CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE
TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE GÁS NATURAL

ENTRADA

ENTRE

TRANSPORTADORA ASSOCIADA DE GÁS S.A.
TAG

E

[•]
[•]

20[•]

SUMÁRIO

CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA DE GÁS NATURAL

CLÁUSULA PRIMEIRA – ESTRUTURA, DEFINIÇÕES DE TERMOS E INTERPRETAÇÃO 5

CLÁUSULA SEGUNDA – OBJETO 6

CLÁUSULA TERCEIRA – ENCARGOS E TARIFAS DE TRANSPORTE ... 6

CLÁUSULA QUARTA – CONDIÇÕES PRECEDENTES..... 6

CLÁUSULA QUINTA – PERÍODO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE 7

CLÁUSULA SEXTA – PRAZO DE VIGÊNCIA E TÉRMINO 7

CLÁUSULA SÉTIMA – DECLARAÇÕES E GARANTIAS..... 7

CLÁUSULA OITAVA – DISPOSIÇÕES DIVERSAS 8

ANEXO I – PONTO DE ENTRADA..... 12

Apêndice A – Localização e Capacidade Técnica do Ponto 12

Apêndice B - Quantidade Diária Contratada e Vazão Mínima no Ponto13

Apêndice C - Pressão 14

Apêndice D – Tolerância de Variação de Programação no Ponto 15

ANEXO II – TARIFAS, VALORES A FATURAR E PROBABILIDADE DE ATENDIMENTO..... 16

Apêndice A – Tarifas..... 16

Apêndice B - Valores a Faturar 19

Apêndice C - Probabilidade de Atendimento e Desconto 28

CLÁUSULA PRIMEIRA – OBJETO 30

CLÁUSULA SEGUNDA – DEFINIÇÕES 30

CLÁUSULA TERCEIRA – SERVIÇO DE TRANSPORTE DE GÁS NATURAL. 45

CLÁUSULA QUARTA – CUSTÓDIA DO GÁS 47

CLÁUSULA QUINTA – EMPACOTAMENTO 48

CLÁUSULA SEXTA – GÁS PARA USO NO SISTEMA 49

CLÁUSULA SÉTIMA - ALOCAÇÃO DE QUANTIDADES DE GÁS 50

CLÁUSULA OITAVA - FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE 53

CLÁUSULA NONA – GÁS DESCONFORME 56

CLÁUSULA DÉCIMA – FATURAMENTO 61

CLÁUSULA ONZE – COBRANÇAS OBJETO DE CONTROVÉRSIA 66

CLÁUSULA DOZE – FORÇA MAIOR 67

CLÁUSULA TREZE – TÉRMINO ANTECIPADO DO CONTRATO 71

CLÁUSULA QUATORZE – LEI APLICÁVEL E SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS 73

CLÁUSULA QUINZE – GARANTIA DE PAGAMENTO 79

CLÁUSULA DEZESSEIS - CESSÃO DE DIREITOS E OBRIGAÇÕES 82

CLÁUSULA DEZESSETE – REGRAS GERAIS DE UTILIZAÇÃO

COMPARTILHADA 82

CLÁUSULA DEZOITO – AJUSTES DECORRENTES DA PUBLICAÇÃO DE UM CÓDIGO DE REDE 82

APÊNDICE I - REQUISITOS TÉCNICOS 83

CLÁUSULA PRIMEIRA - QUALIDADE DO GÁS 83

CLÁUSULA SEGUNDA – MEDIÇÃO 84

CLÁUSULA TERCEIRA – APURAÇÃO E ALOCAÇÃO DE GUS 92

CLÁUSULA QUARTA - OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DAS INSTALAÇÕES 93

APÊNDICE II - BALANCEAMENTO 97

CLÁUSULA PRIMEIRA – REGRAS DE BALANCEAMENTO 97

CLÁUSULA SEGUNDA – NOMINAÇÃO E PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE 108

CLÁUSULA TERCEIRA – APURAÇÃO E SALDO DE VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO 114

CLÁUSULA QUARTA – PENALIDADES E RESPONSABILIDADES DO CARREGADOR 115

APÊNDICE III - MODELO DE FIANÇA BANCÁRIA 117

APÊNDICE IV – CONDIÇÕES PARTICULARES QUE DEVEM CONSTAR NO SEGURO GARANTIA 118

ANEXO IV – REQUISITOS DE HABILITAÇÃO DO CARREGADOR 120

CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA DE GÁS NATURAL QUE ENTRE SI CELEBRAM, DE UM LADO, TRANSPORTADORA ASSOCIADA DE GÁS S.A. - TAG E, DE OUTRO LADO, [•], NA FORMA ABAIXO:

TRANSPORTADORA ASSOCIADA DE GÁS S.A. - TAG, inscrita no CNPJ/ME sob o nº 06.248.349/0001-23, com sede na Avenida República do Chile, 330, Torre Leste 23º andar, Centro, na Cidade do Rio de Janeiro/RJ, CEP 20031-170, doravante denominada "**TRANSPORTADOR**" ou "**PARTE**", neste ato representada por seus representantes legais, na forma de seu Estatuto Social, e, de outro lado,

[•], inscrita no CNPJ/MF sob o nº [•], com sede na [endereço completo], na Cidade do [cidade]/[sigla do estado], CEP [•], doravante denominada "**CARREGADOR**" ou "**PARTE**", neste ato representada por seus representantes legais, na forma de seu Estatuto/Contrato Social

CONSIDERANDO QUE:

A. O TRANSPORTADOR possui e opera a REDE DE TRANSPORTE;

B. O CARREGADOR detém autorização da ANP para exercer a atividade de carregamento, estando, portanto, apto para contratar SERVIÇO DE TRANSPORTE junto ao TRANSPORTADOR;

C. Se dispuser de CAPACIDADE OCIOSA na sua REDE DE TRANSPORTE, o TRANSPORTADOR deverá oferecer SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL a carregadores interessados, nos termos da Resolução ANP nº 11/2016;

D. O TRANSPORTADOR divulgou, por meio do PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE, **(i)** o histórico de movimentação e a CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE em base firme no PONTO indicado no Anexo I; **(ii)** as tarifas de referência para a prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME; e **(iii)** os respectivos fatores de probabilidades de atendimento para prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, de acordo com as regras aprovadas pela ANP;

E. O CARREGADOR deseja contratar SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL para o PONTO, na QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA estabelecida no Apêndice B do Anexo I;

F. O CARREGADOR se habilitou junto ao TRANSPORTADOR e está com o seu CADASTRO ÚNICO atualizado no PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE; e

G. O CARREGADOR está ciente de que o SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL será prestado concomitantemente aos SERVIÇOS DE TRANSPORTE FIRME e

SERVIÇOS DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO já contratados, devendo ser respeitados direitos e prioridades do(s) carregador(es) contratante(s) daquele(s) serviço(s), inclusive no que diz respeito a nominação de transporte e programação de transporte no PONTO;

as PARTES têm justo e acordado celebrar este contrato de transporte interruptível ("**CONTRATO**"), conforme as seguintes cláusulas e condições:

CLÁUSULA PRIMEIRA – ESTRUTURA, DEFINIÇÕES DE TERMOS E INTERPRETAÇÃO

1.1 São partes integrantes e indissociáveis do presente CONTRATO os seus anexos e apêndices, conforme descrito abaixo ("**ANEXOS**"):

Anexo I	**-**	**Ponto**
Apêndice A	-	Localização e Capacidade Técnica do Ponto
Apêndice B	-	Quantidade Diária Contratada e Vazão Mínima no Ponto
Apêndice C	-	Pressão
Apêndice D	-	Tolerância de Variação de Programação no Ponto
Anexo II	**-**	**Tarifas, Valores a Faturar e Probabilidade de Atendimento**
Apêndice A	-	Tarifas
Apêndice B	-	Valores a Faturar
Apêndice C	-	Probabilidade de Atendimento
Anexo III	**-**	**Termos e Condições Gerais**
Apêndice I	-	Requisitos Técnicos
Apêndice II	-	Balanceamento
Apêndice III	-	Modelo de Carta de Fiança
Apêndice IV	-	Condições Particulares que devem constar no Seguro Garantia
Anexo IV	**-**	**Requisitos de Habilitação do Carregador junto ao Transportador**

1.2 O presente CONTRATO e os ANEXOS formam um único documento que regula os direitos e obrigações do TRANSPORTADOR e do CARREGADOR e devem ser interpretados e aplicados como um único instrumento. Em caso de conflito entre o disposto nos ANEXOS e o disposto neste CONTRATO, prevalecerá o disposto nos ANEXOS. Na hipótese de conflito entre o disposto nos ANEXOS, prevalecerá o disposto no ANEXO III.

1.3 Os termos aqui grafados em VERSALETE, no singular ou no plural, em qualquer gênero, terão as definições que lhes são atribuídas na Cláusula Segunda – Definições do Anexo III, e outras formas gramaticais de um termo aqui definido terão significados correlatos.

1.4 Exceto se expressamente indicado de outra forma neste CONTRATO, **(i)** uma referência a Cláusula ou Anexo significa referência a uma cláusula ou anexo deste CONTRATO; **(ii)** as referências a qualquer contrato ou instrumento incluem seus aditamentos, suplementos ou substituições que venham a

ocorrer de tempos em tempos.

1.5 Nenhuma regra de interpretação deste CONTRATO será aplicada em desfavor de uma PARTE sob a alegação de que essa PARTE a elaborou e/ou apresentou.

CLÁUSULA SEGUNDA – OBJETO

2.1 O objeto deste CONTRATO é a prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA, pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR, a partir do PONTO, em cada DIA OPERACIONAL, por meio da REDE DE TRANSPORTE.

2.2 O SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL será prestado pelo regime de entrada e saída, nos termos da Lei nº 14.134/2021 e do Decreto nº 10.712/2021.

2.3 A QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA para o PONTO está estabelecida no Apêndice B do Anexo I, e a localização do PONTO está detalhada no Apêndice A do Anexo I.

CLÁUSULA TERCEIRA – ENCARGOS E TARIFAS DE TRANSPORTE

3.1 As TARIFAS e os ENCARGOS aplicáveis ao CONTRATO são os previstos no Anexo II.

3.2 As PARTES aceitam e reconhecem que as TARIFAS e os ENCARGOS poderão sofrer alterações em virtude de redefinições determinadas ou aprovadas pela ANP. Nessa hipótese, as TARIFAS e ENCARGOS aplicáveis ao CONTRATO passarão a ser as novas tarifas e encargos determinados pela ANP.

CLÁUSULA QUARTA – CONDIÇÕES PRECEDENTES

4.1 A prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL pelo TRANSPORTADOR, bem como todas as obrigações oriundas do presente CONTRATO, somente se tornarão exigíveis pelo CARREGADOR e pelo TRANSPORTADOR após o cumprimento, ou a dispensa de cumprimento, cumulativamente, até a DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE, das seguintes condições pelo CARREGADOR:

(a) O oferecimento da GARANTIA DO CONTRATO, válida e adequada, nos termos da Cláusula Quinze – Garantia de Pagamento dos TCG; e

(b) Estar adimplente com todas as suas obrigações junto ao TRANSPORTADOR oriundas de quaisquer outros contratos de transporte anteriormente celebrados com o TRANSPORTADOR;

CLÁUSULA QUINTA – PERÍODO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE

5.1 A prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL iniciará no dia [*dia*] de [*mês*] de [*ano*] ("**DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE**") e encerrará no [*dia*] de [*mês*] de [*ano*] ("**PERÍODO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE**").

CLÁUSULA SEXTA – PRAZO DE VIGÊNCIA E TÉRMINO

6.1 O presente CONTRATO vigorará a partir da data de sua assinatura até a data do encerramento do PERÍODO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, salvo na hipótese de ocorrência de uma das hipóteses de término antecipado previstas na Cláusula Treze – Término Antecipado do Contrato dos TCG.

6.2. Se as condições precedentes não forem cumpridas ou dispensadas nos termos da Cláusula 4.1 deste CONTRATO até a DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE, o CONTRATO será considerado resolvido de pleno direito, sem qualquer responsabilidade para qualquer das PARTES.

CLÁUSULA SÉTIMA – DECLARAÇÕES E GARANTIAS

7.1 Cada uma das PARTES declara e garante à outra que, na data de celebração deste CONTRATO:

(a) Não é necessária qualquer autorização societária ou obteve todas as autorizações necessárias, conforme seus documentos societários, para celebrar o presente CONTRATO;

(b) As suas obrigações oriundas deste CONTRATO foram validamente assumidas e são plenamente exigíveis, de conformidade com seus próprios termos;

(c) A(s) pessoa(s) natural(is) que assina(m) este CONTRATO na qualidade de seu(s) representante(s) legal(is) detém(êm) os poderes necessários para assiná-lo;

(d) A celebração deste CONTRATO e/ou o cumprimento das obrigações nele contempladas não conflitam com **(i)** seus documentos societários; **(ii)** qualquer lei ou regulamento que lhe é aplicável; **(iii)** qualquer contrato do qual seja parte; e/ou **(iv)** qualquer determinação, intimação, decisão ou ordem emitida por qualquer AUTORIDADE GOVERNAMENTAL que possa afetar, direta ou indiretamente, a sua capacidade de celebrar e cumprir as disposições deste CONTRATO; e

(e) Em relação às operações, serviços e outras atividades relativas a este CONTRATO, cumpre e cumprirá toda e qualquer LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, inclusive, sem limitação, a relativa à coibição de atos de

corrupção, suborno ou lavagem de dinheiro, garantindo não ter autorizado, ofertado, prometido ou realizado o pagamento ou cessão, direta ou indiretamente, de qualquer suborno, desconto, compensação, restituição, vantagem ou qualquer outro pagamento ilícito a quaisquer agentes públicos e/ou membros ou representantes de qualquer AUTORIDADE GOVERNAMENTAL que pudesse resultar em qualquer violação a qualquer LEGISLAÇÃO APLICÁVEL anticorrupção, em especial a Lei nº 12.846/2013, bem como que não realizará qualquer tal ato a partir da presente data.

7.2 Cada uma das PARTES se obriga a indenizar a outra e a mantê-la indene quanto aos danos diretos, excluídos lucros cessantes, sofridos em decorrência de inveracidade, incompletude ou violação **(i)** dos documentos e/ou informações prestados para a realização do CADASTRO ÚNICO do TRANSPORTADOR; e/ou **(ii)** das declarações e garantias prestadas na Cláusula 7.1 deste CONTRATO.

CLÁUSULA OITAVA – DISPOSIÇÕES DIVERSAS

8.1. Lei aplicável. Este CONTRATO será regido e interpretado em conformidade com as leis da República Federativa do Brasil.

8.2. Notificações.

8.2.1 Todas as NOTIFICAÇÕES deverão ser **(i)** enviadas por carta registrada (com aviso de recebimento) ou correio eletrônico; **(ii)** entregues pessoalmente; ou **(iii)** enviadas/entregues por qualquer outro meio que venha a ser acordado por escrito pelas PARTES, desde que tal meio permita confirmação de recebimento, para os endereços abaixo indicados, observado que apenas as notificações enviadas para os endereços abaixo serão válidas para fins deste CONTRATO:

Se para o TRANSPORTADOR:
Transportadora Associada de Gás S.A.
Avenida República do Chile, 330, Torre Leste 23º andar, Centro
Rio de Janeiro/RJ, CEP 20031-170
Telefone: (DDD) [•]
Em atenção a:
Sr. Ovidio Quintana,
Endereço eletrônico:ovidio.quintana@ntag.com.br
Sr. Leonardo Reis,
Endereço eletrônico: contratos@ntag.com.br

Se para o CARREGADOR:
[DENOMINAÇÃO SOCIAL DO CARREGADOR]
[Endereço completo] [Cidade]/[sigla do estado], CEP [•]
Telefone: (DDD) [•]
Em atenção a [•]
Endereço eletrônico: [•]

8.2.2 As NOTIFICAÇÕES serão consideradas entregues na data do respectivo recebimento ou recusa de recebimento.

8.3. Tolerância

8.3.1 Eventual tolerância quanto ao cumprimento dos prazos e condições estabelecidos neste CONTRATO não importará alteração ou novação das disposições ora pactuadas ou renúncia a qualquer direito decorrente do CONTRATO.

8.4. Modificações

8.4.1. Qualquer alteração ou novação das disposições ora pactuadas ou renúncia a qualquer direito decorrente do CONTRATO apenas será válida se feita por escrito, em documento próprio assinado por ambas as PARTES.

8.4.2. Este CONTRATO e seus ANEXOS não poderão ser alterados senão por aditivo contratual assinado por ambas as PARTES. O TRANSPORTADOR deverá, antes da celebração de um aditivo contratual, enviá-lo à ANP, nos termos da Resolução ANP nº 11, de 16 de março de 2016 ou regulação superveniente.

8.4.3. Havendo alteração da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL ao presente CONTRATO que, no entender da ANP, deva ser refletida nos termos e condições deste CONTRATO ao longo de sua vigência, as PARTES se comprometem, mediante determinação formal da ANP, a realizar os ajustes necessários no CONTRATO para refletir a referida alteração da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL ("MODIFICAÇÃO DETERMINADA"), ressalvando-se que qualquer MODIFICAÇÃO DETERMINADA deverá ter sido objeto de ampla consulta pública e somente será implementada se não implicar riscos operacionais e/ou custos adicionais e/ou perda de receita para as PARTES. A ANP concederá prazo razoável para que as PARTES possam avaliar as implicações da MODIFICAÇÃO DETERMINADA antes de efetivá-la.

8.4.4. Os efeitos de qualquer MODIFICAÇÃO DETERMINADA serão sempre prospectivos, e não retroativos, devendo respeitar o ato jurídico perfeito e as obrigações constituídas previamente à entrada em vigor do termo aditivo necessário para implementar a MODIFICAÇÃO DETERMINADA em questão. As alterações decorrentes da implementação de um CÓDIGO DE REDE permanecem regidas pelo disposto na Cláusula Dezenove do TCG.

8.5. Cessão vedada. Os direitos e obrigações das PARTES oriundos deste, ou relacionados a este CONTRATO não poderão ser cedidos.

8.6. Independência das disposições. As disposições deste CONTRATO são independentes umas das outras, de modo que, se qualquer disposição deste CONTRATO for considerada ilegal ou inexequível de acordo com a LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, **(i)** tal ilegalidade ou inexequibilidade não afetará a validade das suas demais disposições; e **(ii)** este CONTRATO continuará a vigorar de conformidade

com as suas demais disposições, como se tal disposição ilegal ou inexequível nunca o tivesse integrado. Nessa hipótese, as PARTES se obrigam a negociar e contratar novas disposições que alcancem, na medida do possível, as que foram consideradas ilegais ou inexequíveis.

8.7. Não impedimento. A celebração pelo CARREGADOR deste CONTRATO não o impede de celebrar novos contratos de transporte com o TRANSPORTADOR.

8.8. Resolução de disputas. Qualquer disputa oriunda deste CONTRATO ou a ele relacionada será resolvida conforme as regras previstas na Cláusula Quatorze – Resolução de Controvérsias dos TCG.

8.9. Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais – LGPD

8.9.1 As PARTES devem estar em conformidade com a Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (Lei nº 13.709/18) - LGPD, assumindo, de forma ilimitada perante a outra PARTE, toda e qualquer responsabilidade por violação à legislação de proteção de dados e privacidade decorrente dos tratamentos que realizarem, diretamente ou por intermédio de outrem, no âmbito deste CONTRATO.

* * *

Assim justas e acordadas, as PARTES celebram este CONTRATO sob a forma eletrônica, mediante o emprego de certificados e processos por elas aceitos e admitidos, que asseguram a autoria e integridade dos documentos e que encontram respaldo na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL.

TRANSPORTADORA ASSOCIADA DE GÁS S.A. – TAG

Gustavo Labanca: Diretor Superintendente	Ovidio Quintana Diretor Comercial Regulatório

[CARREGADOR]

Nome: Cargo:	Nome: Cargo:

TESTEMUNHAS:

Nome:
CPF:

Nome:
CPF:

ANEXO I – PONTO DE ENTRADA

Apêndice A – Localização e Capacidade Técnica do Ponto

A.1 As QUANTIDADES DE GÁS serão entregues pelo CARREGADOR, ou por terceiro por ele indicado, e recebidas pelo TRANSPORTADOR no PONTO.

LOCALIZAÇÃO DO PONTO DE ENTRADA CONTRATADO	CAPACIDADE TÉCNICA DO PONTO DE ENTRADA CONTRATADO (M^3/DIA)
[•]	[•]

ANEXO I – PONTO DE ENTRADA

Apêndice B - Quantidade Diária Contratada e Vazão Mínima no Ponto

PONTO DE ENTRADA CONTRATADO	CAPACIDADE DIÁRIA CONTRADA NO PONTO DE ENTRADA (M^3/DIA) *	INTERVALO DE VAZÃO MENSURÁVEL (M^3/DIA)
[•]	[•]	[•]

Nota: A prestação do serviço em cada Ponto estará sempre condicionada ao INTERVALO DE VAZÃO MENSURÁVEL e demais características técnico operacionais. Estas informações também se encontram disponíveis no SÍTIO ELETRÔNICO DO TRANSPORTADOR e estão sujeitas a atualizações, refletindo as Autorizações de Operação emitidas pela ANP.

ANEXO I – PONTO DE ENTRADA

Apêndice C - Pressão

PONTO DE ENTRADA CONTRATADO	PRESSÃO DE ENTRADA MÍNIMA (kgf/cm²)*	PRESSÃO DE ENTRADA MÁXIMA (kgf/cm²)*
[•]	[•]**	[•]

(*) Pressão manométrica.

(**) Trata-se de um limite de pressão operacional, o limite mínimo dependerá da vazão no PONTO.

ANEXO I – PONTO

Apêndice D – Tolerância de Variação de Programação no Ponto

D.1

PONTO DE ENTRADA CONTRATADO	TOLERÂNCIA DE VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA (% DA QDP)*
[•]	[•]

(*) As tolerâncias estabelecidas na tabela acima não deverão exceder a CAPACIDADE TÉCNICA do PONTO, conforme tabela constante no item A.1 do Apêndice A deste Anexo I.

ANEXO II – TARIFAS, VALORES A FATURAR E PROBABILIDADE DE ATENDIMENTO

Apêndice A – Tarifas

A.1 Tarifa de Transporte Interruptível

A TARIFA DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL aplicável ao PONTO DE ENTRADA (TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA) em determinado DIA, em Reais por MMBTU, excluídos quaisquer TRIBUTOS incidentes sobre o faturamento realizado pelo TRANSPORTADOR, é a resultante da fórmula:

$$\mathrm{TCE} = (1 - D\ ) \times \mathrm{TTF}$$

Onde:

TCE	Corresponde ao valor da TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA em R$/MMBTU;
TTF	Corresponde ao valor da TARIFA DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA em R$/MMBTU, observado o critério de reajuste do item A.3 abaixo; e
D	Corresponde ao DESCONTO, calculado conforme Anexo II, Apêndice C.

A.2 Valor das Tarifas

A.2.1 Na data de assinatura do CONTRATO, a TARIFA DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA será [R$ xxxx] por MMBTU.

A.2.2 Na data de assinatura do CONTRATO, o valor da TARIFA DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, excluídos quaisquer TRIBUTOS SOBRE FATURAMENTO, corresponderá ao somatório das TARIFAS descritas abaixo, aplicando-se sobre a TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA o DESCONTO:

(i) TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA: R$ [-] por MMBTU (reais por MMBTU); e

(ii) TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO: R$ [-] por MMBTU (reais por MMBTU).

A.2.3 As PARTES aceitam e reconhecem que os valores das TARIFAS estabelecidas no item A.2.2 acima poderão ser reduzidos ou majorados, até a DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE, de forma a refletir os valores apurados e aprovados pela ANP como sobre-receita ou sub-receita em relação ao montante definido como receita máxima permitida ou receita a ser auferida

pelo TRANSPORTADOR nos termos da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL.

A.2.4 Para a finalidade prevista no item A.2.3 acima, será estabelecida uma CONTA REGULATÓRIA, conforme LEGISLAÇÃO APLICÁVEL aprovada pela ANP. Os valores a serem computados, a forma de alocação e os limites de aplicação na redução ou majoração das TARIFAS definidas no item A.2.3, dentre outros aspectos relevantes, serão definidos pela ANP, na forma da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL e após a devida consulta pública.

A.2.5 As PARTES aceitam e reconhecem que a TARIFA DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL estabelecida no item A.1 acima poderá sofrer alterações em virtude da redefinição da TARIFA DE TRANSPORTE FIRME pela ANP. Nessa hipótese, a TARIFA DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL será alterada, de forma a refletir as novas tarifas estabelecidas pela ANP, e serão aplicáveis na forma e valores que venham a ser determinados pela ANP.

A.3 Reajuste das Tarifas

A.3.1 A TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA e a TARIFA DE CAPACIDADE – EMPACOTAMENTO serão reajustadas anualmente, em 01 de janeiro de 20[-], pela aplicação do reajuste médio baseado nos índices vigentes de todos os contratos de transporte do sistema integrado da TAG.

A.3.2 O reajuste médio ponderado será calculado de acordo com a regulação vigente e as regras de reajuste das receitas dos Contratos Legados de cada transportador. No que tange aos contratos da TAG, este reajuste será realizado pela Média ponderada do Índice de reajuste do Contrato Malha Nordeste (Δ IGP-M), do Índice de reajuste do contrato Pilar Ipojuca (Δ IGP-M) e do Índice de reajuste do contrato Gasene (parcela em Reais, pela percentagem média de variação entre IGP-M, IPA-DI e IGP-DI e parcela em dólares, por PPI e câmbio).

