocarbonetos bio-derivados, ácidos graxos e ésteres hidroprocessados (SPK-HC-HEFA, sigla em inglês): querosene parafínico sintetizado obtido pela hidrogenação de hidrocarbonetos bio-derivados da microalga Botrycoccus braunii, ésteres de ácidos graxos e ácidos graxos livres;</p> <p>XXII - querosene parafínico sintetizado por álcool (SPK-ATJ, sigla em inglês): querosene parafínico sintetizado a partir de álcool etílico ou isobutílico, processado através de desidratação, oligomerização, hidrogenação e fracionamento;</p> <p>XXIII - registro da análise da qualidade: documento da qualidade que contém, no mínimo, os resultados das análises das características físico-químicas requeridas nesta Resolução para o QAV-1 e o QAV-C; atende ao estabelecido na Norma ABNT NBR 15216;</p> <p>XXIV - revendedor de combustíveis de aviação: pessoa jurídica autorizada para o exercício da atividade de revenda de combustíveis de aviação, considerada de utilidade pública, que compreende aquisição, armazenamento, transporte, comercialização a varejo e controle da qualidade desses produtos, assistência técnica ao consumidor e abastecimento de aeronaves;</p> <p>XXV - sistema dedicado: sistema de manuseio de combustível, compreendendo linhas, bombas, filtros, entre outros, pelo qual é escoado exclusivamente um tipo de combustível de aviação; e</p> <p>XXVI - terminal de querosene: instalação autorizada conforme a Resolução ANP nº 52, de 2 de dezembro de 2015, utilizada para o recebimento, expedição e armazenagem de JET-A, <del>JET-A1</del>, QAV <b>JET</b> alternativo e JETC.</p> <p>XXVII - terminal de querosene: instalação autorizada conforme a Resolução ANP nº 52, de 2 de dezembro de 2015, utilizada para o recebimento, expedição e armazenagem de JET-A, <del>JET-A1</del>, QAV alternativo e JET C.</p>	
Art 4º	<p>Art. 4º O importador, o produtor de JET-A ou <del>JET-A1</del>, o produtor de QAV alternativo e o distribuidor de combustíveis de aviação, quando este realizar a mistura de JET-A ou <del>JET-A1</del> com QAV alternativo, devem garantir a qualidade do JET-A ou <del>JET-A1</del>, do QAV alternativo ou do JET C a ser comercializado, conforme o caso, e emitir o certificado da qualidade de amostra representativa, cujos resultados devem atender aos limites</p>	Exclusão das menções à JET A-1, e substituição do termo “QAV” por “JET”, para fins de uniformização.

	<p>especificados no anexo, de acordo com o tipo de combustível de aviação.</p> <p>§ 1º O combustível de aviação comercializado deve atender, de acordo com o tipo, à(s) respectiva(s) tabela(s) do anexo:</p> <p>I - <del>QAV-1</del> JET-A ou <del>JET-A1</del>: Tabela I;</p> <p>II - <del>QAV-C</del> JET C: Tabelas I e II;</p> <p>III - JET-A ou <del>JET-A1</del> formulado a partir do coprocessamento: Tabelas I e III;</p> <p>IV - <del>QAV</del> JET alternativo SPK-FT ou SPK-HEFA: Tabela IV;</p> <p>V - <del>QAV</del> JET alternativo SIP: Tabela V;</p> <p>VI - <del>QAV</del> JET alternativo SPK/A: Tabela VI; e</p> <p>VII - <del>QAV</del> JET alternativo SPK-ATJ: Tabela VII.</p> <p><del>IV</del> VIII- <del>QAV</del> JET alternativo CHJ: Tabela VIII; e</p> <p><del>IV</del> – IX – <del>QAV</del> JET alternativo SPK-HC-HEFA: Tabela IX.</p>	
Art 5º	<p>Art. 5º O produtor, o importador e o distribuidor de combustíveis de aviação devem manter, sob sua guarda e à disposição da ANP, as amostras-testemunha das quinze últimas bateladas de combustíveis de aviação comercializadas ou as referentes aos três últimos meses de comercialização, a opção que corresponder ao menor número de amostras armazenadas.</p> <p>Parágrafo único. A regra do caput é aplicável ao distribuidor de combustíveis de aviação que realizar a mistura de JET-A ou de <del>JET-A1</del> com QAV alternativo.</p>	Exclusão das menções à JET A-1.
Art 6º	<p>Art. 6º Nos casos em que JET-A ou o <del>JET-A1</del> pelas instalações de um terminal, misturando-se a outros JET-A ou o <del>JET-A1</del> certificados, caberá ao(s) detentor(es) da propriedade do produto nos tanques do terminal de querosene a responsabilidade pela emissão, do certificado da qualidade ou do boletim de conformidade da mistura resultante.</p> <p>§ 1º O certificado da qualidade ou boletim de conformidade, de que se trata o caput, devem ser emitidos, conforme o caso:</p> <p>I - o certificado da qualidade no caso do tanque do terminal de querosene receber,</p>	Exclusão das menções à JET A-1.