Na Tabela a seguir encontra-se disponível o resumo dos Contratos Legados da TAG para a malha integrada e suas respectivas fórmulas de indexação:

Contrato	Indexadores	% Receita
Gasene Sul	Parcela em reais (48%): Média dos índices IGP-M, IGP-DI e IPA-DI	32,3%
	Parcela em Dólares: (52%): 100 % Câmbio e 100% PPI	
Gasene Norte	Parcela em reais (46%): Média dos índices IGP-M, IGP-DI e IPA-DI	24,5%
	Parcela em Dólares: (54%): 100% Câmbio e 100% PPI	
Malha NE	100% IGP-M	33,7%
Pilar-Ipojuca	100% IGP-M	9,1%
Lagoa Parda	55% IGP-M 45% IPCA	0,4%

O Reajuste médio ponderado das tarifas de capacidade de entrada e saída da TAG serão dados pela seguinte fórmula:

$$\%_{\substack{\text{Reajuste Médio} \\ \text{Ponderado}}} \frac{\% = Reajuste\ C_1 * \text{Receita } C_1 + \%Reajuste\ C_2 * \text{Receita } C_2 + \%Reajuste\ C_3 * \text{Receita } C_3 + \%Reajuste\ C_4 * \text{Receita } C_4 + \%Reajuste\ C_5 * \text{Receita } C_5}{\sum_1^5 Receita\ C}$$

C_1= Contrato Gasene Sul
C_2= Contrato Gasene Norte
C_3= Contrato Malhas Nordeste
C_4= Contrato Pilar Ipojuca
C_5= Contrato Lagoa Parda
Receita C= Receita total dos contratos legados da malha integrada

Informações detalhadas sobre a receita de cada um dos contratos e outras informações relevantes podem ser consultadas no SÍTIO ELETRÔNICO DO TRANSPORTADOR.

A.3.3 Para o caso específico do Contrato Legado Urucu- Manaus, sistema isolado, o reajuste médio terá como base as regras do referido contrato. Reajuste anual pela aplicação da média ponderada do índice Geral de Preços- Mercado IGP-M) e do índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPC-A), acumulados nos últimos 12 meses., na proporção, 50% e 50%, respectivamente.

A.4 Arredondamento

A.4.1 Após o cálculo das TARIFAS, elas sofrerão o arredondamento na quarta casa decimal e serão expressas em R$/MMBTU, conforme critério estabelecido a seguir:

(a) Se a casa decimal subsequente ao algarismo a ser arredondado variar de 0 a 4, o algarismo a ser arredondado manterá seu valor;

(b) Se a casa decimal subsequente ao algarismo a ser arredondado variar de 5 a 9, o algarismo a ser arredondado terá uma unidade somada ao seu valor.

ANEXO II – TARIFAS E VALORES A FATURAR E PROBABILIDADE DE ATENDIMENTO

Apêndice B - Valores a Faturar

B.1 Mensalmente, na forma na Cláusula Décima – Faturamento dos TCG, o TRANSPORTADOR emitirá DOCUMENTOS DE COBRANÇA referentes ao ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, ao ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE AUTORIZADO, ao ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO, ao ENCARGO DE GUS, e ao ENCARGO DE CUSTOS FIXOS DE COMPRA E VENDA DE GÁS, calculados de acordo com as fórmulas abaixo:

(i) ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE:

$$EST = \sum_{i=1}^{N} (QDA_i - QEA_i - QENA_i) \times (TCE + TCEmp)$$

Onde:

EST	-	corresponde ao valor em Reais a ser pago pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR a título de prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE nos termos do CONTRATO no MÊS em questão;
N	-	corresponde ao número de DIAS OPERACIONAIS no MÊS em questão;
i	-	corresponde a um determinado DIA OPERACIONAL no MÊS em questão;
QDA_i	-	corresponde ao somatório das QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS para cada DIA OPERACIONAL "***i***" do MÊS em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR;
QEA_i	-	corresponde ao somatório das quantidades excedentes autorizadas alocada para cada DIA OPERACIONAL "***i***" do MÊS em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR;
$QENA_i$	-	corresponde ao somatório das quantidades excedentes não autorizadas alocada para cada DIA OPERACIONAL "***i***" do MÊS em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR;
TCE	-	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA; e
TCEmp	-	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE CAPACIDADE-EMPACOTAMENTO.

(ii) ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE AUTORIZADO:

$$ESEA = \sum_{i=1}^{N} QEA_i \times (TCE + TCEmp)$$

Onde:

ESEA	-	corresponde ao valor a ser pago, em Reais, pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR a título de ENCARGO DE EXCEDENTE AUTORIZADO no MÊS em questão;
N	-	corresponde ao número de DIAS OPERACIONAIS no MÊS em questão;
i	-	corresponde a um determinado DIA OPERACIONAL no MÊS em questão;
QEA_i	-	corresponde ao somatório das quantidades excedentes autorizadas alocada para cada DIA OPERACIONAL "***i***" do MÊS em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR;
TCE	-	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA; e
TCEmp	-	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE CAPACIDADE DE EMPACOTAMENTO.

Os valores de ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE AUTORIZADO descritos neste item "ii" são aplicáveis quando houver programação de QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS acima das QUANTIDADES DIÁRIAS CONTRATADAS, de acordo com os limites indicados na tabela abaixo. Quando tais limites não forem observados, o ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE AUTORIZADO terá valor similar ao ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO, conforme descrito no item "iii' deste Anexo II.

QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA (QDC)*	**Limites de Quantidade de Excedente Autorizada**
QDC < 0,5 MM m^3/d	50% x QDC
0,5 ≤ QDC < 1 MM m^3/d	Maior entre: 40% x QDC ou 250 mil m^3/d
1 ≤ QDC < 1,5 MM m^3/d	Maior entre: 30% x QDC ou 400 mil m^3/d
1,5 ≤ QDC < 4 MM m^3/d	Maior entre: 20% x QDC ou 450 mil m^3/d
QDC ≥ 4 MM m^3/d	Maior entre: 15% x QDC ou 800 mil m^3/d

(iii) ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO:

$$ESENA = \sum_{i=1}^{N} QENA_i \times 2 \times (TCE + TCEmp)$$

Onde:

ESENA	-	corresponde ao valor a ser pago em Reais pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR a título de ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO no MÊS em questão;
N	-	corresponde ao número de DIAS OPERACIONAIS no MÊS em questão;
i	-	corresponde a um determinado DIA OPERACIONAL no MÊS em questão;
$QENA_i$	-	corresponde ao somatório das quantidades excedentes não autorizadas alocada para cada DIA OPERACIONAL "***i***" do MÊS em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR;
TCE	-	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA; e
TCEmp	-	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO.

(iv) ENCARGO DE GUS

$$EGUS = \sum_{i=l}^{N} (\frac{QDAi}{QDATi} QDAGT \times CGUS_i)$$

Onde:

EGUS	-	corresponde ao valor a ser pago em Reais pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR a título de ENCARGO DE GUS no MÊS em questão;
QDA_i	-	corresponde ao somatório das QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS para cada DIA OPERACIONAL "***i***" do MÊS em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR;
$QDAT_i$	-	corresponde ao somatório das QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS totais para cada DIA OPERACIONAL "***i***" do MÊS em questão e das quantidades diárias alocadas totais nos demais contratos de transporte atendidos pela REDE DE TRANSPORTE, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR;
N	-	corresponde ao número de DIAS OPERACIONAIS no MÊS em questão;
i	-	corresponde a um determinado DIA OPERACIONAL no MÊS em questão;
QDAGT	-	corresponde ao total do GUS utilizado na operação da REDE DE TRANSPORTE no DIA OPERACIONAL no MÊS em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR; e
$CGUS_i$	-	corresponde ao valor do custo médio do ESTOQUE DE GÁS DO TRANSPORTADOR, em Reais por MMBTU, no DIA anterior ao DIA de faturamento.

O valor do ENCARGO DO GUS deverá ser acrescido da variação do Sistema Especial de Liquidação e Custódia (SELIC) publicada pelo Banco Central do Brasil em https://www.bcb.gov.br/htms/selic/selicacumul.asp, apurados e acumulados desde o dia em que a TAG efetuar o pagamento ao FORNECEDOR DO GÁS relacionado com a compra do GUS, até a data do efetivo pagamento do ENCARGO DO GUS pelo CARREGADOR. O ENCARGO DO GUS será faturado mensalmente, em referência ao período de aquisição do GUS por meio de GSA TRANSPORTE ENTRADA. De forma a implementar o previsto neste item, o TRANSPORTADOR poderá empregar projeções da variação da SELIC no faturamento do ENCARGO DO GUS, conforme séries de estatísticas consolidadas publicadas pelo Banco Central do Brasil em https://www3.bcb.gov.br/expectativas/publico, o qual poderá ser posteriormente ajustado por meio de emissão de novo CT-e (Conhecimento de Transporte eletrônico) ou Nota de Crédito, conforme aplicável, caso haja variação entre a SELIC projetada e a SELIC realizada.

(v) ENCARGO DE CUSTOS FIXOS DE COMPRA E VENDA DE GÁS

$$E_{CFCVG} = \sum_{I}^{N} \left[\frac{QDCc_{GUS}}{QDCt_{GUS}}\right] x\ CF_{GUS} + \sum_{I}^{N} \left[\frac{QDCc_{FLEX}}{QDCt_{FLEX}}\right] x\ CF_{FLEX(E)} + \sum_{I}^{N} \left[\frac{QDCc_{FLEX}}{QDCt_{FLEX}}\right] x\ CF_{FLEX(S)} + \sum_{I}^{N} \left[\frac{QDCc_{FLEX}}{QDCt_{FLEX}}\right] x\ CT$$

Onde:

E_{CFCVG}	-	corresponde ao valor a ser pago em Reais pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR a título de ENCARGO DE CUSTOS FIXOS DE COMPRA E VENDA DE GÁS no MÊS em questão;
$QDCc_{GUS}$	-	corresponde a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA para cada DIA OPERACIONAL "***i***" do MÊS em questão, deduzida da QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA para cada DIA "***i***" do referido MÊS, segundo os termos do presente CONTRATO;
$QDCt_{GUS}$	-	corresponde ao somatório das QUANTIDADES DIÁRIAS CONTRATADAS e das quantidades diárias contratadas nos demais contratos de transporte celebrados pelo TRANSPORTADOR para cada DIA OPERACIONAL "***i***" do MÊS em questão, deduzido do somatório das QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS e das quantidades diárias alocadas aos demais carregadores para cada DIA "***i***" do referido MÊS, segundo os termos do presente CONTRATO.
$QDCc_{FLEX}$	-	corresponde a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA para cada DIA OPERACIONAL "***i***" do MÊS;
$QDCt_{FLEX}$	-	corresponde ao somatório das QUANTIDADES DIÁRIAS CONTRATADAS e das e das quantidades diárias contratadas nos demais contratos de transporte celebrados pelo TRANSPORTADOR para cada DIA OPERACIONAL "***i***" do MÊS;
N	-	corresponde ao número de DIAS OPERACIONAIS no MÊS em questão;
i	-	corresponde a um determinado DIA OPERACIONAL no MÊS em questão;
CF_{GUS}	-	corresponde ao valor dos custos fixos associados à reserva de infraestrutura logística (encargo de infraestrutura/capacidade ou similar) para fornecer gás natural ao TRANSPORTADOR por meio do GSA TRANSPORTE ENTRADA para fins de fornecimento de GUS;
$CF_{FLEX(E)}$	-	corresponde ao valor dos custos fixos associados à reserva de infraestrutura logística (encargo de infraestrutura/capacidade ou similar) para fornecer gás natural ao TRANSPORTADOR por meio do GSA TRANSPORTE ENTRADA para fins da FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA, incluindo retirada de Congestionamento;
$CF_{FLEX(S)}$	-	corresponde ao valor dos custos fixos associados à reserva de infraestrutura logística (encargo de infraestrutura/capacidade ou similar) para venda de gás natural pelo TRANSPORTADOR por meio do GSA TRANSPORTE SAÍDA para fins da FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA, incluindo retirada de Congestionamento;

CT	-	corresponde ao valor dos custos não recuperáveis incorridos pelo TRANSPORTADOR no âmbito do **(i)** GSA TRANSPORTE ENTRADA para fim de GUS e/ou de FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA e/ou retirada de Congestionamento e do **(ii)** GSA TRANSPORTE SAÍDA para fins da FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA retirada de Congestionamento para cumprimento de obrigações relacionadas com a instituição de garantias financeiras, entre outras.

O valor do ENCARGO DE CUSTOS FIXOS DE COMPRA E VENDA DE GÁS deverá ser acrescido da variação da SELIC apurada e acumulada desde o DIA em que o TRANSPORTADOR efetuar o pagamento ao FORNECEDOR DO GÁS relacionado com a compra e venda de gás natural no âmbito de qualquer GSA TRANSPORTE ENTRADA ou GSA TRANSPORTE SAÍDA, até a data do efetivo pagamento do ENCARGO DE CUSTOS FIXOS DE COMPRA E VENDA DE GÁS pelo CARREGADOR.

O ENCARGO DE CUSTOS FIXOS DE COMPRA E VENDA DE GÁS será cobrado proporcionalmente aos dias em que o carregador utilizar o SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL.

O ENCARGO DE CUSTOS FIXOS DE COMPRA E VENDA DE GÁS será faturado mensalmente, em referência ao período de aquisição do gás natural por meio de GSA TRANSPORTE ENTRADA e GSA TRANSPORTE SAÍDA.

De forma a implementar o previsto neste item, o TRANSPORTADOR poderá empregar projeções da variação da SELIC no faturamento do ENCARGO DE CUSTOS FIXOS DE COMPRA E VENDA DE GÁS, conforme séries de estatísticas consolidadas publicadas pelo Banco Central do Brasil em https://www3.bcb.gov.br/expectativas/publico, o qual poderá ser posteriormente ajustado por meio de emissão de novo CT-e (Conhecimento de Transporte eletrônico) ou Nota de Crédito, conforme aplicável, caso haja variação entre a SELIC projetada e a SELIC realizada.

Adicionalmente, visando aumentar a previsibilidade de custos ao mercado, o TRANSPORTADOR poderá cobrar, mediante aprovação prévia da ANP, montante fixo mensal ao longo do ano a título de ENCARGO DE CUSTOS FIXOS DE COMPRA E VENDA DE GÁS, a ser ajustado por meio de mecanismo compensatório no ano vindouro.

(vi) ENCARGO DE CAPACIDADE-CONGESTIONAMENTO

$$\text{TCcong.} = \sum_{i=1}^{N} \frac{QDA_i}{QDAT_i} [\ (\text{QDCE}_i \times \text{CE}_{aq}) - (\text{QDCS}_i \times \text{CS}_{aq})]$$

Onde:

TCcong	-	corresponde ao valor a ser pago em Reais pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR a título de TARIFA DE CAPACIDADE-CONGESTIONAMENTO no MÊS em questão;
QDAi	-	corresponde ao somatório das QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS para cada DIA OPERACIONAL "***i***" do MÊS em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR;
QDATi	-	corresponde ao somatório das QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS totais para cada DIA OPERACIONAL "***i***" do MÊS em questão e das quantidades diárias alocadas totais nos demais contratos de transporte atendidos pela REDE DE TRANSPORTE, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR;
$QDCE_i$	-	corresponde ao total da necessidade de aquisição de gás de congestionamento em GSA entrada utilizado na operação da REDE DE TRANSPORTE no DIA OPERACIONAL no MÊS em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR para cada DIA OPERACIONAL " ***i*** " do MÊS em questão;
$QDCS_i$	-	corresponde ao total da necessidade de venda de gás de congestionamento em GSA saída utilizado na operação da REDE DE TRANSPORTE no DIA OPERACIONAL no MÊS em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR para cada DIA OPERACIONAL " ***i*** " do MÊS em questão;
N	-	corresponde ao número de DIAS OPERACIONAIS no MÊS em questão;
i	-	corresponde a um determinado DIA OPERACIONAL no MÊS em questão;
CE_{aq}	-	corresponde ao custo variável de aquisição estabelecido no Contrato Compra com terceiros dos custos de Entrada, relacionado à injeção de gás natural pelo TRANSPORTADOR para fins de solucionar o congestionamento contratual;
CS_{aq}	-	corresponde ao custo variável de venda estabelecido no Contrato de Venda com terceiros, relacionado à retirada do gás natural pelo Transportador, para fins de solucionar o congestionamento contratual.

De acordo com o estabelecido na Clausula Dezesseis – Congestionamento Contratual dos TCG, em caso de congestionamento físico, o TRANSPORTADOR poderá cobrar do CARREGADOR o ENCARGO DE CAPACIDADE-CONGESTIONAMENTO, destinado a cobrir todo e qualquer custo variável incorrido pelo TRANSPORTADOR, relacionado à necessidade de injeção ou retirada do gás natural realizada pelo TRANSPORTADOR, através de GSA entrada e GSA saída. Estas ações do TRANSPORTADOR têm como objetivo ampliar a CAPACIDADE DE TRANSPORTE, retirando eventuais restrições físicas para atendimento das nominações realizadas entre os carregadores contratantes de entrada e saída localizados em diferentes trechos de sua infraestrutura.

B.2 Na forma da Cláusula Décima – Faturamento dos TCG, o TRANSPORTADOR emitirá DOCUMENTO DE COBRANÇA para cobrança das penalidades por VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA, e por DESEQUILÍBRIO, quando aplicáveis, nos termos dos contratos de transporte. Para fins de faturamento das penalidades, todas as QUANTIDADES DE GÁS empregadas no cálculo dos valores devidos serão convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR.

B.3 Na forma da Cláusula Décima do TCG, o CARREGADOR enviará uma NOTIFICAÇÃO para cobrança da penalidade por FALHA NA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO, quando aplicável. Para fins de faturamento desta penalidade, as QUANTIDADES DE GÁS empregadas no cálculo dos valores devidos serão convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR.

.

B.4 Em conformidade com a LEGISLAÇÃO APLICÁVEL e para efeitos tributários, o TRANSPORTADOR confirma que os Conhecimentos de Transporte Eletrônico (CTEs) serão emitidos por uma das filiais constantes do quadro abaixo, que possuem os números de identificação no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica – CNPJ igualmente abaixo descritos:

FILIAL	CNPJ	ENDEREÇO
Marechal Deodoro	06.248.349/0014-48	Fazenda Lamarão, S/N, Marechal Deodoro – AL CEP: 57.160-000
Pojuca	06.248.349/0015-29	Rodovia BA 507, S/N, KM 3, Fazenda Haroldina - Área Industrial de Santiago - BA
São Francisco do Conde	06.248.349/0013-67	Rodovia BA, 522, KM 6, São Francisco do Conde - BA CEP: 43.900-000
Guamaré	06.248.349/0016-00	Rodovia RN, 221, Km 25 - RN CEP: 59.598-
Pilar	06.248.349/0024-10	Rodovia BR 316, S/N, Fazenda Lamarão - AL CEP: 57.150-000
Ipojuca	06.248.349/0010-14	Rodovia PE 60, Km 10, Complexo Portuário de Suape Industrial, Ipojuca - PE CEP: 55.590-000

Aracaju	06.248.349/0009-80	Avenida Melicio Machado, S/N, Km 2, Atalaia - SE CEP: 49.037-445
Caucaia	06.248.349/0030-68	Rodovia CE, 422, KM 0, Salgadinho, Caucaia - CE CEP: 61.605-600
Anchieta	06.248.349/0031-49	Estrada Do Limão, 2900, Recanto do Sol Anchieta - ES CEP: 29.230-000
Coari	06.248.349/0021-77	Rua Rio Urucu, S/N, Margem Direita - Zona Rural, Coari - AM CEP: 69.460-000
Linhares	06.248.349/0004-76	Parque Reserva Florestal de Comboios, S/N, Regência, Linhares – ES CEP: 29.914-000
Macaé	06.248.349/0002-04	Amaral Peixoto, S/N, Km 188, Cabiúnas, Macaé - RJ CEP: 27.970-020
São Sebastião do Passé	06.248.349/0038-15	Campo De Taquipe, S/N, Taquipe, São Sebastião do Passé - BA CEP: 43.850-000
Rio de Janeiro	06.248.349/0001-23	Av. República do Chile, 00330 - BLC 1 Sala 2301, CENTRO - RJ CEP: 20.031-170

ANEXO II – TARIFAS E VALORES A FATURAR E PROBABILIDADE DE ATENDIMENTO

Apêndice C - Probabilidade de Atendimento e Desconto

C.1 A probabilidade de atendimento é definida pela probabilidade da não realização da totalidade da capacidade contratada de transporte em todos os CONTRATOS DE TRANSPORTE FIRME em vigor, vinculados ao PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA em questão ("**PROBABILIDADE DE ATENDIMENTO**"), de acordo com as regras e histórico de utilização dos contratos de transporte em base firme vigentes, conforme detalhado a seguir.

C.2 Para cada PONTO, será feito um cálculo da PROBABILIDADE DE ATENDIMENTO, sendo esta utilizada para cálculo da TARIFA DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL aplicável.

C.3 O cálculo da PROBABILIDADE DE ATENDIMENTO será realizado com base nos seguintes parâmetros:

1. Média aritmética das QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS no MÊS de faturamento em questão; e
2. Série histórica das QUANTIDADES DE GÁS efetivamente movimentadas em um período de 12 (doze) meses, anterior à data de assinatura do presente CONTRATO.

C.4 Uma vez definida a PROBABILIDADE DE ATENDIMENTO, será identificado, conforme tabela abaixo, o DESCONTO a ser aplicado nas TARIFAS DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL.

Probabilidade de Atendimento		Desconto Aplicável
De	Até	
90,01%	100,00%	0,10
80,01%	90,00%	0,15
70,01%	80,00%	0,20
60,01%	70,00%	0,25
50,01%	60,00%	0,30
40,01%	50,00%	0,35
30,01%	40,00%	0,45
20,01%	30,00%	0,55
10,01%	20,00%	0,65
00,01%	10,00%	0,75

C.5 O DESCONTO aplicável será diretamente proporcional ao risco de interrupção, tendo como base o histórico de movimentação observado no período de doze meses que antecedem à celebração do Contrato.

C.6 Para fins de cálculo da TARIFA DE TRANSPORTE, a faixa de PROBABILIDADE DE ATENDIMENTO utilizada como referência para o DESCONTO aplicável, será recalculada mensalmente pelo TRANSPORTADOR, conforme nominação do CARREGADOR, ao longo da vigência do CONTRATO, seguindo parâmetros do

item C.3 acima

C.7 Qualquer alteração no Desconto aplicável decorrente da Média aritmética das QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS no MÊS de faturamento em função da modificação de sua faixa de Probabilidade de Atendimento será informada pelo Transportador ao Carregador.

ANEXO III - TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS DO CONTRATO (“TCG”)

CLÁUSULA PRIMEIRA – OBJETO

1.1 O presente anexo estabelece os termos e condições que disciplinam a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR.

CLÁUSULA SEGUNDA – DEFINIÇÕES

2.1 Os termos previstos nesta Cláusula, quando grafados em VERSALETE, seja no singular ou no plural ou nos gêneros masculino ou feminino, terão o significado abaixo:

AÇÃO DE BALANCEAMENTO: medida ou conjunto de medidas tomadas pelo TRANSPORTADOR para realizar o BALANCEAMENTO, incluindo, mas sem se limitar, à emissão de alertas, compra ou venda de gás para normalização do EMPACOTAMENTO e realização de compensações entre os SALDOS DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO dos CARREGADORES nos termos do Apêndice II deste TCG;

AGENTE A JUSANTE: é a pessoa jurídica detentora/operadora das instalações conectadas à REDE DE TRANSPORTE responsável por receber o GÁS colocado à disposição pelo TRANSPORTADOR no PONTO DE SAÍDA;

AGENTE A MONTANTE: é a pessoa jurídica detentora/operadora das instalações conectadas à REDE DE TRANSPORTE responsável por colocar o GÁS à disposição do TRANSPORTADOR no PONTO DE ENTRADA para prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE;

ANEXOS: significa os anexos do CONTRATO, bem como os seus respectivos apêndices, conforme definição atribuída no item 1.1 do CONTRATO, quando utilizado no singular, significa o ANEXO especificado em questão;

ANO: significa o período que se inicia no dia 1º de janeiro de cada ano e se estende por 365 (trezentos e sessenta e cinco) ou, no ANO que tenha o dia 29 de fevereiro, 366 (trezentos e sessenta e seis) DIAS consecutivos. O termo “ano”, quando não grafado em VERSALETE, significa qualquer período de 365 (trezentos e sessenta e cinco) ou, nos anos bissextos, 366 (trezentos e sessenta e seis) DIAS consecutivos;

ANP: Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis, autarquia especial criada pela Lei nº 9.478, de 06 de agosto de 1997, regulamentada pelo Decreto nº 2.455, de 14 de janeiro de 1998, com as atribuições e finalidades estipuladas nas referidas normas;

ANTECIPAÇÃO DE CUSTOS: obrigação das PARTES de pagar, antecipadamente e em partes iguais, o valor estimado dos honorários dos árbitros e das despesas administrativas solicitados pela ICC, no caso de instauração de ARBITRAGEM, conforme definido no item 14.3.2 deste TCG;

ARBITRAGEM: procedimento adotado para solução de CONTROVÉRSIAS, conforme estabelecido na Cláusula Quatorze deste TCG;

ÁRBITRO (PRIMEIRO ÁRBITRO, SEGUNDO ÁRBITRO e TERCEIRO ÁRBITRO): cada um dos membros do TRIBUNAL ARBITRAL responsável pela ARBITRAGEM, indicados de acordo com o item 14.3.1 deste TCG;

AUTORIDADE GOVERNAMENTAL: qualquer pessoa jurídica de direito público brasileira, incluindo os seus funcionários, empregados, prepostos ou representantes, que, nos termos da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, tenha competência para impor normas ou regras a qualquer das PARTES e/ou fiscalizar as atividades decorrentes do CONTRATO.

AUTORIZAÇÕES GOVERNAMENTAIS: autorizações obtidas pelo TRANSPORTADOR para a construção, ampliação, operação e manutenção da REDE DE TRANSPORTE, bem como para prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE;

AVISO DE ACEITAÇÃO DE GÁS DESCONFORME: NOTIFICAÇÃO enviada pelo CARREGADOR DE SAÍDA ao TRANSPORTADOR e pelo TRANSPORTADOR AO CARREGADOR DE ENTRADA, após o recebimento do AVISO DE GÁS DESCONFORME, por meio da qual comunica que aceita receber o referido GÁS DESCONFORME;

AVISO DE GÁS DESCONFORME: NOTIFICAÇÃO enviada pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR, ou pelo CARREGADOR DE ENTRADA ao TRANSPORTADOR, para comunicar a presença ou a possibilidade de presença de GÁS DESCONFORME na REDE DE TRANSPORTE;

AVISO DE REDUÇÃO DE FLUXO: NOTIFICAÇÃO enviada pelo CARREGADOR DE ENTRADA ao TRANSPORTADOR, ou pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR, para informar o bloqueio ou redução do fluxo de GÁS em um ou mais PONTOS DE ENTRADA e/ou PONTOS DE SAÍDA em virtude da ocorrência, ou da possibilidade de ocorrência, de GÁS DESCONFORME na REDE DE TRANSPORTE;

AVISO DE REJEIÇÃO DE GÁS DESCONFORME: NOTIFICAÇÃO enviada pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR DE ENTRADA e pelo CARREGADOR DE SAÍDA ao TRANSPORTADOR, em resposta ao AVISO DE GÁS DESCONFORME, por meio da qual o remetente comunica que não aceita receber o GÁS DESCONFORME;

BALANCEAMENTO: significa o gerenciamento das injeções e retiradas de GÁS NATURAL em determinada ZONA DE BALANCEAMENTO, para fins de equilíbrio e execução eficiente e segura dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE;

CADASTRO ÚNICO: significa o conjunto de informações cadastrais prestadas ao TRANSPORTADOR pelo CARREGADOR, sob exclusiva responsabilidade deste, como condição para a sua participação em processos de oferta de capacidade, seja por meio de chamada pública ou por outras formas de contratação oferecidos no POC;

CALORIA: significa a quantidade de calor requerida para elevar a temperatura de 1 g de água pura de 14,5 ºC até 15,5 ºC, à pressão absoluta de 101.325 Pa. Uma caloria equivale a 4,1855 J (Joule). Quilocaloria (kcal) significa 1.000 (mil) CALORIAS;

CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE: QUANTIDADE DE GÁS que o TRANSPORTADOR é obrigado a movimentar para o CARREGADOR, nos termos do respectivo CONTRATO;

CAPACIDADE DE TRANSPORTE: QUANTIDADE DE GÁS máxima diária de GÁS NATURAL que o TRANSPORTADOR pode movimentar nos pontos de entrada ou de saída ou na REDE DE TRANSPORTE;

CAPACIDADE DISPONÍVEL: é a diferença entre a CAPACIDADE TÉCNICA DE TRANSPORTE e a CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE, correspondente à parcela da capacidade de movimentação da REDE DE TRANSPORTE que não tenha sido objeto de contratação sob a modalidade firme;

CAPACIDADE OCIOSA: parcela da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE da REDE DE TRANSPORTE que, temporariamente, não esteja sendo utilizada;

CAPACIDADE TÉCNICA DE TRANSPORTE: parcela da CAPACIDADE DE TRANSPORTE que pode ser contratada para a prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME ou SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO, obtida após a dedução da CAPACIDADE DE TRANSPORTE (a) da parcela de capacidade que possibilita o TRANSPORTADOR acomodar as flutuações comerciais e operacionais dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE (MARGEM OPERACIONAL) e (b) da parcela destinada à movimentação do GUS;

CARREGADOR: pessoa jurídica que tenha celebrado, com o TRANSPORTADOR, o CONTRATO, na modalidade de SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, seguindo os termos e condições do CONTRATO, podendo ser ainda designado como (i) CARREGADOR DE ENTRADA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA ou (ii) CARREGADOR DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE SAÍDA. Quando utilizando em caixa baixa, carregador significa qualquer(quaisquer) pessoa(s) jurídica(s) que tenha(m) celebrado um contrato de transporte com o TRANSPORTADOR, incluindo o próprio CARREGADOR, exceto quando o CONTRATO expressamente o excluir. As expressões “carregador de entrada” ou “carregador de saída” poderão ser empregadas de forma análoga;

CÓDIGOS DE IDENTIFICAÇÃO DO CARREGADOR: conjunto de caracteres definido pelo TRANSPORTADOR, para identificação do CARREGADOR em cada PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA, conforme o caso;

CÓDIGO COMUM DE REDE ou **CÓDIGO DE REDE**: conjunto de regras publicadas pela ANP, com a finalidade de promover o acesso não discriminatório nos sistemas de transporte de GÁS NATURAl, e sua operação uniforme, harmônica, eficiente e segura;

CONDIÇÕES DE REFERÊNCIA: entendem-se como tais (i) a temperatura de 20º C (vinte graus Celsius) e (ii) a pressão absoluta de 101.325 Pa (cento e um mil, trezentos e vinte e cinco Pascal);

CONGESTIONAMENTO FÍSICO: significa uma situação na qual ocorrem restrições físicas para atendimento de forma simultânea em um determinado DIA OPERACIONAL das nominações realizadas pelos carregadores que utilizam quaisquer dos pontos de entrada ou pontos de saída localizados em diferentes trechos da REDE DE TRANSPORTE;

CONTA REGULATÓRIA: tem sua definição atribuída pela ANP, conforme Nota Técnica ANP-SIM 13/2019 e/ou outro ato normativo aplicável;

CONTRATO: é o contrato para prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, celebrado pelo CARREGADOR com o TRANSPORTADOR, de acordo com os termos e condições do CONTRATO, podendo ser, conforme o caso, (i) CONTRATO DE ENTRADA, quando tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA ou (ii) CONTRATO DE SAÍDA, quando tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE SAÍDA.

CONTRATO DE TRANSPORTE FIRME: o contrato para prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, celebrado por carregador e pelo TRANSPORTADOR, podendo ser, conforme o caso, **(i)** "**CONTRATO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA**", quando tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME de entrada, ou **(ii)** "**CONTRATO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA**", quando tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME de saída, incluindo os CONTRATOS LEGADOS;

CONTRATOS LEGADOS: os seguintes contratos de transporte, na modalidade firme, que adotam regimes distintos do de entrada/saída: **(i)** Contrato Malha Nordeste, com capacidade contratada de 21,584 MMm³/d (vinte e um vírgula quinhentos e oitenta e quatro milhões de metros cúbicos por dia), com término previsto para 01/01/2026; **(ii)** Contrato GASENE – Trecho Sul, com capacidade contratada de 20,000 MMm³/d (vinte milhões de metros cúbicos por dia), com término previsto para 10/11/2033; **(iii)** Contrato GASENE – Trecho Norte, com capacidade contratada de 10,300 MMm³/d (dez vírgula três milhões de metros cúbicos por dia), com término previsto para 10/11/2033; **(iv)** Contrato Urucu-Coari-Manaus, com capacidade contratada de 6,695 MMm³/d (seis vírgula seiscentos e noventa e cinco milhões de metros cúbicos por dia), com término previsto para 01/12/2030; e **(v)** Contrato Pilar-Ipojuca, com capacidade contratada de 15,000 MMm³/d (quinze milhões de metros cúbicos por dia), com término previsto para 01/12/2031;

CONTROVÉRSIA: qualquer conflito ou controvérsia surgida entre as PARTES no âmbito do CONTRATO, conforme definido no item 14.2.2.

CUSTOS FIXOS DE COMPRA E VENDA DE GÁS: significa os valores mensais

contratualmente (a.i) devidos pelo TRANSPORTADOR ao(s) FORNECEDOR(ES) DE GÁS no âmbito de qualquer GSA TRANSPORTE ENTRADA e/ou (a.ii) devidos pelo TRANSPORTADOR ao comprador de gás no âmbito de qualquer GSA TRANSPORTE SAÍDA, bem como os custos não recuperáveis incorridos pelo TRANSPORTADOR no âmbito dos referidos contratos para cumprimento de obrigações relacionadas com a instituição de garantias financeiras, entre outros e que, deverão ser (b) pagos pelo TRANSPORTADOR independentemente da efetiva aquisição ou venda do gás natural e (ii) repassados aos CARREGADORES, na proporção da quantidade diária contratual de cada um, sendo o valor desse repasse calculado conforme o ANEXO II do CONTRATO;

DANOS POR GÁS DESCONFORME: tem o seu significado atribuído no item 9.2.2 deste TCG;

DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE: data efetiva do início da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, conforme definida na Cláusula Quinta do CONTRATO;

DEMANDA tem o seu significado atribuído no item 9.3.1 deste TCG;

DESCONTO: desconto proporcional ao risco de interrupção do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, aplicado à TARIFA DE TRANSPORTE FIRME, para a determinação da TARIFA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, calculado conforme o Anexo II, Apêndice C;

DESEQUILÍBRIO ou SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA: significa a diferença acumulada, positiva ou negativa, entre as injeções e retiradas de QUANTIDADES DE GÁS NATURAL na REDE DE TRANSPORTE, apurada ao final do PERÍODO DE BALANCEAMENTO, para cada ZONA DE BALANCEAMENTO;

DESEQUILÍBRIO ALTO: para a ZONA DE BALANCEAMENTO, em um dado PERÍODO DE BALANCEAMENTO, um DESEQUILÍBRIO compreendido no intervalo definido no Apêndice II deste TCG, observando-se o previsto na Cláusula Primeira desse mesmo Apêndice;

DESEQUILÍBRIO BAIXO: para a ZONA DE BALANCEAMENTO, em um dado PERÍODO DE BALANCEAMENTO, um DESEQUILÍBRIO compreendido no intervalo definido no Apêndice II deste TCG, observando-se o previsto na Cláusula Primeira desse mesmo Apêndice;

DESEQUILÍBRIO MARGINAL: para a ZONA DE BALANCEAMENTO, em um dado PERÍODO DE BALANCEAMENTO, um DESEQUILÍBRIO compreendido no intervalo definido no Apêndice II deste TCG, observando-se o previsto na Cláusula Primeira desse mesmo Apêndice;

DESEQUILÍBRIO SEVERO: para a ZONA DE BALANCEAMENTO, em um dado PERÍODO DE BALANCEAMENTO, um DESEQUILÍBRIO compreendido no intervalo definido no Apêndice II deste TCG, observando-se o previsto na Cláusula Primeira desse mesmo Apêndice;

DESPESAS COMUNS: tem seu significado atribuído no item 14.4.8 deste TCG;

DIA OPERACIONAL: período de 24h (vinte e quatro horas) consecutivas que se inicia às 0h (zero horas) UTC-3, em qualquer DIA do ANO;

DIA ÚTIL: qualquer DIA, excluindo sábados, domingos e feriados no Município onde se localiza a sede do TRANSPORTADOR;

DIA: período de 24h (vinte e quatro horas) que se inicia à 0h (zero hora) de cada dia e termina às 24h (vinte e quatro horas) do mesmo dia, horário de Brasília-DF;

DOCUMENTO DE COBRANÇA: é qualquer fatura, Nota Fiscal Eletrônica, Conhecimento de Transporte Eletrônico (CTe), duplicata, nota de débito ou título de qualquer espécie emitido por uma PARTE para cobrança de valor que deva ser pago pela outra PARTE, nos termos do CONTRATO;

DOCUMENTO DE COBRANÇA ESTIMADO: tem o significado estabelecido no item 10.2.2 deste TCG;

EMPACOTAMENTO: é a QUANTIDADE DE GÁS armazenada na REDE DE TRANSPORTE em determinado DIA OPERACIONAL, sendo equivalente à soma do ESTOQUE DE REFERÊNCIA com o DESEQUILÍBRIO;

ENCARGO DE CUSTOS FIXOS DE COMPRA E VENDA DE GÁS: significa os valores devidos ao TRANSPORTADOR pelo CARREGADOR DE ENTRADA ou pelo CARREGADOR DE SAÍDA, conforme o caso, destinado a reembolsar os CUSTOS FIXOS DE COMPRA E VENDA DE GÁS, calculado conforme o ANEXO II do CONTRATO;

ENCARGO DE GUS: todo e qualquer custo, fixo ou variável, incorrido pelo TRANSPORTADOR para adquirir e fornecer GUS ao CARREGADOR, incluindo TRIBUTOS;

ENCARGO DE CONGESTIONAMENTO: é o valor cobrado pelo Transportador dos carregadores (inclusive o CARREGADOR) que se destina a cobrir todo e qualquer custo variável relacionado com a compra e venda de gás natural com o objetivo solucionar situação de CONGESTIONAMENTO FÍSICO.

ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE: significa a remuneração devida ao TRANSPORTADOR, pela prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL calculada na forma do ANEXO II do CONTRATO;

ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE AUTORIZADO: significa a remuneração devida ao TRANSPORTADOR, calculada conforme o ANEXO II do CONTRATO

ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO: significa a remuneração devida ao TRANSPORTADOR, calculada conforme o ANEXO II do CONTRATO;

ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL: erro apresentado pelo SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL considerando as contribuições dos erros de cada instrumento que compõe o SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL;

ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS: a composição e as propriedades físico-químicas do GÁS NATURAL, conforme definido na Cláusula Primeira do Apêndice I deste TCG;

ESTOQUE DE GÁS DO TRANSPORTADOR: significa parcela do ESTOQUE DE REFERÊNCIA de propriedade do TRANSPORTADOR, adquirido de um FORNECEDOR DE GÁS e/ou carregadores, para fins de FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA e/ou GÁS PARA USO DO SISTEMA;

ESTOQUE DE GÁS EXTRAORDINÁRIO ENTRADA: significa parcela do ESTOQUE DE REFERÊNCIA de propriedade do TRANSPORTADOR, relativa à QUANTIDADE DE GÁS adquirida de um FORNECEDOR DE GÁS por meio do GSA TRANSPORTE ENTRADA, para fins de FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA;

ESTOQUE DE REFERÊNCIA: a QUANTIDADE DE GÁS NATURAL necessária para o alcance de pressão na REDE DE TRANSPORTE que permita a prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE, de forma eficiente e operacionalmente segura, em toda a sua extensão;

FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE: tem o significado definido na Cláusula Oitava deste TCG;

FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA: operação de compra e/ou venda de GÁS NATURAL (i) por meio do GSA TRANSPORTE ENTRADA e/ou do GSA TRANSPORTE SAÍDA com carregadores e/ou FORNECEDOR DO GÁS ou (ii) por meio do exercício de opções de compra e/ou venda contra os carregadores, conforme previsto no item 1.4.1 e seguintes do Apêndice II deste TCG, para fins de AÇÕES DE BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE;

FORÇA MAIOR: qualquer evento ou combinação de eventos que se enquadrem no conceito contido na Cláusula Doze deste TCG;

FORNECEDOR DO GÁS: o(s) supridor(es) de gás (podendo ser também um carregador) que venha(m) a celebrar um GSA TRANSPORTE ENTRADA com o TRANSPORTADOR;

GARANTIA DO CONTRATO: tem seu significado atribuído na Cláusula Quinze deste TCG;

GÁS COMBUSTÍVEL: a QUANTIDADE DE GÁS consumida nos equipamentos da REDE DE TRANSPORTE;

GÁS DESCONFORME: GÁS que não atende às ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS;

GÁS NÃO CONTADO: a QUANTIDADE DE GÁS não contado calculada conforme item 3.1.1 do Apêndice I deste TCG;

GÁS ou GÁS NATURAL: o gás natural objeto do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, que consiste na mistura de metano e outros hidrocarbonetos gasosos nas condições de operação da REDE DE TRANSPORTE, além de outros gases, inclusive não-combustíveis, em menor proporção. Quando não grafados em VERSALETE, os termos "gás" e "gás natural" referem-se à generalidade do produto, não se relacionando necessariamente ao CONTRATO;

GÁS PARA USO NO SISTEMA ou GUS: QUANTIDADE DE GÁS necessária para a operação da REDE DE TRANSPORTE, incluindo o GÁS COMBUSTÍVEL, o GÁS NÃO CONTADO e às PERDAS OPERACIONAIS;

GSA TRANSPORTE ENTRADA: contrato de compra e venda de GÁS NATURAL celebrado entre FORNECEDOR DO GÁS e o TRANSPORTADOR para fins de FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA e para GÁS PARA USO NO SISTEMA;

GSA TRANSPORTE SAÍDA: contrato de compra e venda de GÁS NATURAL celebrado entre o TRANSPORTADOR, como vendedor, e o CARREGADOR DE SAÍDA e/ou terceiros, como comprador, para fins de FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA;

ICC: tem o significado atribuído na Cláusula 14.3.1 destes TCG;

INCERTEZA DE MEDIÇÃO: Parâmetro que caracteriza a dispersão dos valores atribuídos a um mensurando, com base nas informações utilizadas;

INTERVALO DE VAZÃO MENSURÁVEL: faixa de vazão em que o instrumento de medição de vazão que integra o SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL foi projetado para operar dentro das INCERTEZAS DE MEDIÇÃO conforme especificado no Regulamento Técnico de Medição de Petróleo e Gás Natural, anexo à Resolução ANP/ INMETRO n°1 de 2013.

LEGISLAÇÃO APLICÁVEL: qualquer norma (constitucional ou infraconstitucional), inclusive lei, medida provisória, decreto, resolução, regulamento, portaria, deliberação, instrução normativa ou decisão judicial ou administrativa, em vigor no Brasil, editada ou proferida por qualquer AUTORIDADE GOVERNAMENTAL;

MANUTENÇÃO NÃO-PROGRAMADA: manutenção e/ou reparo técnico da REDE DE TRANSPORTE, em situações críticas e emergenciais, que demandam a interrupção ou redução do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, por constituírem risco à segurança de bens e pessoas, à integridade da REDE DE TRANSPORTE ou ao meio ambiente, conforme definido no item 4.3.1, do Apêndice I, deste TCG;

MANUTENÇÃO PROGRAMADA: serviço de inspeção, manutenção, reparo, modificação ou substituição tecnicamente recomendável para garantia da

confiabilidade da REDE DE TRANSPORTE, que demande, ou não, a interrupção ou redução do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, sem a incidência de qualquer penalidade, custo adicional ou redução de receita ao TRANSPORTADOR, nos termos estipulados no item 4.2 do Apêndice I deste TCG;

MARGEM OPERACIONAL: parcela da CAPACIDADE TÉCNICA DE TRANSPORTE que possibilita o TRANSPORTADOR acomodar as flutuações comerciais e operacionais dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE ofertados, necessária para a eficiente e segura operação da REDE DE TRANSPORTE;

MÊS: um período que: (i) para o primeiro MÊS, começará no primeiro DIA OPERACIONAL a partir da DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE e terminará no último DIA OPERACIONAL do correspondente mês; (ii) para cada MÊS de vigência do CONTRATO subsequente ao primeiro, com exceção do último MÊS de vigência do CONTRATO, começará no primeiro DIA OPERACIONAL desse mês e terminará no último DIA OPERACIONAL daquele mesmo mês e (iii) para o último MÊS de vigência do CONTRATO, começará no primeiro DIA OPERACIONAL do correspondente mês e terminará no último DIA OPERACIONAL de vigência do CONTRATO, observando-se, ademais, que o termo "mês", quando não grafado em VERSALETE, significa mês calendário;

METRO CÚBICO DE GÁS ou M³: 01 (um) metro cúbico de GÁS nas CONDIÇÕES DE REFERÊNCIA;

MMBTU: 01 (um) milhão de UNIDADES TÉRMICAS BRITÂNICAS;

MODELO TERMO-HIDRÁULICO: é a ferramenta utilizada para o cálculo da CAPACIDADE DE TRANSPORTE e para fins de BALANCEAMENTO, constituído por um modelo matemático de simulação numérica do comportamento da REDE DE TRANSPORTE, com suas premissas e condições de contorno, incluindo os limites operacionais dos equipamentos e características físicas do sistema;

MODIFICAÇÃO DETERMINADA: tem seu significado atribuído no item 8.4.3 do CONTRATO;

MUDANÇA DE LEGISLAÇÃO APLICÁVEL: ocorrência, após a data de assinatura do CONTRATO, de qualquer (i) publicação de qualquer nova LEGISLAÇÃO APLICÁVEL ou suspensão ou revogação da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL ou (ii) mudança na interpretação ou aplicação de qualquer LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, desde que, em qualquer hipótese, afete comprovadamente o cumprimento das obrigações assumidas pelas PARTES nos termos do CONTRATO;

MULTA DE CUSTOS: multa prevista no item 14.3.2 deste TCG para a PARTE que não pagar tempestivamente a sua parte da ANTECIPAÇÃO DE CUSTOS, no âmbito de ARBITRAGEM instaurada.

NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE: NOTIFICAÇÃO enviada pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR, com a solicitação de QUANTIDADES DE GÁS para injeção e retirada, respectivamente, em cada PONTO DE ENTRADA e PONTO DE SAÍDA,

conforme aplicável, em um DIA OPERACIONAL. Por extensão, o verbo "nominar", em qualquer forma que possa aparecer, deve ser entendido como o CARREGADOR notificando uma nominação para o TRANSPORTADOR;

NOTIFICAÇÃO: qualquer instrumento por escrito enviado, por uma PARTE à outra, para notificar, indicar, comunicar, confirmar, informar ou solicitar algo exigido ou permitido, nos termos do CONTRATO;

NOTIFICAÇÃO DE CONTROVÉRSIA: notificação enviada por uma PARTE à outra, na hipótese de ocorrência de CONTROVÉRSIA, especificando a matéria em disputa com detalhes suficiente para sua compreensão, conforme definido no item 14.2.2 deste TCG;

NOTIFICAÇÃO DE TRANSAÇÃO: NOTIFICAÇÃO enviada pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR nos termos do item 1.2.3 do Apêndice II deste TCG;

PARTE AFETADA: PARTE que invocar a ocorrência de evento de FORÇA MAIOR para se exonerar do cumprimento de quaisquer de suas obrigações contratuais, nos termos da Cláusula Doze deste TCG;

PARTE: no singular, o TRANSPORTADOR ou o CARREGADOR isoladamente; no plural, o TRANSPORTADOR e o CARREGADOR, em conjunto;

PERDAS EXTRAORDINÁRIAS: qualquer QUANTIDADE DE GÁS liberada para atmosfera devido a danos, acidentes ou mau funcionamento da REDE DE TRANSPORTE decorrentes de atos ou omissões do TRANSPORTADOR;

PERDAS OPERACIONAIS: a QUANTIDADE DE GÁS utilizada pelo TRANSPORTADOR para a manutenção do curso normal da operação da REDE DE TRANSPORTE, incluindo o uso em sistemas auxiliares e a liberação de GÁS para a atmosfera conforme procedimentos operacionais;

PERÍODO DE BALANCEAMENTO: intervalo de tempo de 24 (vinte e quatro) horas consecutivas, correspondente ao DIA OPERACIONAL;

PERÍODO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE: intervalo de tempo no qual o SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL será prestado, conforme definido na Cláusula Quinta do CONTRATO;

PERITAGEM: procedimento adotado para solução de CONTROVÉRSIAS, conforme estabelecido na Cláusula Quatorze deste TCG;

PERITO: qualquer perito técnico, contábil ou financeiro, independente, nomeado pelas PARTES, para solucionar uma controvérsia, conforme Cláusula Quatorze deste TCG;

PLATAFORMA DE BALANCEAMENTO: sistema operacional de compra e venda de gás natural, por meio do qual o TRANSPORTADOR e os carregadores podem apresentar e aceitar propostas para aquisição ou venda de gás natural necessária às AÇÕES DE BALANCEAMENTO, dentro do escopo previsto em

regulação;

PODER CALORÍFICO DE REFERÊNCIA ou PCR: quantidade de energia utilizada como referência, equivalente a 37.302,1790 BTU em 1,0 MMm³ de GÁS, que convertidos equivalem a 9.400 kcal/m³ por 1,0 MMm³;

PODER CALORÍFICO SUPERIOR ou PCS: quantidade de energia liberada na forma de calor, por unidade de volume medida nas CONDIÇÕES DE REFERÊNCIA, que é produzida pela combustão, a pressão constante, de uma massa de Gás saturado com vapor d'água, com condensação do vapor d'água por combustão. A unidade de medida será quilocalorias por Metro Cúbico de Gás (kcal/m³);

PONTO DE ENTRADA: local físico na REDE DE TRANSPORTE, segundo as características estabelecidas no ANEXO I, no qual o GÁS NATURAL ingressa na REDE DE TRANSPORTE e é entregue ao TRANSPORTADOR pelo CARREGADOR ou por quem este indique;

PONTO DE SAÍDA: local físico da REDE DE TRANSPORTE, segundo as características estabelecidas no ANEXO I, onde o GÁS é colocado pelo TRANSPORTADOR à disposição do CARREGADOR DE SAÍDA ou a quem este indique;

PONTO VIRTUAL DE NEGOCIAÇÃO: ponto sem uma localização física em uma área de mercado de capacidade, que permite aos carregadores realizar a transferência da titularidade do GÁS e a compensação de desequilíbrios, nos termos da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL;

PORTFÓLIO: para cada ZONA DE BALANCEAMENTO, significa o conjunto de contratos de transporte de um ou mais carregadores considerados pelo TRANSPORTADOR para fins de apuração do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO;

PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE (POC): plataforma eletrônica para a oferta de SERVIÇOS DE TRANSPORTE e negociação de produtos entre o TRANSPORTADOR e os CARREGADORES, com publicidade, transparência e isonomia;

PRESSÃO DE ENTRADA: pressão do GÁS disponibilizado pelo CARREGADOR DE ENTRADA em cada PONTO DE ENTRADA**,** cujos limites superior e inferior são estipulados no ANEXO I do CONTRATO;

PRESSÃO DE SAÍDA: pressão do GÁS disponibilizado pelo TRANSPORTADOR em cada PONTO DE SAÍDA**,** cujos limites superior e inferior são estipulados no Anexo I, do CONTRATO;

PROBABILIDADE DE ATENDIMENTO: tem o significado atribuído no Anexo II , Apêndice C, item C.1;

PROCESSO DE CERTIFICAÇÃO: Compreende as atividades e procedimentos

necessários para realizar a certificação e apuração da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA e da qualidade do gás nos PONTOS DE ENTRADA e PONTOS DE SAÍDA.

PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE: NOTIFICAÇÃO do TRANSPORTADOR ao CARREGADOR, com a comunicação das QUANTIDADES DE GÁS programadas para injeção e retirada, pelo CARREGADOR, para cada PONTO DE ENTRADA e PONTO DE SAÍDA, conforme aplicável, em um determinado DIA OPERACIONAL. Por extensão, o verbo "programar", em qualquer forma que possa aparecer, deve ser entendido como o TRANSPORTADOR notificando uma programação para o CARREGADOR;

QUANTIDADE DE GÁS: volume de GÁS NATURAL, expresso em METROS CÚBICOS nas CONDIÇÕES DE REFERÊNCIA e no PODER CALORÍFICO DE REFERÊNCIA;

QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA: parcela da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA, alocada ao CARREGADOR, na forma da Cláusula Sétima deste TCG, em um determinado DIA OPERACIONAL, podendo ser (i) a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA ou (ii) a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE SAÍDA;

QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA: QUANTIDADE DE GÁS que o TRANSPORTADOR, ressalvadas as exceções previstas no CONTRATO, compromete-se a aceitar (i) como QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA para cada PONTO DE ENTRADA, no caso do CONTRATO que tenha por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA ou (ii) como QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA para cada ZONA DE SAÍDA, no caso do CONTRATO que tenha por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE SAÍDA. Poderá ser denominada também como QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA DE ENTRADA, no primeiro caso, ou como QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA DE SAÍDA, no segundo caso;

QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA: QUANTIDADE DE GÁS recebida pelo TRANSPORTADOR em determinado DIA OPERACIONAL, conforme apurada pelo SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL, nos termos da Cláusula Segunda do Apêndice I deste TCG, podendo ser, conforme o caso, (i) a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE ENTRADA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA ou (ii) a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE SAÍDA.;

QUANTIDADE DIÁRIA NOMINADA: QUANTIDADE DE GÁS que o CARREGADOR solicita ao TRANSPORTADOR para que seja colocada à sua disposição em um PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA, em determinado DIA OPERACIONAL, dentro dos limites previstos na Cláusula Segunda do Apêndice II do TCG. Serão empregados os termos (i) QUANTIDADE DIÁRIA NOMINADA DE ENTRADA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA ou (ii) QUANTIDADE DIÁRIA NOMINADA DE SAÍDA,

quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE SAÍDA;

QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA: QUANTIDADE DE GÁS que o CARREGADOR tenha solicitado ao TRANSPORTADOR para colocar à sua disposição em determinado PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA, em determinado DIA OPERACIONAL e que tenha sido programada pelo TRANSPORTADOR, em conformidade com a Cláusula Segunda do Apêndice II do TCG, podendo ser, conforme o caso, (i) a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA ou (ii) a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE SAÍDA;

QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA: QUANTIDADE DE GÁS solicitada pelo CARREGADOR, em um determinando DIA OPERACIONAL, que exceda a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA e que tenha sido efetivamente confirmada pelo TRANSPORTADOR como QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA ou QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA;

QUANTIDADE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADA: as QUANTIDADES DE GÁS que superem a QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA ou a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA nos termos do item 7.3.2 e 7.3.3 deste TCG;

REDE DE TRANSPORTE: conjunto de instalações físicas de propriedade do TRANSPORTADOR necessárias à prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, incluindo, mas não se limitando a dutos, estações de compressão, estações de medição, estações de redução de pressão, pontos de entrada e pontos de saída e PONTOS DE INTERCONEXÃO, existentes ou que venham a ser instalados;

REEMBOLSO: tem o seu significado definido no item 14.3.4 deste TCG.

REGRAS ICC: são as regras de procedimento de arbitragem da Corte Internacional de Arbitragem da Câmara Comércio Internacional ("ICC"), conforme definido no item 14.3.1 deste TCG.

SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO: é definido no item 1.5.1.3.2 do Apêndice II deste TCG;

SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA: é definido no item 1.5.1.2.1 do Apêndice II deste TCG;

SERVIÇO EXCEDENTE AUTORIZADO: tem o seu significado definido no item 3.7 deste TCG;

SERVIÇO DE FLEXIBILIDADE DE REDE: tem o seu significado definido no item 1.3.5 "i" do Apêndice II deste TCG;

SERVIÇO DE TRANSPORTE: serviço prestado pelo TRANSPORTADOR que

compreende o recebimento, movimentação e entrega de volumes de gás natural por meio da REDE DE TRANSPORTE, nos termos de qualquer contrato de transporte;

SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO: significa o SERVIÇO DE TRANSPORTE prestado pelo TRANSPORTADOR a um carregador, a qualquer tempo, e que contenha condição resolutiva na hipótese de contratação da capacidade na modalidade firme;

SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL: : significa o SERVIÇO DE TRANSPORTE objeto de contrato de serviço de transporte interruptível, podendo ser este CONTRATO, sujeito à existência de CAPACIDADE OCIOSA suficiente, que poderá ser interrompido pelo TRANSPORTADOR, dada a prioridade de programação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, conforme Cláusula Segunda – Nominação e Programação de Transporte do Apêndice II destes TCG, podendo ser **(i)** SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA, quando prestado pelo TRANSPORTADOR a um carregador de entrada, ou **(ii)** SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE SAÍDA, quando prestado pelo TRANSPORTADOR a um carregador de saída;

SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME: significa o SERVIÇO DE TRANSPORTE no qual o TRANSPORTADOR se obriga a programar e transportar, diariamente, a QUANTIDADE de GÁS solicitada pelo carregador, até o limite da respectiva capacidade contratada de transporte estabelecida no CONTRATO DE TRANSPORTE FIRME celebrado com o carregador;

SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL: conjunto dos elementos primários e secundários de medição de vazão, temperatura e pressão e, computadores de vazão entre outros, situados em cada PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA destinados a apurar a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA;

TARIFA: isoladamente ou em conjunto, a TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA, a TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA, a TARIFA DE CAPACIDADE – EMPACOTAMENTO, a TARIFA DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA, a TARIFA DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA e a TARIFA DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL;

TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA: tarifa cobrada pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR, fixada em valor líquido de TRIBUTOS SOBRE O FATURAMENTO, destinada à cobertura dos investimentos, dos custos e das despesas fixas referente à CAPACIDADE DE TRANSPORTE dos PONTOS DE ENTRADA;

TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA: tarifa cobrada pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR, fixada em valor líquido de TRIBUTOS SOBRE O FATURAMENTO, destinada à cobertura dos investimentos, dos custos e das despesas fixas referente à CAPACIDADE DE TRANSPORTE dos ZONAS DE SAÍDA;

TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO: tarifa cobrada pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR, fixada em valor líquido de TRIBUTOS

SOBRE O FATURAMENTO, destinada a cobrir os custos relacionados à aquisição do ESTOQUE DE REFERÊNCIA pelo TRANSPORTADOR;

TARIFA DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA: tarifa fixada em valor líquido de TRIBUTOS SOBRE O FATURAMENTO, para remunerar o TRANSPORTADOR pela prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, destinada a cobertura dos investimentos, dos custos e das despesas fixas referente à CAPACIDADE DE TRANSPORTE dos PONTOS DE ENTRADA, e que serve de base para o cálculo da TARIFA DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, nos termos do Apêndice A do Anexo II do CONTRATO;

TARIFA DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA: tarifa fixada em valor líquido de TRIBUTOS SOBRE O FATURAMENTO, para remunerar o TRANSPORTADOR pela prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, destinada a cobertura dos investimentos, dos custos e das despesas fixas referente à CAPACIDADE DE TRANSPORTE pelas ZONAS DE SAÍDA, e que serve de base para o cálculo da TARIFA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, nos termos do Apêndice A do Anexo II do CONTRATO;

TARIFA DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL: tarifa devida pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR destinada a remunerar o TRANSPORTADOR pela prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, a qual será resultado da TARIFA DE TRANSPORTE FIRME ajustada por um fator correspondente à suscetibilidade do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL a interrupções causadas pelo TRANSPORTADOR nos termos do Apêndice A do Anexo II do CONTRATO;

TCG: os termos e condições gerais que regem o CONTRATO constantes deste Anexo III, o qual é parte integrante e indissociável do CONTRATO;

TRANSPORTADOR: tem o significado que lhe é atribuído no preâmbulo do CONTRATO;

TRIBUNAL ARBITRAL: tem o significado atribuído na Cláusula Quatorze deste TCG;

TRIBUTO: qualquer cobrança pecuniária compulsória exigida pela União, Estados, Municípios ou suas autarquias, juntamente com quaisquer multas, penalidades, acréscimos e juros referentes aos mesmos;

TRIBUTOS SOBRE FATURAMENTO: são o Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS), o Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS), a Contribuição para os Programas de Integração Social (PIS) e a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS), bem como quaisquer outros TRIBUTOS que venham a ser criados e que recaiam sobre o faturamento, a receita bruta, o preço do serviço ou o valor da operação relativa à circulação de mercadorias, expresso em qualquer DOCUMENTO DE COBRANÇA;

UNIDADE TÉRMICA BRITÂNICA ou BTU: a quantidade de calor necessário para

elevar a temperatura de uma libra "avoirdupois" de pura água, de 58,5 (cinquenta e oito e meio) graus Fahrenheit para 59,5 (cinquenta e nove e meio) graus Fahrenheit, numa pressão absoluta de 14,73 (quatorze e setenta e três centésimos) libras por polegada quadrada;

VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO: tem seu significado atribuído no item 15.4 deste TCG;

VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA: tem seu significado atribuído no item 3.1 do Apêndice II deste TCG;

VAZÃO NOMINADA IMPLÍCITA: tem o significado atribuído no item 2.1.1 do Apêndice II destes TCG;

VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA: tem o significado atribuído no item 3.2.1 do Apêndice II destes TCG;

ZONA DE BALANCEAMENTO: área geográfica que compõe um sistema de entradas e saídas de GÁS sujeitos a um regime de BALANCEAMENTO específico, que corresponde, na data de celebração do CONTRATO, à extensão total da REDE DE TRANSPORTE, observado o direito do TRANSPORTADOR de redefinir e/ou subdividir a ZONA DE BALANCEAMENTO, tal como no Apêndice II deste TCG;

ZONA DE SAÍDA: conjunto de PONTOS DE SAÍDA situados em uma mesma área geográfica limitada, conforme indicado no Anexo I.

CLÁUSULA TERCEIRA – SERVIÇO DE TRANSPORTE DE GÁS NATURAL

3.1 O TRANSPORTADOR prestará SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL em favor do CARREGADOR, nos termos destes TCG e das regras específicas do CONTRATO.

3.2 A prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL iniciar-se-á e terminará nas respectivas datas de início e término estabelecidas no item 5.1 do CONTRATO.

3.3 Sujeito à existência de CAPACIDADE OCIOSA suficiente e observadas as regras do CONTRATO, são obrigações do TRANSPORTADOR:

(i) Programar as QUANTIDADES DE GÁS a serem recebidas em cada PONTO DE ENTRADA, com base nas QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS DE ENTRADA;

(ii) Programar QUANTIDADES DE GÁS a serem entregues em cada PONTO DE SAÍDA, com base nas QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS DE SAÍDA;

(iii) Receber em cada PONTO DE ENTRADA, as QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS DE ENTRADA, desde que o AGENTE A MONTANTE disponibilize tais quantidades atendendo às ESPECIFICAÇÕES DE

QUALIDADE DO GÁS e aos termos do Apêndice I deste TCG;

(iv) Entregar ao CARREGADOR DE SAÍDA ou terceiro por ele indicado, em cada ZONA DE SAÍDA, conforme especificado no CONTRATO, as QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS DE SAÍDA, atendendo às ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS e aos termos do Anexo I;

(v) Informar ao CARREGADOR qualquer limitação ou interrupção do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, conforme regras do CONTRATO; e

(vi) Faturas mensalmente as TARIFAS DE TRANSPORTE referentes à prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL no âmbito do CONTRATO

3.4 O TRANSPORTADOR tem direito de recusar a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL:

(a) No caso de ausência de CAPACIDADE TÉCNICA ou de CAPACIDADE OCIOSA suficiente;

(b) Em relação às QUANTIDADES DE GÁS que excedam a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA DE ENTRADA ou a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA DE SAÍDA; e

(c) Em relação a GÁS NATURAL que não atenda aos requisitos de qualidade e pressão estabelecidos no Anexo I do CONTRATO.

3.5 Observado o disposto nos itens 8.2, 8.3 e 8.4 deste TCG, o TRANSPORTADOR somente poderá ser considerado inadimplente de suas obrigações de receber ou entregar QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS se:

(a) Não receber a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA em um determinado PONTO DE ENTRADA (nela incluída a QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA, quando aplicável);

(b) Não disponibilizar para o CARREGADOR DE SAÍDA em um determinado PONTO DE SAÍDA a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA (nela incluída a QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA, quando aplicável), de acordo com a PRESSÃO DE SAÍDA e as ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS; ou

(c) Disponibilizar GÁS DESCONFORME para o CARREGADOR DE SAÍDA para um determinado PONTO DE SAÍDA.

3.6 Constituem obrigações do CARREGADOR:

(i) Pagar ao TRANSPORTADOR as TARIFAS DE TRANSPORTE e outros valores devidos nos termos do CONTRATO, pela prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL;

(i) Manter o BALANCEAMENTO de seu PORTFÓLIO e executar suas injeções e/ou retiradas de GÁS de acordo com o estabelecido em suas PROGRAMAÇÕES DE TRANSPORTE;

(ii) Observar as condições de qualidade, temperatura, vazão e pressão do GÁS estabelecidos para prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL;

(iii) Respeitar os demais termos e condições gerais estabelecidos no CONTRATO; e

(iv) Ser responsável perante o TRANSPORTADOR, pelos danos, custos adicionais, prejuízos e/ou perda de receita, comprovadamente sofridos e/ou incorridos pelo TRANSPORTADOR, inclusive perante terceiros, que tenha dado causa.

3.7 A cada DIA OPERACIONAL, o CARREGADOR poderá nominar SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL para QUANTIDADES DE GÁS que superem a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA, sendo facultado ao TRANSPORTADOR, após análise de disponibilidade de CAPACIDADE TÉCNICA DE TRANSPORTE e de CAPACIDADE OCIOSA, e respeitadas as prioridades de programação estabelecidas na Cláusula Segunda – Nominação e Programação de Transporte do Apêndice II destes TCG, programar tais quantidades como QUANTIDADES EXCEDENTES AUTORIZADAS ("**SERVIÇO EXCEDENTE AUTORIZADO**").

CLÁUSULA QUARTA – CUSTÓDIA DO GÁS

4.1 Para a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, o TRANSPORTADOR terá a custódia do GÁS desde o momento em que o receber em um PONTO DE ENTRADA até o momento em que este for retirado por um CARREGADOR DE SAÍDA (ou terceiro por ele indicado) em um PONTO DE SAÍDA.

4.2 O CARREGADOR declara e garante ao TRANSPORTADOR que:

(i) a injeção do GÁS no PONTO DE ENTRADA, ou o seu recebimento pelo TRANSPORTADOR, não viola qualquer direito de terceiro ou dever legal; e

(ii) manterá o TRANSPORTADOR a salvo de qualquer reivindicação de terceiro, inclusive, mas não apenas, em relação à titularidade do GÁS ou à cobrança de TRIBUTOS, indenizações ou quaisquer outros encargos que sejam de responsabilidade do CARREGADOR.

4.3 O TRANSPORTADOR declara e garante ao CARREGADOR que, enquanto tiver o GÁS sob sua custódia:

(i) não dará uso ao GÁS para fins distintos dos previstos no CONTRATO;

(ii) empregará as melhores práticas da indústria do petróleo e do gás, aceitas internacionalmente, prestando o SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL

com eficiência, qualidade, segurança e proteção ambiental; e

(iii) responderá por PERDAS EXTRAORDINÁRIAS e por desvios nas ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS.

4.4 O TRANSPORTADOR assumirá a propriedade e a custódia do GÁS PARA USO NO SISTEMA e do GÁS para fins de BALANCEAMENTO fornecidos pelo CARREGADOR ou terceiros, a partir do seu recebimento no PONTO DE ENTRADA designado.

CLÁUSULA QUINTA – EMPACOTAMENTO

5.1 O TRANSPORTADOR calculará a QUANTIDADE DE GÁS para compor o ESTOQUE DE REFERÊNCIA necessário à operação de sua REDE DE TRANSPORTE, sendo este formado (a) por parcela adquirida pelo TRANSPORTADOR em seu próprio nome e/ou (b) por parcela fornecida pelos demais carregadores signatários de contratos de transporte, a ser definida pelo TRANSPORTADOR.

5.2 O TRANSPORTADOR poderá ajustar a qualquer tempo:

(i) o ESTOQUE DE REFERÊNCIA com vistas a adequá-lo às necessidades operacionais de sua REDE DE TRANSPORTE, desde que justificado tecnicamente

(ii) o EMPACOTAMENTO da REDE DE TRANSPORTE, para fins de atendimento de necessidades operacionais ou de BALANCEAMENTO, nos termos do Apêndice II deste TCG.

5.3 A parcela do ESTOQUE DE REFERÊNCIA adquirida pelo TRANSPORTADOR:

(i) será de propriedade do TRANSPORTADOR,

(ii) terá os seus respectivos custos de aquisição repartidos por todos os carregadores que utilizam a REDE DE TRANSPORTE sem o fornecimento de sua respectiva parcela de ESTOQUE DE REFERÊNCIA, por meio das TARIFAS DE CAPACIDADE-EMPACOTAMENTO e/ou das TARIFAS DE TRANSPORTE, calculadas através de critério isonômico e proporcional às quantidades contratadas por cada um deles na REDE DE TRANSPORTE, conforme ANEXO II do CONTRATO.

5.4 A parcela do ESTOQUE DE REFERÊNCIA fornecida pelo CARREGADOR ou a parcela do EMPACOTAMENTO decorrente de SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO do CARREGADOR positivo:

(i) será de propriedade do CARREGADOR; e

(ii) caso existente, ao término do CONTRATO, será liquidada ou adquirida pelo TRANSPORTADOR, nos termos do Apêndice II deste TCG.

5.5 O TRANSPORTADOR informará ao CARREGADOR, diariamente, o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO e o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA

apurados ao final do DIA OPERACIONAL anterior.

CLÁUSULA SEXTA – GÁS PARA USO NO SISTEMA

6.1. Com base no total das QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS DE ENTRADA e das QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS DE SAÍDA solicitadas por todos os CARREGADORES, o TRANSPORTADOR estimará o GÁS PARA USO NO SISTEMA a ser utilizado na REDE DE TRANSPORTE em determinado DIA OPERACIONAL, utilizando MODELO TERMO-HIDRÁULICO.

6.2. O GÁS PARA USO NO SISTEMA (GUS), apurado nos termos do item 6.1 acima, será adquirido pelo TRANSPORTADOR de FORNECEDORES DE GÁS, por meio da celebração de GSA TRANSPORTE ENTRADA ou do exercício da opção de compra prevista no item 1.4.3 do Apêndice II deste TCG, observando-se o seguinte:

(i) O TRANSPORTADOR será o proprietário do GUS adquirido;

(ii) O custo total de aquisição de GUS, incluindo TRIBUTOS, será repassado ao CARREGADOR, por meio de cobrança de ENCARGO DE GUS; e

(iii) O FORNECEDOR DE GÁS não será responsável pelo pagamento do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE ou de qualquer outro encargo relativo ao transporte do GÁS PARA USO NO SISTEMA na REDE DE TRANSPORTE.

6.3. O TRANSPORTADOR poderá, a seu exclusivo critério, negociar a celebração de mais de um GSA TRANSPORTE ENTRADA com diferentes carregadores de entrada ou terceiros, considerando aspectos como (i) confiabilidade do supridor; (ii) CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE pelo CARREGADOR DE ENTRADA; (iii) eficiência da operação da REDE DE TRANSPORTE; e (iv) operacionalização do fornecimento, utilização do GUS e BALANCEAMENTO.

6.4. Se, por qualquer motivo, o(s) GSA(s) TRANSPORTE ENTRADA não venha(m) a ser celebrado(s), ou, caso celebrado(s), seja(m) insuficiente(s) para atender às necessidades de GUS da REDE DE TRANSPORTE, o CARREGADOR DE ENTRADA será responsável por fornecer, nos termos desta Cláusula, ao TRANSPORTADOR, sem custo, a quantidade de GUS necessária à prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, que será:

(i) calculada, em cada DIA OPERACIONAL, com base na QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA do CARREGADOR em questão; e

(ii) informada ao CARREGADOR pelo TRANSPORTADOR juntamente com o processo de PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE, estabelecido na Cláusula Segunda do Apêndice II deste TCG.

6.4.1 Em situações nas quais o GÁS PARA USO DO SISTEMA seja fornecido pelo CARREGADOR, não caberá ao TRANSPORTADOR qualquer ressarcimento de

TRIBUTOS incidentes sobre o fornecimento do GUS ou de créditos fiscais porventura obtidos pelo TRANSPORTADOR com a aquisição do GUS.

6.5. A obrigação do TRANSPORTADOR de prestar o SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL objeto do CONTRATO está condicionada ao regular fornecimento de GUS pelo(s) FORNECEDOR(ES) DO GÁS e/ou pelo CARREGADOR DE ENTRADA, nos termos do item 6.2 acima, em quantidades e condições que viabilizem a operação da REDE DE TRANSPORTE. Se, em qualquer DIA, o GUS não estiver disponível para o TRANSPORTADOR, por razão que não lhe seja exclusivamente imputável, as QUANTIDADES DE GÁS injetadas ou retiradas poderão ser reduzidas, sem que seja caracterizada FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e/ou imputada qualquer penalidade ou indenização ao TRANSPORTADOR.

6.6. As QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS DE ENTRADA serão apuradas considerando-se as quantidades solicitadas a título de GUS, ou seja, estarão líquidas das quantidades solicitadas pelo TRANSPORTADOR relativas ao GUS.

6.6.1 A alocação será realizada proporcionalmente às QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS DE ENTRADA e QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS DE SAÍDA a cada CARREGADOR, respeitadas as regras de alocação de GUS estabelecidas nos CONTRATOS LEGADOS. Os critérios para apuração e alocação de GUS encontram-se detalhados na Cláusula Terceira do Apêndice I deste TCG.

CLÁUSULA SÉTIMA - ALOCAÇÃO DE QUANTIDADES DE GÁS

7.1 Alocação das QUANTIDADES DE GÁS nos PONTOS DE ENTRADA

7.1.1 Para cada PONTO DE ENTRADA, considerar-se-á como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA a parcela da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE ENTRADA, que tenha sido atribuída ao CARREGADOR DE ENTRADA pelo AGENTE A MONTANTE do referido PONTO DE ENTRADA.

7.1.2 O CARREGADOR DE ENTRADA deverá exigir do AGENTE A MONTANTE, que disponibilize ao TRANSPORTADOR as informações referentes à QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA até às 10:00h (dez horas) do DIA seguinte do respectivo DIA OPERACIONAL.

7.1.3 Caso haja atualização nas informações da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE ENTRADA pelo TRANSPORTADOR, em função de PROCESSO DE CERTIFICAÇÃO, o CARREGADOR DE ENTRADA deverá exigir que o AGENTE A MONTANTE disponibilize ao TRANSPORTADOR as informações referentes à QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA em cada DIA OPERACIONAL até às 10:00h (dez horas) do DIA seguinte à respectiva atualização.

7.1.3.1 Caso o AGENTE A MONTANTE não informe a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA na forma do item 7.1.2, será considerada como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA a parcela resultante da distribuição da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE ENTRADA, de acordo com os critérios abaixo e

i. Para a parcela ou totalidade do volume não informado até o horário limite determinado na cláusula 7.1.2. deste TCG, a alocação da quantidade não informada será realizada pelo TRANSPORTADOR proporcionalmente às QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS DE ENTRADA para todos os carregadores desse PONTO;

ii. Caso a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE ENTRADA seja inferior às QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS DE ENTRADA para todos os CARREGADORES desse PONTO DE ENTRADA, a quantidade será alocada observando-se às regras de prioridade de PROGRAMAÇÃO, conforme definida no item 2.5.1 do Apêndice II deste TCG.

7.1.3.2 O somatório das quantidades alocadas pelo transportador deverá ser igual à QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE ENTRADA.

7.1.3.3 Quando houver divergência entre o valor total informado pelo AGENTE A MONTANTE e a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE ENTRADA, os valores informados para cada CARREGADOR DE ENTRADA serão utilizados proporcionalmente para fins da alocação em determinado PONTO DE ENTRADA.

7.1.3.4 A QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA apurada nos termos do item 7.1.3.1 ou que, embora informadas nos termos do item 7.1.2, sejam posteriormente retificadas, estarão sujeitas às regras de correção previstas na Cláusula Décima deste TCG, observando o prazo limite do primeiro DIA ÚTIL no MÊS seguinte ao MÊS no qual haja a modificação da alocação.

7.1.3.5 O TRANSPORTADOR poderá alterar a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA por ele alocada em determinado DIA OPERACIONAL, desde que envie NOTIFICAÇÃO ao CARREGADOR DE ENTRADA justificando tal alteração dentro do mesmo MÊS no qual a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA tenha sido alterada.

7.1.4 O TRANSPORTADOR não será, em nenhuma hipótese, responsável pelas atribuições feitas e pelas informações prestadas por qualquer AGENTE A MONTANTE, ou pela obtenção dessas informações junto ao AGENTE A MONTANTE, bem como por qualquer dano decorrente de tais atribuições e informações ou da ausência de sua disponibilização, na forma dos itens 7.1.1 e 7.1.2.