	<p>concomitantemente, mais de três bateladas ou no caso do recebimento de misturas em proporções desconhecidas;</p> <p>II - o boletim de conformidade no caso do tanque do terminal querosene receber, concomitantemente, até três bateladas em proporções conhecidas.</p>	
Art 7º	<p>Art. 7º O distribuidor de combustíveis de aviação deve adquirir JET-A, <del>o JET-A1 ou o</del> JET-C cujo documento da qualidade esteja de acordo com os dispositivos desta Resolução.</p>	Exclusão das menções à JET A-1.
Art 8º	<p>Art. 8º O distribuidor de combustíveis de aviação deve garantir a qualidade JET-A, <del>de JET-A1</del> ou do JET-C adquirido e emitir, conforme o caso, o boletim de conformidade ou o registro de análise da qualidade, de amostra representativa, cujos resultados devem atender aos limites estabelecidos na Tabela I, do anexo.</p> <p>§ 1º No caso em que o distribuidor de combustíveis de aviação realizar a mistura JET-A <del>ou de JET-A1</del> com QAV <b>JET</b> alternativo, ele deve emitir o certificado da qualidade do JET-C, conforme estabelecido na Resolução ANP nº 828, de 2020, estando isento da obrigação de emitir os documentos dispostos no caput.</p> <p>§ 2º No caso previsto no parágrafo primeiro, o distribuidor de combustíveis de aviação deverá encaminhar o certificado da qualidade para o revendedor de combustíveis de aviação.</p> <p>§ 3º O boletim de conformidade ou registro da análise da qualidade devem ser emitidos, conforme o caso, sendo:</p> <p>I - o boletim de conformidade no caso de operação em sistemas não dedicados, conforme estabelecido na Resolução ANP nº 828, de 2020; ou</p> <p>II - o registro da análise da qualidade no caso de operação em sistemas dedicados, contendo estabelecido na Norma ABNT NBR 15216.</p> <p>§ 4º A análise do teor de chumbo no boletim de conformidade é obrigatória apenas quando houver suspeita de contaminação ou por solicitação da ANP.</p> <p>§ 5º A análise de estabilidade térmica no boletim de conformidade é obrigatória apenas no caso do JET A <del>ou JET-A1</del> ser recebido de navio equipado com serpentina de cobre em seus tanques de carga ou no caso de ocorrer variação de cor saybolt superior aos seguintes valores:</p>	Exclusão das menções à JET A-1, e substituição do termo “QAV” por “JET”, para fins de uniformização.