7.2 <u>ALOCAÇÃO DAS QUANTIDADES DE GÁS NOS PONTOS DE SAÍDA E ZONAS DE SAÍDA</u>

7.2.1 Para cada PONTO DE SAÍDA considerar-se-á como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA, em cada DIA OPERACIONAL, a proporção da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA no PONTO DE SAÍDA que tenha sido atribuída ao CARREGADOR DE SAÍDA pelo AGENTE A JUSANTE, de acordo com as eventuais medições específicas realizadas por este agente para atendimento dos usuários conectados a sua rede.

7.2.2 O CARREGADOR DE SAÍDA deverá exigir do AGENTE A JUSANTE, que

disponibilize ao TRANSPORTADOR as informações referentes à QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA até às 10:00h (dez horas) do DIA seguinte do respectivo DIA OPERACIONAL.

7.2.2.1 Quando a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA for igual ou superior às QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS DE SAÍDA, o TRANSPORTADOR realizará a alocação das QUANTIDADES DIÁRIAS MEDIDAS DE SAÍDA, em cada DIA OPERACIONAL, segundo os seguintes critérios:

(i) A alocação realizada pelo TRANSPORTADOR em um PONTO DE SAÍDA deverá considerar as quantidades informadas pelo AGENTE A JUSANTE;

(ii) O somatório das quantidades alocadas pelo transportador deverá ser igual à QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA;

(iii) Quando houver divergência entre o valor total informado pelo AGENTE A JUSANTE e a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA, os valores informados para cada CARREGADOR DE SAÍDA serão utilizados proporcionalmente para fins da alocação em determinado PONTO DE SAÍDA;

(iv) Para a parcela ou totalidade do volume não informado até o horário limite determinado no item 7.2.2 deste TCG, a alocação da quantidade não informada será realizada pelo TRANSPORTADOR proporcionalmente às QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS DE SAÍDA para todos os carregadores desse PONTO;

7.2.2.2 Caso a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA seja inferior às QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS DE SAÍDA para todos os CARREGADORES desse PONTO DE SAÍDA, a quantidade será alocada observando-se às regras de prioridade de PROGRAMAÇÃO, conforme definida no item 2.5.1 do Apêndice II deste TCG.

7.2.3 O TRANSPORTADOR poderá alterar a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA por ele alocada em determinado DIA OPERACIONAL, desde que envie NOTIFICAÇÃO ao CARREGADOR justificando tal alteração dentro do mesmo MÊS no qual a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA tenha sido alterada.

7.2.4. Sem prejuízo da aplicação dos critérios de alocação previstos nos itens 7.2.1 e 7.2.2, qualquer divergência e/ou disputa decorrente de erro ou falta das informações prestadas pelos CARREGADORES DE SAÍDA, ou por terceiros autorizados a prestá-las em seu nome, será dirimida exclusivamente entre os CARREGADORES DE SAÍDA que estiverem compartilhando o PONTO DE SAÍDA em questão. O TRANSPORTADOR permanecerá isento de qualquer responsabilidade pela aplicação de penalidade e/ou custo adicional incorrido por quaisquer dos CARREGADORES DE SAÍDA decorrente de erro ou falta das informações de que trata este item.

7.2.5. A QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA que seja posteriormente retificada, estará sujeita às regras de correção previstas na Cláusula Décima deste TCG, observando o prazo limite do primeiro DIA ÚTIL no MÊS seguinte ao MÊS no

qual haja a modificação da alocação.

7.3 Apuração de QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA e QUANTIDADE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADA

7.3.1 Em qualquer PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA, a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA ou a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA, conforme o caso, poderá incluir parcela correspondente à QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA e/ou QUANTIDADE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADA, para fins (a) de cobrança dos ENCARGOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE estabelecidos no ANEXO II do CONTRATO, conforme o caso, e (b) de apuração das penalidades estabelecidas na Cláusula Quarta do Apêndice II deste TCG.

7.3.2 Nos PONTOS DE ENTRADA, a QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA e a QUANTIDADE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADA serão apuradas, em base diária, da seguinte forma:

(i) QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA: caso, em qualquer DIA OPERACIONAL, a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA ou a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA, conforme o caso, exceda a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA estabelecida no CONTRATO, esta QUANTIDADE DE GÁS será considerada uma QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA, até o limite da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA ou QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA, conforme o caso, descontadas as quantidades injetadas ou retiradas pelo CARREGADOR que tenham sido programadas (a) a título de GUS e/ou (b) para a correção do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO;

(ii) QUANTIDADE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADA: as QUANTIDADES DE GÁS que superem o limite estabelecido no item "i" acima serão consideradas como QUANTIDADES EXCEDENTES NÃO AUTORIZADAS.

7.3.3 Nas ZONAS DE SAÍDA, a QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA e a QUANTIDADE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADA serão calculadas levando-se em consideração a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA, obtida a partir da soma algébrica das QUANTIDADES DE GÁS alocadas em cada PONTO DE SAÍDA que compõe a ZONA DE SAÍDA, e serão atribuídas a cada PONTO DE SAÍDA, quando necessário, de forma proporcional às QUANTIDADES DE GÁS alocadas em cada PONTO DE SAÍDA.

CLÁUSULA OITAVA - FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE

8.1 Com exceção dos casos previstos nos itens 8.2, 8.3 e 8.4 abaixo, será considerada, nos termos do item 3.5 deste TCG, uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, quando o TRANSPORTADOR em um determinado DIA OPERACIONAL:

(i) não programar a QUANTIDADE DIÁRIA SOLICITADA para determinado PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA;

(ii) não receber a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA (nela incluída a QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA, quando aplicável) em um determinado PONTO DE ENTRADA; ou

(iii) não disponibilizar para o CARREGADOR DE SAÍDA em um determinado PONTO DE SAÍDA a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA (nela incluída a QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA, quando aplicável), de acordo com a PRESSÃO DE SAÍDA e as ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS; ou

(iv) disponibilizar GÁS DESCONFORME para o CARREGADOR DE SAÍDA em determinado PONTO DE SAÍDA.

8.2. Em qualquer CONTRATO, não serão consideradas como FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE as situações previstas no item 8.1 que decorram de:

(i) evento FORÇA MAIOR que afete ao TRANSPORTADOR;

(ii) realização de MANUTENÇÃO PROGRAMADA pelo TRANSPORTADOR;

(iii) envio aos carregadores, conforme o caso, de AVISO DE REDUÇÃO DE FLUXO em virtude da ocorrência ou da possibilidade de ocorrência de GÁS DESCONFORME na REDE DE TRANSPORTE causada por um CARREGADOR DE ENTRADA;

(iv) não disponibilização no PONTO DE ENTRADA, pelo CARREGADOR DE ENTRADA ou pela contraparte do CARREGADOR DE SAÍDA, conforme aplicável, da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA, para o respectivo ponto em determinado DIA OPERACIONAL, quando a pressão do TRANSPORTADOR no PONTO DE ENTRADA esteja dentro dos limites de PRESSÃO DE ENTRADA estabelecidos no Anexo I do CONTRATO

(v) falha de fornecimento de gás no âmbito do(s) GSA TRANSPORTE ENTRADA ou falha de recebimento no âmbito do(s) GSA TRANSPORTE SAÍDA, bem como da rescisão de qualquer desses instrumentos, salvo se por culpa exclusiva do TRANSPORTADOR;

(vi) existência de situações iminentes e comprovadas de risco, identificadas pelo TRANSPORTADOR, que (a) possam ameaçar a integridade ou a segurança da REDE DE TRANSPORTE, de suas instalações, de pessoas, ou do meio ambiente e (b) demandem a realização de uma MANUTENÇÃO NÃO-PROGRAMADA, nos termos do item 4.3 do Apêndice I deste TCG. Nestes casos, o TRANSPORTADOR poderá, preventivamente, reduzir ou interromper o SERVIÇO DE TRANSPORTE;

(vii) não programação ou redução da programação em virtude de ausência de CAPACIDADE OCIOSA no PONTO;

(viii) Não disponibilização, pelo CARREGADOR DE ENTRADA ou pela contraparte do CARREGADOR DE SAÍDA, conforme aplicável, do GÁS PARA USO NO SISTEMA programado e solicitado pelo TRANSPORTADOR.

8.2.1 Na hipótese prevista no item 8.2. “v” acima, o TRANSPORTADOR envidará todos os esforços necessários para regularizar o SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL em prazo razoável.

8.3. Nos CONTRATOS DE TRANSPORTE DE ENTRADA, não serão consideradas como FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE as situações previstas no item 8.1 que decorram de:

(i) Não aceitação pelo TRANSPORTADOR, de QUANTIDADE DE GÁS igual à QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA, quando ultrapassados os níveis de desequilíbrio estabelecidos neste TCG;

(ii) Disponibilização de GÁS DESCONFORME, pelo CARREGADOR DE ENTRADA, com ou sem o envio de AVISO DE GÁS DESCONFORME ao TRANSPORTADOR;

(iii) Disponibilização de GÁS, pelo CARREGADOR DE ENTRADA, com um PODER CALORÍFICO SUPERIOR inferior ao especificado nas normas técnicas da ANP;

(iv) Envio ao TRANSPORTADOR de AVISO DE GÁS DESCONFORME por qualquer carregador de entrada.

8.4. Nos CONTRATOS DE TRANSPORTE DE SAÍDA, não serão consideradas como FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE as situações previstas no item 8.1 que decorram de:

(i) Não retirada da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA, quando o TRANSPORTADOR tiver disponibilizado a PRESSÃO DE SAÍDA no PONTO DE SAÍDA em questão;

(ii) Queda ou permanência da PRESSÃO DE SAÍDA abaixo do limite mínimo contratual, no PONTO DE SAÍDA, desde que respeitados os limites do projeto, quando a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA tenha sido maior ou igual a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA;

(iii) Não retirada pelo CARREGADOR DE SAÍDA ou pela contraparte do CARREGADOR DE ENTRADA, conforme aplicável, da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA em decorrência da não-disponibilização da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA pela contraparte do CARREGADOR DE SAÍDA ou pelo CARREGADOR DE ENTRADA;

(iv) Não retirada no PONTO DE SAÍDA, pelo CARREGADOR DE SAÍDA ou pela contraparte do CARREGADOR DE ENTRADA, conforme aplicável, em um DIA OPERACIONAL, da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA, quando a pressão no PONTO DE SAÍDA e a pressão do TRANSPORTADOR no PONTO DE SAÍDA estiverem dentro dos limites da PRESSÃO DE SAÍDA estabelecidos no ANEXO I CONTRATO.

(v) o CARREGADOR DE SAÍDA tenha enviado ao TRANSPORTADOR um AVISO DE

ACEITAÇÃO DE GÁS DESCONFORME;

8.5. Ocorrendo FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, o TRANSPORTADOR deverá pagar ao CARREGADOR penalidade igual ao produto de (i) 1 (uma) vez o somatório da TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA, TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e TARIFA DE CAPACIDADE – EMPACOTAMENTO pelas (ii) QUANTIDADES DE GÁS não recebida ou não entregues, conforme o caso, pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR em função da FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE.

CLÁUSULA NONA – GÁS DESCONFORME

9.1. Identificação de GÁS DESCONFORME na REDE DE TRANSPORTE

9.1.1. Sempre que uma PARTE tiver ciência de que ocorreu, está ocorrendo ou poderá ocorrer a presença de GÁS DESCONFORME na REDE DE TRANSPORTE, deverá, prontamente, enviar um AVISO DE GÁS DESCONFORME à outra PARTE, informando sobre a desconformidade no GÁS conforme regras estabelecidas abaixo.

9.1.2. Caso a desconformidade seja identificada pelo TRANSPORTADOR, ele emitirá o AVISO DE GÁS DESCONFORME para os carregadores potencialmente afetados.

9.1.3. Caso a desconformidade seja identificada pelo CARREGADOR DE ENTRADA, ele emitirá o AVISO DE GÁS DESCONFORME ao TRANSPORTADOR e este, ato contínuo, deverá emitir AVISO DE GÁS DESCONFORME aos carregadores potencialmente afetados.

9.1.4. O AVISO DE GÁS DESCONFORME deverá conter as seguintes informações relativas ao Gás Desconforme:

(i) as variações máximas esperadas em relação às ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS;

(ii) a estimativa da QUANTIDADE DE GÁS fora das ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS a ser entregue em cada PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA afetados, conforme o caso;

(iii) as estimativas quanto aos momentos inicial e final de sua ocorrência;

(iv) as razões que originaram o GÁS DESCONFORME; e

(v) as medidas tomadas ou a serem tomadas para mitigar o problema.

9.1.5. Após o recebimento de AVISO DE GÁS DESCONFORME, qualquer carregador de saída terá o direito de aceitar ou não a entrega do GÁS DESCONFORME. Para rejeitar o GÁS DESCONFORME, o carregador de saída deverá enviar ao TRANSPORTADOR um AVISO DE REJEIÇÃO DE GÁS DESCONFORME no prazo máximo de 2 (duas) horas a contar do recebimento do AVISO DE GÁS DESCONFORME. O não envio do AVISO DE REJEIÇÃO DE GÁS DESCONFORME,

pelo CARREGADOR DE SAÍDA, no prazo previsto neste item será considerado, para todos os fins, sua opção pela aceitação e recebimento do GÁS DESCONFORME.

9.1.6. Independentemente de expedição ou recebimento de AVISO DE GÁS DESCONFORME, no caso de identificação de GÁS DESCONFORME e de risco à segurança e/ou integridade da REDE DE TRANSPORTE e/ou às suas operações, o TRANSPORTADOR terá o direito de reduzir ou interromper o fluxo de GÁS no PONTO DE ENTRADA, até que o GÁS esteja de acordo com as ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS. Caso isto ocorra, o TRANSPORTADOR expedirá AVISO DE REDUÇÃO DE FLUXO, apresentando os riscos identificados, e encaminhará cópia deste aviso à ANP.

9.1.7. Caso a disponibilização de GÁS DESCONFORME implique na necessidade de redução ou de interrupção da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, tal fato não suspenderá ou exonerará a obrigação do pagamento do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE pelo CARREGADOR DE ENTRADA, mesmo nos casos em que a injeção de GÁS DESCONFORME tenha sido provocada por outro carregador de entrada.

9.1.8. Sem prejuízo da responsabilidade do CARREGADOR DE ENTRADA prevista no item 9.2.1, o TRANSPORTADOR poderá, a seu exclusivo critério, empreender ações visando a correção e enquadramento do GÁS DESCONFORME colocado no PONTO DE ENTRADA pelo CARREGADOR DE ENTRADA, de forma que o GÁS DESCONFORME passe a atender a especificação do GÁS prevista no item 1.1 do Apêndice I deste TCG. Os custos incorridos pelo TRANSPORTADOR serão suportados pelo CARREGADOR DE ENTRADA responsável pelo GÁS DESCONFORME, nos termos dos itens 9.2.2 “iv” e 9.2.5.

9.1.9. Sem prejuízo de qualquer penalidade ou obrigação estabelecida no CONTRATO, as obrigações de BALANCEAMENTO causadas pela redução ou interrupção do recebimento de GÁS no PONTO DE ENTRADA segundo o disposto nos itens 9.1.6 e 9.1.7 acima serão apuradas conforme as disposições previstas no Apêndice II deste TCG.

9.2. Responsabilidade do CARREGADOR DE ENTRADA por GÁS DESCONFORME

9.2.1. O CARREGADOR DE ENTRADA que disponibilizou GÁS DESCONFORME e/ou GÁS que venha a se tornar GÁS DESCONFORME após sua entrada na REDE DE TRANSPORTE por ação ou omissão não imputável exclusivamente ao TRANSPORTADOR será responsável perante o TRANSPORTADOR, demais carregadores e terceiros, por quaisquer danos, custos ou penalidades por eles sofridos, em decorrência do GÁS DESCONFORME e/ou da redução ou a interrupção da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE.

9.2.2. A responsabilidade do CARREGADOR DE ENTRADA perante o TRANSPORTADOR abrange todos os prejuízos, danos, penalidades, custos e despesas de qualquer natureza (inclusive despesas legais, contábeis, de consultoria, engenharia, serviços), e/ou perda de receita sofridos e/ou incorridos pelo TRANSPORTADOR, inclusive perante terceiros ou que lhe tenham sido

imputadas nos termos de outros contratos de transporte ou dos CONTRATOS LEGADOS, incluindo, sem qualquer limitação:

(i) danos causados à REDE DE TRANSPORTE,

(ii) danos, penalidades, inclusive, penalidades por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE que venham a ser devidos pelo TRANSPORTADOR a qualquer outro carregador prejudicado, clientes de carregador prejudicado ou terceiros;

(iii) multas ou penalidades aplicadas pela ANP ou outras AUTORIDADES GOVERNAMENTAIS,

(iv) custos adicionais incorridos pelo TRANSPORTADOR para sanar a desconformidade do GÁS, tal como previstas no item 9.1.8, ou para realizar o BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE,

(v) danos decorrentes de redução de receita relacionada ao Encargo de Capacidade de Transporte Não Utilizada devido ao TRANSPORTADOR em outros contratos de transporte ou CONTRATOS LEGADOS. ("DANOS POR GÁS DESCONFORME").

9.2.3. O CARREGADOR DE ENTRADA se compromete a manter o TRANSPORTADOR a salvo e indene de qualquer DEMANDA feita por qualquer pessoa junto ao TRANSPORTADOR em decorrência de DANOS POR GÁS DESCONFORME de responsabilidade do CARREGADOR DE ENTRADA, assegurando ao TRANSPORTADOR o exercício de direito de regresso em qualquer DEMANDA proposta por terceiro.

9.2.4. A responsabilidade do CARREGADOR DE ENTRADA por DANOS POR GÁS DESCONFORME não será, de qualquer forma, exonerada ou reduzida, em razão (a) da sua falta de conhecimento a respeito da ocorrência ou da possibilidade de ocorrência da disponibilização de GÁS DESCONFORME, por ele ou por terceiros por ele designados, e/ou (b) da ocorrência ou não a redução ou interrupção do recebimento de GÁS no PONTO DE ENTRADA,

9.2.5. Caso o PONTO DE ENTRADA no qual foi apurada a injeção de GÁS DESCONFORME seja compartilhado entre dois ou mais CARREGADORES, o regime de responsabilidades estabelecido nesta Cláusula Nona será aplicado de forma proporcional às QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS DE ENTRADA para cada CARREGADOR que tenha colocado GÁS DESCONFORME no referido PONTO DE ENTRADA.

9.3. Procedimento para Cobrança de DANOS POR GÁS DESCONFORME causados a outros carregadores de entrada ou terceiros

9.3.1. Caso o TRANSPORTADOR receba qualquer notificação, citação, intimação, demanda, pleito, judicial, extrajudicial ou de arbitragem ("DEMANDA") de um carregador ou terceiro prejudicado por DANOS POR GÁS DESCONFORME de responsabilidade do CARREGADOR DE ENTRADA, o TRANSPORTADOR enviará

NOTIFICAÇÃO:

(i) ao CARREGADOR DE ENTRADA responsável, com toda documentação apresentada e valores pleiteados pelo carregador prejudicado ou terceiro em sua DEMANDA, e

(ii) ao(s) carregador(es) e/ou terceiro(s) prejudicado(s) pelo GÁS DESCONFORME, com a identificação precisa do(s) CARREGADOR(ES) DE ENTRADA responsável(is) pelo GÁS DESCONFORME, e (ii) toda a documentação pertinente à identificação do(s) responsável(is) pelo GÁS DESCONFORME.

9.3.2. O CARREGADOR DE ENTRADA responsável pelo GÁS DESCONFORME efetuará o pagamento dos DANOS POR GÁS DESCONFORME objeto da DEMANDA ao TRANSPORTADOR, em até 30 (trinta) DIAS do recebimento da NOTIFICAÇÃO prevista no item 9.3.1“i” acima.

9.3.3. Após o recebimento do pagamento previsto no item 9.3.2 do CARREGADOR DE ENTRADA responsável pelo GÁS DESCONFORME, o TRANSPORTADOR efetuará o ressarcimento ao(s) carregador(es) e/ou terceiro prejudicado pelo GÁS DESCONFORME.

9.3.4. Caso o CARREGADOR DE ENTRADA responsável pelo GÁS DESCONFORME não efetue o pagamento previsto no item 9.3.2, o TRANSPORTADOR realizará o ressarcimento ao(s) carregador(es) e/ou terceiro prejudicado pelo GÁS DESCONFORME e exercerá o direito de regresso em face daquele.

9.4 **Responsabilidade do Transportador pela ocorrência de Gás Desconforme**

9.4.1. Ressalvadas as hipóteses previstas no item 9.4.3, no caso de ocorrência de GÁS DESCONFORME, por culpa exclusiva, do TRANSPORTADOR, o TRANSPORTADOR ficará responsável perante o CARREGADOR, única e exclusivamente, pelo pagamento da penalidade por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, nos termos do item 8.5 deste TCG

9.4.2. A existência de culpa exclusiva do TRANSPORTADOR pela ocorrência do GÁS DESCONFORME somente será reconhecida caso as seguintes condições tenham sido comprovadas e cumulativamente atendidas:

(i) Todos os carregadores de entrada no PONTO DE ENTRADA no qual tenha sido identificado o ingresso de GÁS DESCONFORME tenham apresentado tempestivamente os certificados de qualidade e histórico de medições disponíveis, comprovando que não houve o ingresso de GÁS DESCONFORME no PONTO DE ENTRADA;

(ii) No caso de GÁS DESCONFORME por presença de contaminantes oleosos, o(s) CARREGADOR(ES) DE ENTRADA deverão: (a) informar o tipo de sistema de compressão existente a montante do PONTO DE ENTRADA e (b) comprovar que não houve injeção de resíduos oleosos no PONTO DE

ENTRADA, apresentando os seguintes documentos: (A) especificação do sistema de filtragem de óleo existente no sistema de compressão, (B) relatórios de inspeção dos filtros, (C) balanço de óleo dos últimos doze meses do sistema de compressão, (E) registro de drenagem de óleo dos filtros do PONTO DE ENTRADA, e, caso solicitado pelo TRANSPORTADOR ao longo do processo investigativo, (F) as fichas técnicas dos óleos lubrificantes utilizados durante o período de vigência do contrato, e (G) uma amostra do óleo utilizado;

(iii) A ocorrência do GÁS DESCONFORME: (a) não decorra do acúmulo de GÁS DESCONFORME na REDE DE TRANSPORTE por conta de prévio recebimento de GÁS DESCONFORME pelo TRANSPORTADOR no PONTO DE ENTRADA, provocado por um ou mais carregadores, ou (b) decorra de GÁS que tenha se tornado GÁS DESCONFORME por ação ou omissão não imputável ao TRANSPORTADOR.

9.4.3. Mesmo que a existência de culpa exclusiva do TRANSPORTADOR seja identificada na forma do item 9.4.2, o TRANSPORTADOR não estará obrigado a efetuar o pagamento da penalidade prevista no item 9.4.1, caso:

(i) ocorra a entrega de GÁS DESCONFORME a um carregador de saída no PONTO DE SAÍDA sem que o CARREGADOR DE ENTRADA tenha enviado o AVISO DE GÁS DESCONFORME ao TRANSPORTADOR; ou

(ii) o CARREGADOR DE SAÍDA tenha previamente concordado em receber o GÁS DESCONFORME; ou

(iii) o CARREGADOR DE SAÍDA tenha enviado um AVISO DE REJEIÇÃO DE GÁS DESCONFORME, mas, a despeito disso, receba o GÁS DESCONFORME no PONTO DE SAÍDA.

9.5. Indenização e Limites de Responsabilidade

9.5.1. Sem prejuízo do pagamento de quaisquer penalidades por ele devidas nos termos deste TCG, o CARREGADOR deverá defender, indenizar e manter indene o TRANSPORTADOR de quaisquer prejuízos, danos, penalidades, custos, despesas de qualquer natureza (inclusive despesas legais, contábeis, de consultoria) e/ou perda de receita, sofridos e/ou incorridos pelo TRANSPORTADOR, inclusive perante terceiros e AUTORIDADES GOVERNAMENTAIS, que decorram de (a) ações e omissões do CARREGADOR ou de terceiros agindo em seu nome, (b) do inadimplemento de suas obrigações assumidas no CONTRATO ou de (c) violação pelo CARREGADOR da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, incluindo, sem qualquer limitação:

(i) danos causados à REDE DE TRANSPORTE, bens e pessoas do TRANSPORTADOR;

(ii) danos e penalidades que venham a ser devidos pelo TRANSPORTADOR a qualquer outro carregador prejudicado, clientes de carregador prejudicado ou terceiros;

(iii) multas ou penalidades aplicadas pela ANP ou outras AUTORIDADES GOVERNAMENTAIS;

(iv) TRIBUTOS que nos termos da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL sejam de responsabilidade do CARREGADOR;

(v) custos e danos decorrentes de reclamações formuladas por empregados, colaboradores, subcontratados (e/ou seus respectivos empregados e colaboradores) do CARREGADOR;

(vi) danos decorrentes da redução ou interrupção do SERVIÇO DE TRANSPORTE.

9.5.2. Salvo para as hipóteses nas quais o CONTRATO preveja penalidades específicas, o TRANSPORTADOR responderá perante o CARREGADOR pelos danos diretos que lhe causar, por sua culpa exclusiva.

9.5.3. As penalidades previstas neste CONTRATO como devidas pelo TRANSPORTADOR são todas de natureza compensatória, constituindo, portanto, o único remédio em favor do CARREGADOR na hipótese de ocorrência dos respectivos eventos que legitimam a sua cobrança do TRANSPORTADOR. O TRANSPORTADOR não responderá por qualquer dano ou indenização decorrentes de evento para o qual haja a previsão específica de penalidade nos termos deste CONTRATO.

9.5.4. Salvo se expressamente previsto de forma diversa no CONTATO, nenhuma PARTE será responsável perante a outra por danos indiretos ou lucros cessantes incorridos pela outra PARTE em virtude do inadimplemento de suas obrigações no CONTRATO.

9.5.5. O valor máximo e agregado que o TRANSPORTADOR deverá pagar ao CARREGADOR por penalidade ou indenização devida ao CARREGADOR nos termos do CONTRATO corresponde ao valor equivalente à aplicação do percentual de 10% (dez por cento) sobre o valor do CONTRATO relativo ao intervalo de 12 (doze) meses dentro do qual tenha ocorrido o referido fato gerador da responsabilidade ou do direito à indenização.

9.5.6. Acima do limite previsto no item 9.5.5, o CARREGADOR não poderá exigir do TRANSPORTADOR, qualquer indenização, multa, penalidade, indenização, ressarcimento, ou reparação, seja a que título for.

CLÁUSULA DÉCIMA – FATURAMENTO

10.1 Disposições Gerais

10.1.1 Até o sétimo Dia ÚTIL de cada mês calendário, o TRANSPORTADOR enviará para o CARREGADOR, conforme aplicável, os DOCUMENTOS DE COBRANÇA relativos (a) aos encargos, conforme o caso, previstos no ANEXO II do CONTRATO (b) às penalidades e demais valores que tenham se tornado

devidos pelo CARREGADOR, no mês calendário antecedente, nos termos do CONTRATO, e (c) à venda de gás natural efetuada ao CARREGADOR para fins de BALANCEAMENTO.

10.1.2 O TRANSPORTADOR poderá cobrar os valores acima referidos mediante a emissão de DOCUMENTOS DE COBRANÇA distintos.

10.1.3 Os DOCUMENTOS DE COBRANÇA serão emitidos, conforme aplicável, contra os estabelecimentos do CARREGADOR (matriz ou filial) indicados na ficha de cadastro preenchida e assinada pelo CARREGADOR antes da assinatura do CONTRATO.

10.1.4 O CARREGADOR se responsabiliza por manter atualizada as informações da ficha de cadastro. Quaisquer alterações na ficha de cadastro deverão ser solicitadas ao TRANSPORTADOR com antecedência mínima de 45 dias à data da emissão dos DOCUMENTOS DE COBRANÇA nas quais tais alterações deverão ser refletidas.

10.1.5 Os valores relativos (a) à venda de gás natural pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR para fins de BALANCEAMENTO e (b) a outros créditos do CARREGADOR em face do TRANSPORTADOR nos termos do CONTRATO serão faturados pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR por meio de DOCUMENTO DE COBRANÇA. A apresentação, eventual correção e pagamento dos DOCUMENTOS DE COBRANÇA emitidos pelo CARREGADOR serão efetuados nos mesmos prazos estabelecidos para os DOCUMENTOS DE COBRANÇA emitidos pelo TRANSPORTADOR contra o CARREGADOR.

10.1.6 Após o sétimo DIA ÚTIL de cada mês calendário, o TRANSPORTADOR enviará relatório em formato de planilha eletrônica contendo as informações dos DOCUMENTOS DE COBRANÇA emitidos no referido mês.

10.2 Faturamento Dependente de Informações do CARREGADOR

10.2.1 O CARREGADOR deverá cooperar com o TRANSPORTADOR, prestando-lhe, sempre que aplicável, todas as informações necessárias para que o TRANSPORTADOR cumpra com suas obrigações legais relativas a faturamentos.

10.2.2 Quando a informação necessária para fins de emissão dos DOCUMENTOS DE COBRANÇA estiver sob o controle do CARREGADOR, o CARREGADOR deverá prestá-las, com a maior brevidade possível, a partir do momento em que estejam disponíveis, mas, em todo caso, sempre até o segundo DIA ÚTIL de cada MÊS, relativo ao MÊS anterior. Caso contrário, o TRANSPORTADOR poderá emitir os DOCUMENTOS DE COBRANÇA com base em informações e estimativas por ele detidas e realizadas ("DOCUMENTO DE COBRANÇA ESTIMADO").

10.2.3 Se o TRANSPORTADOR identificar, após a emissão de DOCUMENTOS DE COBRANÇA ESTIMADOS, que os valores que lhe são devidos são maiores do que os que foram lançados com base em estimativas, o TRANSPORTADOR terá o direito de cobrar do CARREGADOR a diferença apurada, corrigida

monetariamente e com os acréscimos moratórios previstos no item 10.7, no primeiro mês calendário subsequente ao da data em que a diferença tiver sido identificada.

10.2.4 Se o CARREGADOR comprovar ao TRANSPORTADOR que os valores cobrados em determinado DOCUMENTO DE COBRANÇA ESTIMADO são superiores aos efetivamente devidos, o TRANSPORTADOR deverá reconhecer um crédito do CARREGADOR no valor da diferença apurada em seu favor, e o CARREGADOR poderá compensar esse crédito no pagamento do primeiro DOCUMENTO DE COBRANÇA emitido após a referida comprovação, e, se necessário, em DOCUMENTOS DE COBRANÇA subsequentes, até a integral extinção desse crédito. O valor do referido crédito será sujeito apenas à atualização monetária pela variação positiva do IGP-M entre a data do pagamento do DOCUMENTO DE COBRANÇA ESTIMADO até a data da emissão de cada DOCUMENTO DE COBRANÇA subsequente que será pago por compensação.

10.2.5 Em qualquer das hipóteses previstas nos itens 10.2.2 e 10.2.3, após o vencimento das respectivas obrigações de pagamento do CARREGADOR no prazo previsto no item 10.5.1, o TRANSPORTADOR poderá executar a GARANTIA DO CONTRATO, nos termos da Cláusula Quinze deste TCG.

10.3 <u>Correções de Faturamento decorrentes de Ajustes de Medição</u>

10.3.1 Se o TRANSPORTADOR apurar diferenças de QUANTIDADES DE GÁS em decorrência de eventos de medição, nos termos do Apêndice I deste TCG, o respectivo acertamento deverá ser formalizado nos DOCUMENTOS DE COBRANÇA relativo ao MÊS do término dos procedimentos de apuração previstos no referido Apêndice I, da seguinte forma:

(i) Se as diferenças apuradas refletirem a realização de transporte de uma QUANTIDADE DE GÁS superior à que tiver sido objeto do faturamento originário, o TRANSPORTADOR realizará os ajustes necessários no DOCUMENTO DE COBRANÇA emitido no mês calendário subsequente ao do término do procedimento de apuração previsto no item 2.7, do Apêndice I deste TCG, acrescendo as diferenças apuradas às QUANTIDADES DE GÁS recebidas ou entregues no referido mês e o valor dos respectivos encargos e penalidades relativos às diferenças apuradas que deixaram de ser à época exigidos ao valor do DOCUMENTO DE COBRANÇA;

(ii) Se as diferenças apuradas refletirem a realização de transporte de uma QUANTIDADE DE GÁS inferior à que tiver sido objeto do faturamento originário, o TRANSPORTADOR realizará os ajustes necessários no DOCUMENTO DE COBRANÇA emitido no mês calendário subsequente ao do término do procedimento de apuração previsto no item 2.7, do Apêndice I destes TCG, deduzindo as diferenças apuradas das QUANTIDADES DE GÁS recebidas ou entregues no referido mês e o valor dos respectivos encargos e penalidades relativos às diferenças apuradas que porventura foram exigidos à época do valor do DOCUMENTO DE COBRANÇA.

10.3.2 O TRANSPORTADOR não será responsável eventual exigência fiscal relativa

aos TRIBUTOS devidos pelo CARREGADOR em decorrência de diferenças nas QUANTIDADES DE GÁS apuradas em razão dos eventos de medição previstos no Apêndice I deste TCG. O CARREGADOR se obriga a ressarcir, no prazo de 5 (cinco) DIAS contados do recebimento da solicitação correspondente, todos os valores pagos pelo TRANSPORTADOR, e custos correlatos por este incorridos, se a autoridade fiscal vier a lhe imputar responsabilidade por TRIBUTO devido pelo CARREGADOR.

10.4 Outras correções de Faturamento

10.4.1 Na hipótese de o TRANSPORTADOR identificar, no prazo de 60 (sessenta) DIAS após a emissão de determinado DOCUMENTO DE COBRANÇA, diferenças nas QUANTIDADES DE GÁS transportadas para o CARREGADOR não decorrentes de eventos de medição, nos termos do item 2.7, do Apêndice I deste TCG, o TRANSPORTADOR emitirá, no MÊS subsequente ao da identificação das referidas diferenças, DOCUMENTO DE COBRANÇA para fins de acréscimo ou contendo a dedução das QUANTIDADES DE GÁS transportadas, incluindo correção monetária prevista no item 10.2.4.

10.4.2. O TRANSPORTADOR deverá observar os termos da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL para as demais hipóteses de correção ou regularização dos DOCUMENTOS DE COBRANÇA.

10.5 Prazo e Forma de Pagamento

10.5.1 O CARREGADOR pagará ao TRANSPORTADOR os valores indicados em cada DOCUMENTO DE COBRANÇA até o 21º (vigésimo primeiro) DIA do mês calendário da data da emissão do DOCUMENTO DE COBRANÇA em questão. Se, em decorrência de motivo exclusivamente imputável ao TRANSPORTADOR, este enviar o DOCUMENTO DE COBRANÇA ao CARREGADOR após o 7° (sétimo) DIA ÚTIL do mês calendário, o CARREGADOR efetuará o pagamento até o 20º (vigésimo) DIA após a data do recebimento do respectivo DOCUMENTO DE COBRANÇA.

10.5.2 O CARREGADOR efetuará o pagamento devido nos termos do DOCUMENTO DE COBRANÇA por um dos meios de pagamento que lhe tenham sido previamente notificados pelo TRANSPORTADOR.

10.5.3 Se o vencimento do DOCUMENTO DE COBRANÇA ocorrer em um DIA no qual a instituição financeira indicada pelo TRANSPORTADOR não estiver aberta, o CARREGADOR deverá efetuar o pagamento em questão no primeiro DIA ÚTIL subsequente em que o referido banco estiver aberto.

10.6 Obrigatoriedade de Pagamento Integral

10.6.1 O CARREGADOR efetuará o pagamento integral dos valores indicados no DOCUMENTO DE COBRANÇA, sem qualquer dedução, retenção ou compensação, observados os termos da Cláusula Onze deste TCG.

10.6.2 Sem prejuízo de quaisquer outros direitos de que disponha, o

TRANSPORTADOR poderá compensar quaisquer quantias vencidas e devidas pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR com toda e qualquer quantia devida pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR nos termos de quaisquer contratos de transporte.

10.7 Encargos Moratórios

10.7.1 Exceto se especificamente disposto em contrário em outra disposição deste, todo e qualquer valor devido por uma das PARTES à outra e que não for pago no prazo contratualmente estabelecido será atualizado monetariamente de acordo com a variação positiva do IGP-M e acrescido de juros moratórios simples de 1% (um por cento) ao MÊS, *pro rata die*, desde a data do vencimento original até a data do efetivo pagamento (inclusive), bem como de multa moratória de 2% (dois por cento) calculada sobre o valor atualizado e acrescido dos juros moratórios.

10.7.2 Sem prejuízo das disposições do item 10.7.1 acima, caso o TRANSPORTADOR incorra em quaisquer danos ou prejuízos suplementares em decorrência da mora ou inadimplemento do CARREGADOR no pagamento dos DOCUMENTOS DE COBRANÇA por ele devidos, tais como multas, penalidades ou custos adicionais, perante outro carregador ou terceiros, os danos e prejuízos que excederem o valor dos juros moratórios e da multa devidos nos termos do item 10.7.2 deverão ser indenizados pelo CARREGADOR.

10.7.3 Se, após 5 (cinco) DIAS do vencimento de determinado DOCUMENTO DE COBRANÇA, o CARREGADOR ainda não tiver efetuado seu pagamento integral com os acréscimos moratórios previstos no item 10.7.1, o TRANSPORTADOR poderá, a seu critério, executar a GARANTIA DO CONTRATO até a integral satisfação do seu crédito. Se a GARANTIA DO CONTRATO já houver sido integralmente executada, ou não estiver válida e eficaz por qualquer motivo, o TRANSPORTADOR poderá, a seu exclusivo critério, optar por limitar ou suspender a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL em favor do CARREGADOR. O CARREGADOR não fará jus a qualquer indenização em decorrência da suspensão dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL nos termos deste item 10.7.3.

10.8 Tributos sobre o faturamento

10.8.1 Os valores das tarifas previstas no ANEXO II, conforme aplicável, do CONTRATO e demais valores devidos pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR nos termos do CONTRATO não incluem quaisquer TRIBUTOS SOBRE FATURAMENTO. Nos DOCUMENTOS DE COBRANÇA, os TRIBUTOS SOBRE FATURAMENTO serão acrescidos aos valores devidos pelo CARREGADOR nos termos do CONTRATO.

10.8.2 Se durante o prazo de vigência do CONTRATO algum TRIBUTO incidente sobre o faturamento vier a ser criado, extinto, majorado ou reduzido, a respectiva alteração será refletida nos DOCUMENTOS DE COBRANÇA, de forma que o TRANSPORTADOR permaneça auferindo o mesmo valor líquido que receberia caso não tivesse havido a referida modificação.

10.8.3 O CARREGADOR se compromete a se manter cadastrado e vinculado e/ou credenciado durante toda a vigência do CONTRATO, ao Ajuste SINIEF 03/2018 (ou a qualquer ato normativo subsequente que venha a substituí-lo ou a conceder tratamento diferenciado às obrigações tributárias relacionadas às operações de circulação e prestações de serviço de transporte de gás natural por meio de gasoduto) ao qual o TRANSPORTADOR houver aderido ou estiver vinculado, ou no âmbito do qual estiver credenciado, nos termos exigidos pela regulamentação do regime fiscal diferenciado em questão.

10.8.3.1 O transportador observará para fins de faturamento e dos procedimentos de programação logística, critérios de alocação, apuração e correção de saldos de desequilíbrio, durante toda a vigência do CONTRATO, o Ajuste SINIEF 03/2018 e sua LEGISLAÇÃO APLICÁVEL e/ou qualquer ato normativo que venha a substituí-lo ou a conceder tratamento diferenciado às obrigações tributárias relacionadas às operações de circulação e prestação de serviço de transporte de gás natural por meio de gasoduto.

CLÁUSULA ONZE – COBRANÇAS OBJETO DE CONTROVÉRSIA

11.1. As PARTES terão o prazo de 15 (quinze) DIAS após a data do recebimento de qualquer DOCUMENTO DE COBRANÇA para questionar os valores cobrados pela outra PARTE. Após o decurso do referido prazo, o DOCUMENTO DE COBRANÇA não questionado será considerado aceito, para todos os fins de direito, ressalvadas as hipóteses previstas nos itens 10.2, 10.3 e 10.4.

11.2. Para se opor, no todo ou em parte, ao pagamento de qualquer DOCUMENTO DE COBRANÇA, a PARTE reclamante deverá efetuar, até a data do seu vencimento, o pagamento integral do valor indicado no DOCUMENTO DE COBRANÇA questionado e notificar a PARTE reclamada a respeito de sua impugnação, informando, em detalhes, a quantia controversa, as razões de seu desacordo, além de outros elementos que julgue importantes para elucidar a controvérsia.

11.3. A PARTE reclamada deverá, no prazo de 15 (quinze) DIAS após o recebimento da NOTIFICAÇÃO de impugnação, enviar NOTIFICAÇÃO à PARTE reclamante informando seu entendimento sobre o questionamento apresentado e, se for o caso, restituir a parcela que reconhecer ter sido indevidamente cobrada, acrescida de correção monetária e juros moratórios, conforme estabelecidos no item 10.7, desde a data do pagamento do DOCUMENTO DE COBRANÇA até a data de sua restituição em favor da PARTE reclamante.

11.4. Se a PARTE reclamante não concordar com o entendimento da PARTE reclamada, deverá adotar os procedimentos previstos na Cláusula Quatorze deste TCG para solução de CONTROVÉRSIAS.

11.5. A PARTE que, por decisão do TRIBUNAL ARBITRAL ou do PERITO, for ordenada a restituir ou pagar, no todo ou em parte, a quantia controversa, deverá pagá-la à outra PARTE com a correção monetária e os acréscimos moratórios previstos no item 10.7 deste TCG, incidentes desde o recebimento da quantia

controversa ou de seu vencimento original, conforme o caso, e a data da respectiva restituição ou pagamento.

CLÁUSULA DOZE – FORÇA MAIOR

12.1 Conceito Genérico

12.1.1 São eventos de FORÇA MAIOR, nos termos e para fins do artigo 393 do Código Civil, os fatos ou atos que reúnam cumulativamente os seguintes pressupostos:

(i) Ainda que previsível, esteja além do controle razoável da PARTE AFETADA, por acontecimento natural ou fato do homem;

(ii) Não seja resultado, direta ou indiretamente, de ação ou omissão, concorrente ou não, da PARTE AFETADA ou qualquer terceira pessoa em relação à qual a PARTE AFETADA tenha responsabilidade, controle e/ou relação jurídica, incluindo, sem limitação, qualquer empregado, subcontratado, fornecedor ou licenciante de tecnologia, inclusive, sem limitação, do descumprimento de obrigações assumidas no CONTRATO ou da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL;

(iii) Cujos riscos ou consequências a PARTE AFETADA tenha expressamente concordado em assumir nos termos do CONTRATO;

(iv) Que não pode, nem poderia (nem os respectivos efeitos poderiam) ser evitado, curado, remediado ou reduzido por meio do exercício de precaução, esforço e diligência razoáveis da PARTE AFETADA (ou qualquer PESSOA em relação à qual a PARTE AFETADA tiver responsabilidade ou controle incluindo, e/ou relação jurídica, sem limitação, qualquer subcontratado, fornecedor ou licenciante de tecnologia); e

(v) Cuja ocorrência cause atraso ou impossibilidade de cumprimento, pela PARTE AFETADA, de suas obrigações previstas no CONTRATO, exceto as obrigações de pagamento em dinheiro.

12.2 Abrangência

12.2.1 Sem prejuízo de outros, os atos ou fatos abaixo relacionados serão considerados eventos de FORÇA MAIOR, desde que atendam os pressupostos do item 12.1 acima:

(i) Atentado público ou terrorista, guerra declarada ou não, ameaça de guerra, revolução, guerrilha, insurreição, comoção civil, revolução, tumulto, rebelião, insurreição militar, golpe de estado, estado de sítio, declaração de estado de emergência ou lei marcial, embargo ou bloqueio ou greve que afete ambas as PARTES;

(ii) Furto ou tentativa de furto de combustível e/ou GÁS NATURAL, sabotagem, de terrorismo, de vandalismo, invasões ou ocupação posterior das faixas

de duto ou de destruição acidental de instalações da PARTE AFETADA, ainda que parcial;

(iv) Cataclismos, raios, terremotos, tornados, incêndios, tempestades, inundações, explosões, deslizamento de encostas, eventos meteorológicos excepcionais e outros fatos da natureza;

(v) MUDANÇA DE LEGISLAÇÃO APLICÁVEL que afete de forma substancial e adversa o objeto do CONTRATO ou a PARTE AFETADA;

(vi) Qualquer evento ou situação que afete, comprovadamente, o cumprimento das obrigações do TRANSPORTADOR em qualquer contrato de transporte ou nos CONTRATOS LEGADOS, desde que tal evento ou situação possa ser caraterizado como FORÇA MAIOR, incluindo eventos de FORÇA MAIOR que afetem o cumprimento do GSA TRANSPORTE ENTRADA ou GSA TRANSPORTE SAÍDA; e

(vii) Desapropriação, confisco, aquisição compulsória ou nacionalização de todos ou de parcela substancial dos ativos de uma PARTE.

12.3 Eventos Excluídos

12.3.1 Os atos e fatos abaixo relacionados não serão considerados eventos de FORÇA MAIOR:

(i) Alteração das condições econômicas e financeiras da PARTE AFETADA, incapacidade financeira, falta de fundos, mudança de condições de mercado para compra, venda e transporte de gás natural, falta de reservas necessárias de gás natural, ou a incapacidade de obter financiamento para suas operações;

(ii) Greve dos empregados de uma PARTE ou qualquer outra perturbação de natureza similar executada somente pelos empregados, agentes, contratados ou subcontratados da PARTE, que afete apenas uma das PARTES;

(iii) Qualquer prejuízo acidental, quebra ou falha de instalações, maquinário ou equipamento pertencente a uma PARTE, ou qualquer evento ligado ao seu negócio, exceto se tal prejuízo acidental, quebra ou falha de instalações, maquinário ou equipamento ocorrer em virtude de um evento de FORÇA MAIOR;

(iv) Atraso no desempenho das obrigações assumidas por contratados ou subcontratados de uma PARTE, que afetem o cumprimento de quaisquer obrigações assumidas por tal PARTE;

(v) Qualquer evento, de FORÇA MAIOR ou não, ocorrido a um contratado ou subcontratado do CARREGADOR, que o impeça de disponibilizar o GÁS nos PONTOS DE ENTRADA, ou de retirar GÁS nos PONTOS DE SAÍDA;

(vi) Ressalvados os eventos previstos no item 12.2.1 “vi” e abrangidos pelo conceito de FORÇA MAIOR, qualquer evento, de FORÇA MAIOR ou não, ocorrido aos demais contratados ou subcontratados do TRANSPORTADOR, que o impeça de receber o GÁS nos PONTOS DE ENTRADA, ou do TRANSPORTADOR entregar GÁS nos PONTOS DE SAÍDA;

12.4 Procedimento na Ocorrência de FORÇA MAIOR

12.4.1 A PARTE AFETADA deverá enviar NOTIFICAÇÃO comunicando à outra PARTE a ocorrência do evento de FORÇA MAIOR, no prazo de 72 horas (setenta e duas horas) contadas do momento em que houver tomado conhecimento de tal evento, sob pena de os efeitos da FORÇA MAIOR previstos no item 12.5 serem considerados ocorridos somente a contar da data do recebimento da NOTIFICAÇÃO pela outra PARTE.

12.4.2 Na NOTIFICAÇÃO acima, a PARTE AFETADA deverá detalhar o evento de FORÇA MAIOR invocado, bem como informar a estimativa de sua duração, o seu impacto no cumprimento de suas obrigações e as medidas que estiver tomando ou tomará para amenizar os efeitos desse evento.

12.4.3 A PARTE AFETADA deverá:

(i) Envidar esforços razoáveis para remediar os efeitos e mitigar a duração do evento de FORÇA MAIOR, de forma a voltar a adimplir as obrigações afetadas, com a maior brevidade possível;

(ii) Fornecer à outra PARTE, em periodicidade a ser determinada por esta PARTE, relatório com informações a respeito da situação do evento de FORÇA MAIOR e das diligências e ações tomadas para a cessação de seus efeitos;

(iii) Propiciar à outra PARTE meios razoáveis para a obtenção de informações adicionais sobre o evento de FORÇA MAIOR, permitindo-lhe, quando possível, o acesso a qualquer instalação afetada pelo evento, para inspeção, por conta e risco da PARTE que desejar inspecionar;

(iv) Informar à outra PARTE prontamente a cessação dos efeitos do evento de FORÇA MAIOR e retomar do cumprimento das obrigações por ele impactadas.

12.5 Efeitos de FORÇA MAIOR

12.5.1 Ressalvado o disposto no item 12.6.1, a PARTE AFETADA ficará exonerada de qualquer responsabilidade por atraso ou impossibilidade de cumprimento de suas obrigações previstas no CONTRATO resultante de evento FORÇA MAIOR, nos termos do artigo 393 do Código Civil Brasileiro, desde quando a ocorrência de tal evento houver começado a afetar e enquanto ele estiver afetando a capacidade da PARTE AFETADA de cumprir tais obrigações.

12.5.2. A PARTE AFETADA passará a responder por atraso ou inadimplemento

contratual de obrigação afetada por evento de FORÇA MAIOR a partir do momento em que (i) o cumprimento da obrigação afetada ainda for possível, e (ii) os efeitos do evento de FORÇA MAIOR tiverem cessado; ou (iii) for constatado que os efeitos do evento da FORÇA MAIOR já poderiam ter cessado, mas não cessaram em decorrência de omissão da PARTE AFETADA na adoção das diligências necessárias para o seu término.

12.6 Obrigações Não Excluídas

12.6.1 Nenhum evento de FORÇA MAIOR eximirá a PARTE AFETADA do cumprimento de obrigações:

(a) Vencidas anteriormente à ocorrência do respectivo evento;

(b) De pagar importâncias em dinheiro devidas conforme o CONTRATO, independentemente da data de constituição ou vencimento da obrigação de pagamento,

(c) Não afetadas pelo evento de FORÇA MAIOR.

12.7 Encargos Devidos Durante a FORÇA MAIOR

12.7.1 Nenhum evento de FORÇA MAIOR:

(a) Suspenderá ou exonerará a obrigação do pagamento do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE ou de qualquer outro DOCUMENTO DE COBRANÇA nos prazos, volumes e valores previstos no CONTRATO, não implicando em reduções de receita ou de ressarcimento de indenizações, custos adicionais ou penalidades devidas ao TRANSPORTADOR durante sua ocorrência, observado o disposto nos itens 12.8 e 12.9 abaixo; ou

(b) Importará alteração do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE.

12.8 Evento de FORÇA MAIOR do TRANSPORTADOR

12.8.1 Sem prejuízo do disposto no item 12.7.1, se o evento de FORÇA MAIOR afetar o TRANSPORTADOR na sua capacidade de prestar o SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, a parcela do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE relativa à QUANTIDADE DE GÁS afetada pela FORÇA MAIOR paga pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR constituirá um crédito em favor do CARREGADOR, que será deduzido de futuros ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, no limite do percentual de 10% (dez por cento) da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA de cada MÊS, até que seja compensado o total do referido crédito ou até o término da vigência do CONTRATO, o que ocorrer primeiro.