	<p>I - oito, no caso da cor saybolt inicial ser superior a vinte e cinco;</p> <p>II - cinco, no caso da cor saybolt inicial ser menor ou igual a vinte e cinco e maior ou igual a quinze; e</p> <p>III - três, no caso da cor saybolt inicial ser inferior a quinze.</p> <p>§ 6º O distribuidor de combustíveis de aviação deve manter, sob sua guarda e à disposição da ANP as amostras-testemunha das quinze últimas bateladas de JET-A, <del>de JET-A1</del> e de JET-C comercializadas ou as referentes aos dois últimos meses de comercialização, a opção que corresponder ao menor número de amostras armazenadas.</p>	
Art 9º	<p>Art. 9º O revendedor de combustíveis de aviação deve garantir a qualidade do do JET-A, <del>de JET-A1</del> e do JETC a ser comercializado e emitir o registro da análise da qualidade de amostra representativa, cujos resultados devem atender aos limites especificados na Tabela I do anexo.</p> <p>§ 1º O registro da análise da qualidade do JET-A, <del>de JET-A1</del> e do JETC deve: atender ao estabelecido na Norma ABNT NBR 15216.</p> <p>§ 2º O revendedor de combustíveis de aviação deve manter, sob sua guarda e à disposição da ANP, as amostras-testemunha das quatro últimas bateladas de JET-A, <del>de JET-A1</del> e do JETC comercializadas ou as referentes aos dois últimos meses de comercialização, a opção que corresponder ao menor número de amostras armazenadas.</p>	Exclusão das menções à JET A-1.
Art 14	Art 14. A documentação fiscal que comprova a aquisição e comercialização do <del>QAV</del> <b>JET</b> alternativo, JET-C, <del>JET-A</del> e JET-A1 deve ficar à disposição da ANP pelo prazo mínimo de um ano, a contar da data de sua comercialização.	Exclusão das menções à JET A-1, e substituição do termo "QAV" por "JET", para fins de uniformização.
Art 15	Art 15. O importador, o produtor de <del>QAV</del> <b>JET</b> alternativo, o produtor de <del>QAV-1</del> JET-A e <del>JET-A1</del> , o distribuidor de combustíveis de aviação e o revendedor de combustíveis de aviação, em suas operações, devem atender aos requerimentos contidos na norma ABNT NBR 15216.	Exclusão das menções à JET A-1, e substituição do termo "QAV" por "JET", para fins de uniformização.
Art 16	Art. 16. No caso de importação de <del>QAV-1</del> JET-A, <del>JET-A1</del> ou de <del>QAV</del> <b>JET</b> alternativo,	Exclusão das menções à JET A-1, e substituição do termo "QAV" por "JET", para fins de uniformização.

	deverem ser observada a Resolução ANP nº 680, de 5 de junho de 2017, sendo o importador responsável pela qualidade do produto.	
Art 21	<p>Art. 21. A Resolução ANP nº 17, de 26 de julho de 2006, passa a vigorar com as seguintes alterações:</p> <p>“Art.2º.....</p> <p>X - combustíveis de aviação: querosene de aviação JET-A ou <del>JET-A1</del>, querosene de aviação alternativo e querosene de aviação C, Gasolina de Aviação (GAV ou AVGAS) e Álcool Etílico Hidratado Combustível (AEHC)/Etanol Hidratado Combustível, em conformidade com as especificações estabelecidas pela ANP;</p> <p><del>XVIII - Querosene de Aviação JET-A1: querosene de aviação de origem fóssil, com ponto de congelamento máximo de - 47°C, destinado exclusivamente ao consumo em turbinas de aeronaves;</del></p> <p>XXIII – Querosene de Aviação C (JET-C): combustível destinado exclusivamente ao consumo em turbinas de aeronaves, composto de um único tipo de QAV alternativo misturado ao JET-A ou ao <del>JET-A1</del> nas proporções definidas nesta Resolução XXIV - Querosene de Aviação Alternativo (<del>QAV</del> <b>JET</b> alternativo): combustível derivado de fontes alternativas, como biomassa, gases residuais, resíduos sólidos, carvão e gás natural, produzido pelos processos que atendam ao estabelecido nesta Resolução;</p> <p>XXIV - Querosene de Aviação Alternativo (<del>QAV</del> <b>JET</b> alternativo): combustível derivado de fontes alternativas, como biomassa, gases residuais, resíduos sólidos, carvão e gás natural, produzido pelos processos que atendam ao estabelecido nesta Resolução;</p> <p>XXV - Querosene de Aviação JET-A: querosene de aviação de origem fóssil, com ponto de congelamento máximo de - 40°C, destinado exclusivamente ao consumo em turbinas de aeronaves.</p>	Exclusão das menções à JET A-1, e substituição do termo “QAV” por “JET”, para fins de uniformização.
Art 22	<p>Art. 22. A Resolução ANP nº 18, de 26 de julho de 2006, passa a vigorar com as seguintes alterações:</p> <p>“Art.4º.....</p> <p>X - Combustíveis de aviação: querosene de aviação JET-A ou <del>JET-A1</del>, querosene de aviação alternativo e querosene de aviação C, Gasolina de Aviação (GAV ou AVGAS) e Álcool Etílico Hidratado Combustível (AEHC)/Etanol Hidratado Combustível, em conformidade com as especificações estabelecidas pela ANP;</p>	Exclusão das menções à JET A-1, e substituição do termo “QAV” por “JET”, para fins de uniformização.