12.9 Evento de FORÇA MAIOR do CARREGADOR

12.9.1 Sem prejuízo do disposto no item 12.7.1 desta Cláusula do TCG, caso o evento de FORÇA MAIOR afetar o CARREGADOR na sua capacidade de disponibilizar GÁS ou GÁS PARA USO DO SISTEMA no PONTO DE ENTRADA, ou

de retirar GÁS no PONTO DE SAÍDA, conforme o caso, a parcela do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE relativa à QUANTIDADE DE GÁS correspondente à CAPACIDADE DE TRANSPORTE afetada pela FORÇA MAIOR permanecerá devida pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR, e constituirá um crédito em favor do CARREGADOR, que será deduzido de futuros ENCARGOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, no limite do percentual de 10% (dez por cento) da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA de cada MÊS, até que seja compensado o total do referido crédito ou até o término da vigência do CONTRATO, o que ocorrer primeiro.

CLÁUSULA TREZE – TÉRMINO ANTECIPADO DO CONTRATO

13.1 Eventos de Rescisão por Motivo Imputável ao CARREGADOR

13.1.1 O TRANSPORTADOR poderá rescindir este CONTRATO na hipótese de ocorrência de um dos seguintes eventos:

(i) Atraso, pelo CARREGADOR, no pagamento de um DOCUMENTO DE COBRANÇA por período igual ou superior a 30 (trinta) DIAS contados do seu vencimento, salvo se submetido ao procedimento previsto na Cláusula Onze;

(ii) Descumprimento, pelo CARREGADOR, de qualquer obrigação relativa à GARANTIA DO CONTRATO, conforme estabelecido na Cláusula Quinze;

(iii) Descumprimento pelo CARREGADOR de qualquer outra obrigação relevante do CONTRATO, por prazo superior a 30 (trinta) DIAS;

(iv) Dissolução, apresentação de pedido de recuperação judicial ou extrajudicial ou decretação de falência do CARREGADOR; ou

(v) Revogação ou suspensão das AUTORIZAÇÕES GOVERNAMENTAIS para o exercício pelo CARREGADOR da atividade de CARREGAMENTO, por motivos atribuíveis ao CARREGADOR.

13.1.2 Após o decurso do prazo de 30 (trinta) DIAS previsto no item 13.1.1 “i” acima, o TRANSPORTADOR poderá (i) compensar o crédito decorrente do DOCUMENTO DE COBRANÇA não pago com quaisquer valores por ele devidos ao CARREGADOR, notificando o CARREGADOR sobre a compensação realizada; e/ou (ii) rescindir o CONTRATO, sem prejuízo da execução da GARANTIA DO CONTRATO, nos termos da Cláusula Quinze.

13.1.3 A decisão do TRANSPORTADOR pela rescisão do CONTRATO será exercida mediante envio de NOTIFICAÇÃO ao CARREGADOR, (i) na qual comunicará a sua decisão de rescindir o CONTRATO, com a indicação do evento, dentre os previstos no item 13.1.1 acima, na qual tal decisão é fundamentada, e (ii) anexa à qual encaminhar o DOCUMENTO DE COBRANÇA da indenização prevista no item 13.1.4, acompanhado de demonstrativo do cálculo da referida indenização.

13.1.4 Na hipótese de rescisão do CONTRATO pelo TRANSPORTADOR:

(a) O CARREGADOR deverá pagar ao TRANSPORTADOR, no prazo de 30 (trinta) DIAS contados do recebimento da NOTIFICAÇÃO prevista na Cláusula 13.1.3 destes TCG, **(i)** indenização pelas perdas e danos diretos experimentados pelo TRANSPORTADOR em decorrência da rescisão, mais **(ii)** multa não compensatória equivalente a 10% (dez por cento) do valor de ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, calculado com base nos valores despendidos até o momento do evento de rescisão no intervalo de 12 (doze) meses do que antecederem a rescisão; e

(b) O TRANSPORTADOR poderá executar a GARANTIA DE PAGAMENTO constituída nos termos da Cláusula Quinze, para receber, diretamente do agente garantidor, todo e qualquer valor devido pelo CARREGADOR nos termos do CONTRATO, inclusive da indenização prevista no item "a" acima.

13.2 <u>Eventos de Rescisão por Motivo Imputável ao TRANSPORTADOR</u>

13.2.1 O CARREGADOR poderá rescindir este CONTRATO na hipótese de ocorrência de um dos seguintes eventos:

(i) Atraso no pagamento, pelo TRANSPORTADOR, de um DOCUMENTO DE COBRANÇA por período igual ou superior a 30 (trinta) DIAS contados do seu vencimento, salvo se submetido ao procedimento previsto na Cláusula Onze;

(ii) O TRANSPORTADOR, em decorrência de FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, deixe de transportar uma QUANTIDADE DE GÁS superior a 90% (noventa por cento) da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA, por um período superior a 30 (trinta) DIAS contínuos ou 45 (quarenta e cinco) DIAS alternados a cada ANO;

13.2.2 Após o decurso do prazo de 30 (trinta) DIAS previsto no item 13.2.1 "i", o CARREGADOR poderá (i) compensar o crédito decorrente do DOCUMENTO DE COBRANÇA não pago com quaisquer valores por ele devidos ao TRANSPORTADOR, notificando o CARREGADOR sobre a compensação realizada; e/ou rescindir o CONTRATO.

13.2.3 O direito de rescisão do CONTRATO pelo CARREGADOR será exercido por meio de envio de NOTIFICAÇÃO ao TRANSPORTADOR, pela qual será (a) comunicada sua decisão de rescisão pela ocorrência de um dos eventos previstos no item 13.2.1 e (b) encaminhado o DOCUMENTO DE COBRANÇA da indenização prevista no item abaixo, acompanhado de demonstrativo do cálculo da referida indenização.

13.2.4 Na hipótese de rescisão do CONTRATO por motivo imputável ao TRANSPORTADOR, nos termos dos itens 13.2.1, o TRANSPORTADOR deverá pagar ao CARREGADOR, no prazo de 30 (trinta) DIAS contados do recebimento da NOTIFICAÇÃO prevista no item 13.2.3 acima, indenização pelas perdas e danos comprovadamente e diretamente sofridos pelo CARREGADOR, excluídos

desse valor quaisquer danos indiretos e lucros cessantes decorrentes desta rescisão experimentados pelo CARREGADOR, ficando limitada essa indenização aos valores totais previstos no item 9.5.5.

CLÁUSULA QUATORZE – LEI APLICÁVEL E SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS

14.1 Lei Aplicável

14.1.1 O CONTRATO será regido por e interpretado de acordo com as leis da República Federativa do Brasil.

14.2 Solução Amigável

14.2.1 As PARTES deverão envidar seus melhores esforços para resolver amigavelmente todas as controvérsias que surgirem com relação ao presente CONTRATO.

14.2.2 Ocorrendo qualquer controvérsia, a PARTE interessada deverá enviar NOTIFICAÇÃO à outra PARTE, especificando a matéria em disputa com detalhes suficientes para a sua compreensão ("CONTROVÉRSIA", "NOTIFICAÇÃO DE CONTROVÉRSIA"), para dar início a negociações de boa-fé com vistas à sua resolução amigável. As negociações deverão ser conduzidas por representantes da alta administração das PARTES, e as informações trocadas pelas PARTES, incluindo os registros de suas negociações, não poderão ser utilizadas como prova em eventual futura ARBITRAGEM.

14.2.3 Transcorridos 15 (quinze) DIAS do recebimento da NOTIFICAÇÃO DE CONTROVÉRSIA sem que as PARTES tenham (i) chegado a um acordo amigável, ou (ii) optado por submeter a CONTROVÉRSIA a PERITAGEM, e desde que não haja cláusula específica neste CONTRATO determinando a submissão de tal tipo de disputa a PERITAGEM, qualquer das PARTES poderá submeter a CONTROVÉRSIA a ARBITRAGEM.

14.3 Arbitragem

14.3.1 Quaisquer CONTROVÉRSIAS relacionadas a, ou oriundas deste CONTRATO, inclusive as relacionadas a sua validade, interpretação ou cumprimento, que, no prazo previsto no item 14.2.3 não tenham sido (i) amigavelmente resolvidas ou (ii) submetidas a PERITAGEM, serão resolvidas definitivamente por arbitragem, a ser administrada pela Corte Internacional de Arbitragem da Câmara Comércio Internacional ("ICC") e processada conforme as suas regras ("REGRAS ICC") então em vigor ("ARBITRAGEM"), observado que:

(a) Na hipótese de conflito entre as disposições das REGRAS ICC e as desta Cláusula Quatorze, as últimas prevalecerão;

(b) A ARBITRAGEM será realizada na Cidade de Rio de Janeiro, Estado de Rio de Janeiro, Brasil;

(c) O idioma da ARBITRAGEM e de sua decisão será o português;

(d) O tribunal arbitral ("TRIBUNAL ARBITRAL") será constituído de 3 (três) ÁRBITROS, um nomeado pela PARTE requerente, outro pela PARTE requerida e o terceiro pelos dois anteriormente nomeados;

(e) Em adição a outras restrições aplicáveis à nomeação de árbitros estabelecidas nas REGRAS ICC, não poderão ser nomeados árbitros (i) membros da ICC; (ii) empregados ou prestadores de serviços a qualquer título da Secretaria da ICC, inclusive os membros da Secretaria da ICC no Brasil (SCIAB Ltda.); ou (iii) membros do Conselho Superior da Câmara de Comércio Internacional no Brasil ou de sua equipe executiva;

(f) A ARBITRAGEM será necessariamente de Direito, sendo vedado o julgamento por equidade;

(g) Será vedado o procedimento de arbitragem expedita; e

(h) As decisões proferidas pelo TRIBUNAL ARBITRAL deverão ser fundamentadas. A sentença arbitral será definitiva.

14.3.2 As PARTES se obrigam a pagar, antecipadamente e em partes iguais, o valor estimado dos honorários dos árbitros e das despesas administrativas solicitados pela ICC ("ANTECIPAÇÃO DE CUSTOS"). Cada PARTE reconhece que:

(a) A sua obrigação de pagar a ANTECIPAÇÃO DE CUSTOS decorre da celebração desta cláusula de arbitragem e, portanto, é independente de um futuro direito/obrigação de obter reembolso da/reembolsar a outra PARTE por custos da arbitragem em geral, conforme vier a ser definido na decisão arbitral final;

(b) Ao não pagar tempestivamente a sua parte da ANTECIPAÇÃO DE CUSTOS, independentemente do motivo do não pagamento, ela violará esta cláusula de arbitragem e deverá pagar multa à outra PARTE no importe de 10% do valor não pago da ANTECIPAÇÃO DE CUSTOS ("MULTA DE CUSTOS"); e

(c) A obrigação de pagar a MULTA DE CUSTOS é independente de um futuro direito/obrigação de obter reembolso da/reembolsar a outra PARTE por custos da arbitragem em geral, conforme vier a ser definido na decisão arbitral final.

14.3.3 Se uma das PARTES não pagar tempestivamente a parte da ANTECIPAÇÃO DE CUSTOS que lhe couber, a outra PARTE, além de cobrar a MULTA DE CUSTOS, poderá optar entre:

(a) Dar por ineficaz a cláusula de arbitragem com relação à CONTROVÉRSIA específica em questão e submetê-la ao Poder Judiciário, sendo que a PARTE inadimplente desde logo se submete à jurisdição estatal nessa

hipótese; ou

(b) Pagar o valor integral da ANTECIPAÇÃO DE CUSTOS e continuar com a ARBITRAGEM.

14.3.4 Cada uma das PARTES reconhece que, se uma PARTE não pagar tempestivamente a parte da ANTECIPAÇÃO DE CUSTOS que lhe couber, e a outra PARTE optar por pagar a integralidade da ANTECIPAÇÃO DE CUSTOS nos termos do item 14.3.3 "b" acima:

(a) A PARTE inadimplente ficará obrigada a reembolsar imediatamente à outra PARTE o valor da parcela da ANTECIPAÇÃO DE CUSTOS que lhe cabia ("REEMBOLSO"), acrescido de juros de 1% a.m. e de correção monetária pela variação positiva do IGP-M (se houver), acréscimos esses calculados *pro rata temporis* entre a data do pagamento pela PARTE adimplente e o efetivo reembolso pela PARTE inadimplente; e

(b) A obrigação de pagar o REEMBOLSO é independente de um futuro direito/obrigação de obter reembolso da/reembolsar a outra PARTE por custos da arbitragem em geral, conforme vier a ser definido na decisão arbitral.

14.3.5 As obrigações de pagar a MULTA DE CUSTOS e o REEMBOLSO podem ser imediatamente executadas perante o Poder Judiciário pela PARTE adimplente.

14.3.6 Quando houver outra controvérsia entre o TRANSPORTADOR e um carregador de gás natural sobre os mesmos eventos objeto de uma CONTROVÉRSIA, o TRANSPORTADOR poderá requerer a reunião de tais CONTROVÉRSIAS em uma única ARBITRAGEM envolvendo todos os interessados. Nessa hipótese, salvo se todos os interessados acordarem em sentido contrário, o TRANSPORTADOR nomeará um dos árbitros e a ICC nomeará árbitro em nome dos carregadores, e os dois árbitros assim eleitos escolherão o terceiro.

14.4 Peritagem

14.4.1 Se as PARTES em disputa acordem que uma CONTROVÉRSIA deverá ser submetida a PERITAGEM, ou se houver previsão contratual expressa para que uma CONTROVÉRSIA seja submetida a PERITAGEM, esta deverá ser processada nos termos deste item 14.4.

14.4.2 No prazo de até 60 (sessenta) DIAS contados do (i) da decisão das PARTES de submeter a CONTROVÉRSIA a PERITAGEM ou (ii) da NOTIFICAÇÃO de uma das PARTES quanto à submissão de uma disputa a PERITAGEM, nas hipóteses de previsão contratual expressa para que uma CONTROVÉRSIA seja submetida a PERITAGEM, as PARTES deverão nomear um perito para resolver a CONTROVÉRSIA ("PERITO"), observado que:

(i) Se as PARTES não chegarem a um consenso sobre o PERITO no referido prazo, então a PARTE que tiver suscitado a CONTROVÉRSIA deverá, no prazo de 5 (cinco) DIAS, contratar a referida PERITAGEM junto a uma das

seguintes empresas internacionalmente reconhecidas e com representação no País: Det Norske Veritas (DNV), Bureau Veritas (BV), American Bureau of Shipping (ABS) e Lloyd's Registers;

(ii) Ressalvada a hipótese do item "i" acima, os termos do instrumento de nomeação do PERITO, inclusive honorários, serão acordados entre o PERITO e as PARTES, que deverão cooperar no sentido de sua definição no prazo mais breve possível;

(iii) Na superveniência ou revelação de fato que possa colocar sob suspeita a isenção ou a qualificação de um PERITO em relação à CONTROVÉRSIA, ou se alguma PARTE considerar que existe conflito de interesses que possa influir na decisão do PERITO, as PARTES deverão tentar uma solução de consenso sobre o afastamento do PERITO no prazo de 7 (sete) DIAS, contados da data em que tomarem ciência desse fato, de sua revelação ou omissão. Não havendo acordo em tal prazo, a CONTROVÉRSIA deverá ser levada a ARBITRAGEM.

14.4.3 A pessoa a ser nomeada PERITO:

(i) Deverá ser qualificada por formação técnica, experiência e treinamento para opinar sobre a CONTROVÉRSIA; e

(ii) Estará sujeita às mesmas regras aplicáveis aos árbitros relativas a imparcialidade e independência.

14.4.4 O laudo pericial a ser emitido pelo PERITO deverá conter os elementos abaixo listados e terá efeitos de sentença arbitral nos termos da Lei 9.307/1996:

(a) Relatório, que conterá os nomes das PARTES e um resumo da CONTROVÉRSIA;

(b) Os fundamentos da decisão, onde serão analisadas as questões técnicas submetidas ao PERITO;

(c) O dispositivo, em que o PERITO resolverá as questões que lhes forem submetidas e estabelecerá o prazo para o cumprimento da decisão, se for o caso;

(d) A data e o lugar em que foi proferido o julgamento; e

(e) A alocação entre as PARTES dos custos decorrentes da PERITAGEM, observado o disposto nos itens 14.4.6 e 14.4.7.

14.4.5 As obrigações do PERITO deverão estar dispostas no instrumento de sua nomeação. Serão necessariamente obrigações do PERITO:

(i) Julgar com imparcialidade a CONTROVÉRSIA, baseando-se tão-somente nos fatos e dados apresentados pelas PARTES;

(ii) Decidir a CONTROVÉRSIA no prazo determinado, que não poderá exceder 60 (sessenta) DIAS após a confirmação de sua nomeação, descontados os DIAS de demora no recebimento de informações solicitadas ou de respostas a consultas ou notificações enviadas a qualquer PARTE;

(iii) Manter e diligenciar pela confidencialidade das informações, dados ou documentos pertinentes à PERITAGEM;

(iv) Notificar previamente as PARTES, com antecedência de 10 (dez) DIAS, sobre qualquer reunião a ser realizada com qualquer delas, facultando a todas elas participar de tais reuniões;

(v) Devolver, à PARTE que lhes tiver remetido, todas as informações, dados ou documentos (e respectivas cópias) encaminhados para a execução de seu trabalho, tão logo o tenha concluído;

(vi) Apresentar, por escrito, declaração de que atende os requisitos para atuar como Perito, comprometendo-se a não prestar serviços ou exercer qualquer cargo ou função em qualquer das Partes durante o período de 3 (três) anos após a conclusão da Peritagem, salvo outro serviço de peritagem; e

(vii) Requerer das PARTES quaisquer informações, dados ou documentos adicionais que considere necessários ao julgamento da CONTROVÉRSIA, bem como contratar qualquer técnico ou consultor independente, desde que previamente aprovado pelas PARTES.

14.4.6 O PERITO deverá ignorar todas as informações, dados ou documentos a ele remetidos após o prazo de 30 (trinta) DIAS de sua nomeação, salvo os enviados para atendimento a um pedido específico, cujo prazo de entrega será de no máximo 10 (dez) DIAS a partir de sua solicitação.

14.4.7 Cada PARTE terá, em relação ao PERITO e à outra PARTE, as seguintes obrigações durante o procedimento de PERITAGEM:

(i) Enviar ao PERITO, no prazo máximo de 30 (trinta) DIAS de sua nomeação, os documentos com as informações necessárias ao julgamento da CONTROVÉRSIA;

(ii) Enviar para o PERITO, no prazo máximo de 10 (dez) DIAS do recebimento da solicitação correspondente, todas as informações adicionais específicas que o PERITO julgue necessárias ao desenvolvimento de seu trabalho, salvo se, por razões justificáveis, não for possível cumprir tal prazo;

(iii) Enviar simultaneamente cópias das informações, dados ou documentos a que se referem as duas alíneas precedentes à outra PARTE, a qual terá o direito de comentá-los ou contestá-los, desde que o faça por escrito e no prazo de 10 (dez) DIAS contados a partir da data de recebimento de tais informações, dados ou documentos;

(iv) Arcar com os respectivos custos para envio das informações ao PERITO e à outra PARTE, bem como as despesas com seus próprios advogados, consultores, testemunhas, empregados e outras pessoas envolvidas nesse processo;

(v) Prover 50% (cinquenta por cento) das DESPESAS COMUNS, em tempo hábil para permitir o desenvolvimento regular da PERITAGEM; e

(vi) Não contratar o PERITO para cargo de diretor, empregado, prestador de serviço, conselheiro, ou consultor, ainda que por pessoa interposta de uma das PARTES ou de alguma sociedade na qual qualquer PARTE tenha participação acionária, direta ou indiretamente, pelo prazo de 3 (três) anos contados da data em que o laudo da PERITAGEM for proferido, salvo para outro serviço de PERITAGEM.

14.4.8 Em cumprimento do disposto no item 14.4.7 "v" acima, as PARTES deverão prover, sem prejuízo de outros quanto aos quais elas eventualmente acordem, recursos suficientes para pagamento das seguintes despesas ("DESPESAS COMUNS"):

(a) Honorários do PERITO; e

(b) Honorários de consultor independente requisitado pelo PERITO, desde que aceito de comum acordo pelas PARTES.

14.4.9 Transcorrido o prazo para solução da CONTROVÉRSIA por PERITAGEM sem que o PERITO tenha emitido o laudo pericial, qualquer das PARTES poderá levar a controvérsia a ARBITRAGEM. A apresentação do requerimento de ARBITRAGEM, nos termos das REGRAS ICC, importará extinção automática da PERITAGEM. Qualquer laudo pericial emitido após o referido prazo não produzirá efeitos com relação às PARTES.

14.4.10 A PARTE vencida deverá reembolsar à PARTE vencedora todos os custos por ela comprovadamente incorridos para realizar a PERITAGEM. Caso o pleito da PARTE que deu início ao procedimento de PERITAGEM não tenha sido integralmente acolhido, o laudo pericial determinará a divisão dos custos entre as PARTES.

14.5 Poder Judiciário

14.5.1 Cada uma das PARTES se reserva o direito de recorrer ao Poder Judiciário com o objetivo de (i) assegurar a instituição da ARBITRAGEM, (ii) obter medidas cautelares de proteção de direitos previamente à constituição do TRIBUNAL ARBITRAL, (iii) executar qualquer decisão da ARBITRAGEM, inclusive, mas não apenas, da sentença arbitral, bem como o laudo da PERITAGEM, (iv) pleitear a eventual nulidade da sentença arbitral ou laudo de PERITAGEM, conforme previsto na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL; e (v) executar quantias líquidas e certas que comportem processo de execução judicial, inclusive a MULTA DE CUSTOS e o REEMBOLSO.

14.5.2 Para os fins do item 14.5.1 acima, as PARTES elegem como foro competente o foro da Capital da Cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, com renúncia a qualquer outro, por mais privilegiado que seja.

CLÁUSULA QUINZE – GARANTIA DE PAGAMENTO

15.1. Com a finalidade de assegurar o cumprimento de suas obrigações nos termos do CONTRATO, o CARREGADOR deverá instituir e oferecer em favor do TRANSPORTADOR, uma das seguintes garantias ("**GARANTIA DO CONTRATO**"):

(i) Caução em dinheiro, depositada em conta corrente de titularidade do TRANSPORTADOR; ou

(ii) Carta de fiança bancária, irrevogável e executável ao primeiro pedido, conforme modelo constante do Apêndice III deste TCG, observado o disposto no item 15.1.1 abaixo; ou

(iii) Seguro garantia, observado o disposto no item 15.1.2.

15.1.1 Serão aceitas cartas de fiança bancária, desde que:

(i) A instituição financeira não esteja sob regime de direção fiscal, intervenção ou liquidação extrajudicial;

(ii) Seja emitida por instituição financeira classificada entre o primeiro e o segundo piso, ou seja, entre "A" e "B" na escala de rating de longo prazo de uma das agências de classificação de risco Fitch Ratings, Moody's ou Standard & Poors; e

(iii) A carta de fiança bancária que não possuir assinatura eletrônica qualificada (padrão ICP-Brasil), deverá ser entregue presencialmente em sua forma física original, contendo as firmas reconhecidas das assinaturas dos representantes legais do banco e rubrica em todas as páginas que não contenham assinaturas dos representantes legais do banco;

15.1.2 Serão aceitas apólices de seguro garantia, desde que:

(i) A seguradora não esteja sob regime de direção fiscal, intervenção ou liquidação extrajudicial;

(ii) A seguradora seja devidamente constituída e autorizada a operar pela Superintendência de Seguros Privados (SUSEP);

(iii) Não sejam acrescentadas cláusulas que eximam a afiançada ou a seguradora de suas responsabilidades;

(iv) As apólices de seguro garantia, se emitidas eletronicamente com certificação digital, sejam passíveis de verificação de sua autenticidade no site da seguradora, da SUSEP ou diretamente com a seguradora;

(v) As apólices de seguro garantia, se emitidas eletronicamente, possuam assinaturas dos representantes legais da seguradora passíveis de verificação de sua autenticidade; e

(vi) As apólices de seguro garantia, se emitidas fisicamente, possuam assinaturas dos representantes legais da seguradora com reconhecimento de firma.

15.2. A GARANTIA DO CONTRATO deverá ser prestada pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR até a data de celebração do CONTRATO e mantida em vigor e válida até a data do término (a) do CONTRATO acrescida de 60 DIAS ou (b) de eventual disputa existente entre as PARTES, o que ocorrer por último, observado o disposto no item 15.3 abaixo.

15.3. O CARREGADOR realizará as renovações e/ou prorrogações necessárias dessas garantias, com 30 (trinta) DIAS de antecedência à data de seus respectivos términos, até que esteja liberado de sua obrigação de prestar a GARANTIA DO CONTRATO, nos termos do item 15.2.

15.4. A GARANTIA DO CONTRATO deverá ser constituída no valor correspondente ao produto de 60 (sessenta) multiplicado pela QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA multiplicado pelo somatório da (i) TARIFA DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL e da (ii) TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO ("VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO").

15.4.1 Para contratos com duração inferior a 100 dias, o VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO será equivalente ao VALOR DO CONTRATO.

15.5. Caso o valor das TARIFAS DE TRANSPORTE consideradas no cálculo da VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO sejam corrigidas monetariamente de acordo com o ANEXO II do CONTRATO, ou aumentadas nos termos permitidos pela LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, a GARANTIA DO CONTRATO deverá ser ajustada e reestabelecida dentro de 15 (quinze) DIAS a partir da solicitação por escrito do TRANSPORTADOR, de forma que o VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO seja aumentado na mesma proporção da correção ou do aumento ocorrido nas TARIFAS DE TRANSPORTE.

15.6. Respeitado o prazo de 5 (cinco) DIAS previsto no item 10.7.3 deste TCG, o TRANSPORTADOR poderá sacar e/ou executar a GARANTIA DO CONTRATO, no todo ou em parte, para obter a satisfação de quaisquer valores devidos pelo CARREGADOR nos termos do CONTRATO, incluindo os relativos a DOCUMENTOS DE COBRANÇA, multas, penalidades, indenizações e verbas rescisórias

15.7. No caso de execução parcial da GARANTIA DO CONTRATO pelo TRANSPORTADOR, o CARREGADOR deverá reestabelecer a referida GARANTIA

DO CONTRATO de modo a que seu montante volte a corresponder a integralidade do VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO, no prazo de 15 (quinze) DIAS após a data do saque.