	<p><del>XVII - Querosene de Aviação JET-A1: querosene de aviação de origem fóssil, com ponto de congelamento máximo de - 47°C, destinado exclusivamente ao consumo em turbinas de aeronaves;</del></p> <p>XXII – Querosene de Aviação C (JET-C): combustível destinado exclusivamente ao consumo em turbinas de aeronaves, composto de um único tipo de QAV alternativo misturado ao JET-A <del>ou ao JET-A1</del> nas proporções definidas nesta Resolução XXIII - Querosene de Aviação Alternativo (QAV <del>JET</del> alternativo): combustível derivado de fontes alternativas, como biomassa, gases residuais, resíduos sólidos, carvão e gás natural, produzido pelos processos que atendam ao estabelecido nesta Resolução;</p> <p>XXIII - Querosene de Aviação Alternativo (QAV <del>JET</del> alternativo): combustível derivado de fontes alternativas, como biomassa, gases residuais, resíduos sólidos, carvão e gás natural, produzido pelos processos que atendam ao estabelecido nesta Resolução;</p> <p>XXIV - Querosene de Aviação JET-A: querosene de aviação de origem fóssil, com ponto de congelamento máximo de - 40°C, destinado exclusivamente ao consumo em turbinas de aeronaves.</p>	
Notas:	Notas:	
(1)	(1) O produtor, o importador, o distribuidor e o revendedor de JET-A <del>e de JET-A1</del> , de QAV alternativo e de JET-C devem assegurar que durante o transporte dos produtos não ocorrerá contaminação com biodiesel ou produtos contendo biodiesel.	Exclusão das menções à JET A-1.
(23)	(23) Para o JET-A <del>e o JET-A1</del> são permitidos apenas os tipos de aditivos qualificados e quantificados na edição mais atualizada da norma ASTM D1655 e na norma do Ministério da Defesa do Reino Unido, denominada Defence Standard 91-091; e para o JET-C são permitidos apenas os tipos de aditivos qualificados e quantificados na edição mais atualizada da norma ASTM D7566.	Exclusão das menções à JET A-1.
(25)	(25) O aditivo desativador de metal pode ser utilizado para melhorar a estabilidade térmica do JET-A <del>e do JET-A1</del> , devendo, nesse caso, ser reportados os resultados da estabilidade térmica obtidos antes e após a adição do aditivo. A concentração máxima permitida na primeira aditivação é de 2,0mg/l, podendo esse limite ser superior a 2,0mg/l em casos de suspeita de contaminação com cobre, e uma aditivação complementar posterior não pode exceder ao limite máximo acumulativo de 5,7mg/l.	Exclusão das menções à JET A-1.
(26)	(26) O aditivo dissipador de cargas estáticas pode ser utilizado para aumentar a condutividade elétrica do JET-A <del>e do JET-A1</del> , sendo a concentração máxima permitida na primeira aditivação de 3,0mg/l e uma aditivação complementar posterior não pode	Exclusão das menções à JET A-1.

	exceder a concentração máxima acumulativa especificada de 5,0mg/l.	
(27)	(27) Quando necessário, o aditivo pode ser utilizado para auxiliar na detecção de vazamentos no solo provenientes de tanques e sistemas de distribuição de QAV-1 JET-A e de JET-A1. No entanto, esse aditivo deve ser utilizado somente quando outros métodos de investigação forem exauridos.	Exclusão das menções à JET A-1.
(29)	(29) Limites devem ser garantidos na produção, distribuição e revenda de JET-A e de JET-A1, mas não precisam ser realizados para composição do certificado da qualidade, boletim de conformidade ou registro da análise da qualidade.	Exclusão das menções à JET A-1.
(42)	(42) Aplicável apenas ao JET A e ao JET-A1 produzido pelo coprocessamento de mono, di-, triglicerídeos, ácidos graxos livres e ésteres de ácidos graxos.	Exclusão das menções à JET A-1.

Este formulário deverá ser encaminhado à ANP para o endereço eletrônico: [conspub\\_qualidade@anp.gov.br](mailto:conspub_qualidade@anp.gov.br).