15.8. Além da hipótese prevista no item 15.5, o CARREGADOR deverá oferecer uma nova GARANTIA DO CONTRATO ao TRANSPORTADOR, no prazo de 15 (quinze) DIAS contados da data da ocorrência de um dos seguintes eventos:

(i) a instituição financeira ou a seguradora deixar de atender, respectivamente, os requisitos previstos nos subitens "ii" e "iii" do item 15.1, no caso de a GARANTIA DO CONTRATO ser prestada sob a forma de fiança bancária ou seguro garantia;

(ii) a GARANTIA DO CONTRATO seja integralmente executada antes do término do prazo previsto no item 15.3.

15.9. Se o CARREGADOR não providenciar a renovação, o reestabelecimento ou a constituição de nova GARANTIA DO CONTRATO, nos prazos assinalados, respectivamente, nos itens 15.2 15.7 e 15.8, o TRANSPORTADOR, independentemente da existência de qualquer obrigação atrasada ou inadimplida pelo CARREGADOR e sem prejuízo do direito de rescisão do CONTRATO, poderá:

(i) sacar (se existente) o saldo remanescente da GARANTIA DO CONTRATO, mantendo os valores resgatados como garantia de qualquer obrigação devida pelo CARREGADOR, a título de caução nos termos do item 15.1 "i";

(ii) suspender a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL nos termos do 10.7.3 deste TCG; e

(iii) aplicar o disposto no item 13.1.1 "iii" deste TCG.

15.10. Se após a adoção da medida prevista no item 15.9 "i", o CARREGADOR reestabelecer o VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO ou providenciar a constituição de nova GARANTIA DO CONTRATO, nos termos exigidos nos itens 15.7 e 15.8, o TRANSPORTADOR deverá restituir ao CARREGADOR o valor da quantia resgatada, sem qualquer acréscimo moratório, com a dedução de todos os custos que tenham sido razoavelmente incorridos pelo TRANSPORTADOR em decorrência da mora do CARREGADOR, bem como de valores que tenham se tornado devidos pelo CARREGADOR nos termos do CONTRATO.

15.11. O TRANSPORTADOR devolverá a GARANTIA DO CONTRATO ao CARREGADOR, após a dedução de todos os valores devidos pelo CARREGADOR, no prazo de 7 (sete) DIAS ÚTEIS após a data (a) de cumprimento de todas as obrigações do CARREGADOR no CONTRATO ou (b) do término de eventual disputa existente entre as PARTES, o que ocorrer por último. O saldo da caução não será remunerado pelo TRANSPORTADOR.

CLÁUSULA DEZESSEIS - CESSÃO DE DIREITOS E OBRIGAÇÕES

16.1 Este CONTRATO e os direitos e obrigações dele decorrentes não poderão ser cedidos, no todo ou em parte, por nenhuma das PARTES.

CLÁUSULA DEZESSETE – REGRAS GERAIS DE UTILIZAÇÃO COMPARTILHADA

17.1 O CARREGADOR reconhece e aceita que todo e qualquer PONTO DE ENTRADA, PONTO DE SAÍDA ou ZONA DE SAÍDA integrante da REDE DE TRANSPORTE é de propriedade do TRANSPORTADOR e que este poderá, a qualquer tempo, utilizá-los de forma compartilhada para a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE a outro(s) carregador(es);

CLÁUSULA DEZOITO – AJUSTES DECORRENTES DA PUBLICAÇÃO DE UM CÓDIGO DE REDE

18.1 Caso, durante a vigência do CONTRATO, um CÓDIGO DE REDE seja editado pela ANP, as PARTES se comprometem a envidar seus melhores esforços e negociar de boa-fé a celebração de instrumento de aditamento ao CONTRATO, de forma que este passe a refletir as novas regras, termos e condições deste CÓDIGO DE REDE, observando-se o seguinte:

(i) As alterações contratuais não poderão trazer novos riscos operacionais para as PARTES; e

(ii) Os custos ou investimentos que venham a ser suportados pelo TRANSPORTADOR para adequação dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE às novas condições do CÓDIGO DE REDE serão refletidos nas tarifas e encargos, nos termos da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL.

ANEXO IV – TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS DO CONTRATO ("TCG")

APÊNDICE I - REQUISITOS TÉCNICOS

CLÁUSULA PRIMEIRA - QUALIDADE DO GÁS

1.1 Especificação do Gás

1.1.1 O GÁS colocado à disposição do TRANSPORTADOR, em qualquer PONTO DE ENTRADA, pelo CARREGADOR DE ENTRADA ou por um terceiro indicado por este, e o GÁS colocado à disposição do CARREGADOR DE SAÍDA, em qualquer PONTO DE SAÍDA, pelo TRANSPORTADOR, deverão atender às especificações (a) previstas no Regulamento Técnico ANP nº 2/2008 anexo à Resolução ANP nº 16/2008, ou em ato normativo superveniente, ou (b) que tenham sido definidas pelas PARTES, respeitadas as condições de entrega por elas acordadas e os limites de emissão de poluentes fixados pelo órgão ambiental competente, nos termos do artigo segundo, parágrafo único da Resolução ANP nº 16/2008 ("ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS").

1.1.2 O CARREGADOR reconhece e aceita que o GÁS injetado nos PONTOS DE ENTRADA pode ser misturado com o GÁS de outro(s) carregadores, bem como que o GÁS retirado nos PONTOS DE SAÍDA ou ZONAS DE SAÍDA pode diferir em termos de composição e características técnicas do GÁS injetado nos PONTOS DE ENTRADA, não cabendo qualquer reclamação sobre o GÁS recebido nos PONTOS DE SAÍDA ou ZONAS DE SAÍDA, desde que atendidas as ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS.

1.1.3 O CARREGADOR (ou terceiros por ele indicados) deve adotar boas práticas da indústria e realizar as manutenções periódicas de suas instalações conectadas à REDE DE TRANSPORTE, evitando interferências indevidas na prestação dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE, incluindo, sem limitação, o acúmulo de partículas sólidas ou líquidas nas suas instalações que possam afetar as ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS.

1.2. Análises de Qualidade

1.2.1 O CARREGADOR DE ENTRADA realizará as análises do GÁS nos PONTOS DE ENTRADA, devendo encaminhar ao TRANSPORTADOR, até às 10:00 h do DIA ÚTIL subsequente, o certificado da qualidade, nos termos da Resolução ANP nº 16/2008, ou qualquer outra que venha a substitui-la.

1.2.2 O TRANSPORTADOR realizará as análises do GÁS em sua REDE DE TRANSPORTE, devendo atualizar o boletim de conformidade até o DIA ÚTIL subsequente, disponibilizando a informação aos CARREGADORES no SÍTIO ELETRÔNICO DO TRANSPORTADOR, nos termos da Resolução ANP nº 16/2008, ou qualquer outra que venha a substitui-la.

1.2.3 Os carregadores poderão solicitar ao TRANSPORTADOR a análise de qualidade do GÁS adicional àquelas previstas no item 1.2.2, desde que

paguem ao TRANSPORTADOR o valor equivalente ao custo de tal análise adicional.

1.2.4 As análises da qualidade do GÁS serão realizadas segundo os requisitos técnicos definidos na Resolução ANP n°16/2008, ou qualquer outra que venha a substitui-la.

CLÁUSULA SEGUNDA – MEDIÇÃO

2.1 Unidade de Medição

2.1.1 A unidade de medida de volume do GÁS utilizada nas leituras e nos registros dos equipamentos de medição será o METRO CÚBICO, considerando-se as CONDIÇÕES DE REFERÊNCIA.

2.1.2 Para apuração das QUANTIDADES DE GÁS em determinado DIA OPERACIONAL, os volumes medidos serão convertidos a energia na unidade BTU, tomando-se como base o PCS apurado em relação ao Dia OPERACIONAL, na forma do item 2.4.1. As QUANTIDADES DE GÁS, quando expressas em milhão de BTU ("MMBTU"), serão arredondadas para zero casas decimais. As QUANTIDADES DE GÁS, quando expressas em Mil METRO CÚBICO ("Mm^3"), serão arredondadas para uma casa decimal.

2.2 Pressão Atmosférica Presumida

2.2.1 A pressão atmosférica absoluta utilizada para os cálculos de QUANTIDADES DE GÁS será considerada, conforme determinações contidas no Regulamento Técnico de Medição de Petróleo e Gás Natural, anexo à Resolução ANP/INMETRO n°1, de 10 de junho de 2013, ou as que venham a substitui-la em razão de ato normativo superveniente. Na ausência ou omissão dessa regulamentação, deverá ser considerada a pressão específica, definida pelo TRANSPORTADOR, com base na altitude real acima do nível do mar no local do medidor, ou por dados geográficos de altitude, e será considerada constante durante o prazo de vigência do CONTRATO. A unidade de medida de pressão será o quilograma-força por centímetro quadrado ("kgf/cm^2").

2.3 Requisitos Técnicos

2.3.1 Os requisitos técnicos, construtivos e metrológicos mínimos necessários do SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL deverão observar, com vistas a garantir a exatidão dos resultados de medição, as determinações contidas no Regulamento Técnico de Medição de Petróleo e Gás Natural, anexo à Resolução ANP/INMETRO n°1, de 10 de junho de 2013, ou as que venham a substituí-la em razão de ato normativo superveniente.

2.3.2 Os SISTEMAS DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL para transferência de custódia serão projetados, operados e mantidos, para operar dentro das INCERTEZAS DE MEDIÇÃO, conforme especificado no Regulamento Técnico de Medição de Petróleo e Gás Natural, anexo à Resolução ANP/ INMETRO n°1 de 2013,

ou qualquer outro que venha a substituí-lo, desde que o ponto de operação esteja dentro dos INTERVALOS DE VAZÃO MENSURÁVEL especificados no projeto, nos termos do ANEXO I do CONTRATO.

2.3.3 Os SISTEMAS DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL para transferência de custódia serão projetados, operados e mantidos, de acordo com os critérios de Classe de Exatidão estabelecidos no Regulamento Técnico de Medição de Petróleo e Gás Natural, anexo à Resolução ANP/ INMETRO n°1 de 2013, ou qualquer outro que venha a substituí-lo.

2.4 Poder Calorífico Superior e Fator de Compressibilidade do GÁS

2.4.1 Observando-se o disposto na Cláusula Primeira deste Apêndice I do TCG, o TRANSPORTADOR determinará, para cada DIA OPERACIONAL, o PODER CALORÍFICO SUPERIOR do GÁS entregue nos PONTOS DE SAÍDA, com base nas análises realizadas durante o referido DIA OPERACIONAL, nos pontos de amostragem localizados nos respectivos PONTO DE SAÍDA ou, quando não houver cromatógrafo instalado no PONTO DE SAÍDA, no ponto de amostragem que analisa a corrente mais representativa. O TRANSPORTADOR determinará, para cada DIA OPERACIONAL, o PODER CALORÍFICO SUPERIOR do GÁS recebido nos PONTOS DE ENTRADA, com base nas análises realizadas durante o referido DIA OPERACIONAL, nos pontos de amostragem localizados nos PONTOS DE ENTRADA, ou, quando não houver cromatógrafo instalado nos PONTOS DE ENTRADA, no ponto de amostragem que analisa a corrente mais representativa.

2.5 Equipamentos do SISTEMA DE MEDIÇÃO de GÁS NATURAL

2.5.1 O TRANSPORTADOR instalará, manterá e operará, os equipamentos do SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL necessários à medição das QUANTIDADES DE GÁS, nos pontos de transferência do GÁS sob custódia do TRANSPORTADOR ao longo da REDE DE TRANSPORTE.

2.5.2 Quando houver interconexão da REDE DE TRANSPORTE com outras redes de gasodutos ou outras instalações reguladas pela ANP, o TRANSPORTADOR, desde que acordado com o CARREGADOR, e sob aprovação prévia da Agência, poderá utilizar as medições realizadas nas instalações do terceiro, sendo, nesta hipótese, tais medições consideradas como feitas pelo próprio TRANSPORTADOR. Os sistemas de medição de terceiros deverão atender às disposições da Resolução Conjunta ANP/INMETRO n°01/2013, ou qualquer outro ato normativo que venha a substituí-lo, para aplicações de transferência de custódia. Deste modo, periodicamente, deverão ser disponibilizados ao TRANSPORTADOR as documentações técnicas desses sistemas de medição, conforme lista disposta na tabela abaixo:

Documentação
Certificado de inspeção e relatório de instalação do Elemento primário

Certificado de inspeção de Trecho Reto
Certificado de calibração de Elemento secundário
Certificado de calibração de Cromatógrafo
Relatório de Incerteza do sistema
Relatório com parametrização de CVs
Controle de Lacres
Audit Trails
Relatório de teste de estanqueidade de válvulas
Relatório de situação de integridade do ponto
Cronograma de calibração
Documentos de engenharia
Acesso remoto aos sinais de pressão, temperatura, vazão e composição

2.5.2.1. Os documentos previstos no item 2.5.2 acima deverão ser disponibilizados (a) em até 5 (cinco) DIAS da NOTIFICAÇÃO feita pelo TRANSPORTADOR ao agente interconectado, ou (b) quando necessários para ratificar informações para fechamento mensal, até o 1° DIA ÚTIL do MÊS subsequente ao MÊS de solicitação.

2.5.2.2. As calibrações dos sistemas de terceiros poderão ser assistidas pelo TRANSPORTADOR, mediante NOTIFICAÇÃO prévia do agente interconectado, com pelo menos 5 DIAS ÚTEIS de antecedência.

2.5.3 O PROCESSO DE CERTIFICAÇÃO, bem como a disponibilização das informações diárias resultantes desta atividade, serão disponibilizados para o CARREGADOR no DIA ÚTIL subsequente ao da sua apuração.

2.5.4. O TRANSPORTADOR poderá solicitar ao CARREGADOR os dados apurados pelo sistema de medição de gás natural do CARREGADOR, nos PONTOS DE ENTRADA e PONTOS DE SAÍDA objeto do CONTRATO.

2.6 Calibração e Testes de Instrumentos de Medição

2.6.1 Os instrumentos do SISTEMAS DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL serão periodicamente calibrados pelo TRANSPORTADOR nos prazos fixados na Resolução Conjunta ANP INMETRO N1/2013, ou em ato normativo que venha a substituí-la.

2.6.2 A calibração, inspeções dimensionais e os ajustes ordinários do SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL serão feitos pelo TRANSPORTADOR ou terceiro por ele contratado, no próprio local das instalações ou em seus laboratórios, segundo as exigências do Regulamento Técnico de Medição de Petróleo e Gás Natural, anexo à Resolução ANP/INMETRO n°1, de 10 de junho de 2013, ou de qualquer outro ato normativo que venha a substituí-lo.

2.6.2.1 O TRANSPORTADOR deverá enviar NOTIFICAÇÃO ao CARREGADOR, informando as datas das realizações de testes e calibrações dos equipamentos do

SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL, para que este, se o desejar, possa acompanhá-los, por sua conta e risco, por meio de envio de representante. O CARREGADOR que desejar acompanhar os testes e calibrações deverá comunicar sua intenção ao TRANSPORTADOR por meio de envio de NOTIFICAÇÃO, com pelo menos 5 DIAS ÚTEIS de antecedência às datas previstas para os testes e calibrações. Os testes e calibrações SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL serão realizados, com ou sem o acompanhamento do CARREGADOR, ressalvado o direito deste requerer uma calibração extra nos termos do item 2.6.4 deste Apêndice I do TCG. Para o acompanhamento da atividade de calibração em campo deverão ser observadas as limitações físicas e de segurança locais, cabendo ao TRANSPORTADOR limitar, mediante justificativas técnicas, a quantidade de acompanhantes nos eventos de calibração.

2.6.3 O TRANSPORTADOR registrará os resultados obtidos em cada calibração em relatório, que, caso solicitado, deverá ser disponibilizado ao CARREGADOR no MÊS subsequente ao evento de calibração.

2.6.4. O CARREGADOR poderá, mediante NOTIFICAÇÃO ao TRANSPORTADOR, solicitar calibração extra de quaisquer equipamentos do SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL. Os custos dessa calibração extra serão distribuídos entre as PARTES da seguinte forma:

(i) se o do SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL for considerado operando com ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL dentro do limite do admissível, os custos serão integralmente suportados pelo CARREGADOR;

(ii) se o SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL for considerado operando com ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL acima do limite admissível, os custos serão integralmente suportados pelo TRANSPORTADOR.

2.7 <u>Correção de Erros e Falhas de Medição</u>

2.7.1 O erro máximo admissível para os instrumentos que compõem o SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL deverá estar de acordo com os requisitos previstos (i) na Resolução Conjunta ANP/INMETRO nº 01/2013, ou qualquer outro que venha a substituí-lo ou alterá-lo, ou (ii) no caso de ausência ou omissão desses atos normativos, de acordo com os seguintes requisitos acordados entre as PARTES.

Instrumento do SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL	**Erro Máximo Admissível**
Instrumento de pressão	+/- 0,50 % do limite superior da faixa de calibração
Instrumento de temperatura	+/- 0,50 graus Celsius
Medidor de vazão tipo turbina	Conforme AGA-7
Medidor de vazão tipo ultrassônico	Conforme AGA-9

Cromatógrafo	Conforme ISO 6974 / Portaria INMETRO n°188/ ASTM 1945

2.7.2 O TRANSPORTADOR poderá utilizar outros instrumentos de medição além dos descritos na tabela acima, desde que seja instrumento que atenda aos critérios estabelecidos pelo Regulamento Técnico de Medição de Petróleo e Gás Natural, anexo à Resolução ANP/INMETRO n°1, de 10 de junho de 2013, que poderão ter erro máximo admissível conforme item 2.7.1.

2.7.3. Se algum equipamento do SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL apresentar erro dentro da margem de erro admissível prevista no item 2.7.1, os registros anteriores desse equipamento serão considerados precisos no cômputo das QUANTIDADES DE GÁS.

2.7.4. Após realização das calibrações, os instrumentos do SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL serão sempre ajustados, quando a margem do erro admissível a este aplicável, nos termos do item 2.7.1 acima, tenha sido ultrapassada.

2.7.5. O ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL máximo admissível deve seguir os requisitos da Resolução Conjunta ANP/INMETRO nº 01/2013, ou qualquer outro que venha a substituí-lo.

2.7.6. O cálculo do ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL dar-se-á da seguinte forma:

2.7.6.1. Será determinado o intervalo de tempo em que o equipamento que deu causa à análise permaneceu com erro acima do limite admissível nos termos do item 2.7.1, ressalvado que (a) não sendo conhecido este período, o intervalo de tempo a ser considerado será equivalente à metade do tempo decorrido desde a data do último teste/calibração do equipamento, e (b) em nenhum caso o intervalo de tempo será superior a (i) 16 (dezesseis) DIAS para quaisquer medidores de PONTO DE ENTRADA ou (ii) 45 (quarenta e cinco) DIAS para os medidores de PONTOS DE SAÍDA, em ambos os casos contados regressivamente a partir da data de identificação do erro do SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL.

2.7.6.2. Para o intervalo de tempo definido no item 2.7.6.1 acima, serão apurados os valores médios de pressão, pressão diferencial, temperatura e vazão, e os erros individuais dos equipamentos que compõem SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL, conforme descrito abaixo:

(i) Equação de conversão das vazões para a condição de base:

$$Qb = Qf \times \frac{Pf}{Pb} \times \frac{Tb}{Tf} \times \frac{Zb}{Zf}$$

(ii) Se aplicarmos a cada grandeza o erro indicado no certificado de calibração de cada instrumento de medição, calcular-se-á o valor

corrigido da vazão, a partir das seguintes fórmulas, a depender do medidor primário a ser utilizado:

Para medidores lineares – Turbinas, Ultrassônicos e Rotativos:

$$Qb' = \frac{Qf}{(1+EQ)} \times \frac{Pf + (1+EP) \times Patm}{(1+EP) \times Pb} \times \frac{Tb \times (1+ET)}{Tf} \times \frac{Zb \times (1+EZ)}{Zf}$$

Para medidores do tipo Placa de orifício:

$$Er^{Q} = \sqrt[2]{\frac{(1+E_{P\ relativo}) \times (1+\ E_{\Delta P\ relativo})}{(1+\ E_{T\ relativo})}} - 1$$

E o Fator de correção é: $FC = \frac{1}{Er^{Q}+1}$

Logo:

$$FC = \frac{1}{\sqrt{\frac{\left(1+E_{P_{relativo}}\right)\cdot\left(1+E_{\Delta P_{relativo}}\right)}{\left(1+E_{T_{relativo}}\right)}}}$$

Onde:

Er^{Q} é o erro relativo à medição de vazão;
$E_{P\ relativo}$ é o erro relativo encontrado na calibração do medidor de pressão;
$E_{\Delta P\ relativo}$ é o erro relativo encontrado na calibração do medidor de pressão estática;
$E_{T\ relativo}$ é o erro relativo encontrado na calibração do medidor de temperatura.

Onde:

EP	-	corresponde ao erro individual do equipamento medidor de pressão;
EQ	-	corresponde ao erro individual do equipamento medidor de vazão;
ET	-	corresponde ao erro individual do equipamento medidor de temperatura;
EZ	-	corresponde ao erro do fator de compressibilidade devido a correções nas condições de Pressão e Temperatura de operação;
Qb	-	corresponde à vazão nas condições de referência (vazão média);
Qf	-	corresponde à vazão na condição operacional (vazão média);
Pf	-	corresponde pressão nas condições operacionais (pressão média);
Pb	-	corresponde a pressão nas condições de referência;

Ptm		corresponde à pressão atmosférica
Tf	-	corresponde à temperatura absoluta nas condições operacionais (temperatura média);
Tb	-	corresponde à temperatura nas condições de referência;
Zf	-	corresponde ao fator de compressibilidade nas condições operacionais;
Zb	-	corresponde ao fator de compressibilidade nas condições e referência;

(iii) O ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL (EG) será calculado pela seguinte fórmula:

$$\frac{Qb - Qb\prime}{Qb\prime} = EG$$

2.7.6.3. Os erros individuais serão aplicados a cada grandeza e o desvio final observado será o ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL.

2.7.7. Nenhuma correção será considerada nos volumes medidos caso o ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL indique um desvio da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE ENTRADA e/ou QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA inferior ao valor definido no item 2.7.5, prevalecendo, então, os registros anteriores do SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL.

2.7.8. Caso o ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL seja superior ao valor definido no item 2.7.5, quaisquer registros anteriores à identificação do erro do SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL serão corrigidos para "erro zero", observando-se o seguinte procedimento:

(i) os resultados obtidos serão registrados e apresentados ao CARREGADOR;

(ii) caso o CARREGADOR esteja de acordo com os termos dos registros apresentados, o fator de correção poderá ser empregado de imediato para os fins que objetivaram sua determinação;

(iii) caso o CARREGADOR não esteja de acordo com os termos dos registros apresentados, deverá notificar o TRANSPORTADOR, apresentado os motivos de sua discordância.

2.7.9. Ocorrendo o previsto no item 2.7.8 “iii”, a controvérsia será decidida por PERITAGEM, segundo item 14.4 deste TCG.

2.7.10. Para fins do disposto no item 14.4.8 do TCG, caso a divergência das PARTES seja referente à margem de correção a ser aplicada, observar-se á o

seguinte:

(i) se o laudo do PERITO apresente resultado divergente das PARTES, todos os custos incorridos com a PERITAGEM serão divididos por igual entre as PARTES;

(ii) se o laudo do PERITO concordar com uma das PARTES, a outra PARTE arcará sozinha com todos os custos incorridos com a PERITAGEM;

2.7.11. Uma vez perfeitamente definido o período em que o SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL esteve operando com ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL acima do admissível serão aplicadas, para o período definido, as correções de valor igual aos desvios verificados, observado o disposto nos itens 2.7.5 e 2.7.6 desta Cláusula Segunda.

2.7.12. As PARTES poderão acordar a qualquer tempo reforços ou alterações ao SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL, bem como revisar os limites de ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL, conforme aplicável.

2.7.13. Havendo, em qualquer DIA, falha no SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL, sem interrupção no fornecimento de GÁS, a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE ENTRADA e a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA relativas a esse DIA serão determinadas da seguinte forma, em ordem de preferência:

(i) estimando-se as QUANTIDADES DE GÁS com base no perfil operacional histórico de registros do referido equipamento de medição ou na diferença histórica dos últimos 30 DIAS de registro de qualquer equipamento de controle, desde que fornecido pelo CARREGADOR num prazo de até cinco DIAS corridos após o DIA afetado, ou até o primeiro DIA ÚTIL do MÊS seguinte ao DIA OPERACIONAL em questão, o que ocorrer primeiro e validado pelo TRANSPORTADOR, ou;

(ii) utilizando-se o registro de qualquer equipamento de controle (do CARREGADOR, consumidor, terceiro interconectado etc.), desde que: (a) fornecido pelo CARREGADOR num prazo de até cinco DIAS corridos após o DIA afetado, ou até o primeiro DIA ÚTIL do MÊS seguinte ao DIA OPERACIONAL em questão, o que ocorrer primeiro, e (b) validado pelo TRANSPORTADOR, se instalado e registrando com precisão;

(iii) Quando a metodologia empregada utilizar informações de sistemas de medição de terceiros, o CARREGADOR deverá encaminhar os volumes apurados em seus sistemas de medição em conjunto com a comprovação metrológica de todo o sistema de medição;

(iv) corrigindo-se o erro, se o percentual de erro puder ser determinado por calibração, teste ou cálculo matemático;

(v) Métodos alternativos de apuração poderão ser acordados entre as PARTES, desde que respeitem as resoluções vigentes.

2.7.14. Quando a diferença entre (i) a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE ENTRADA ou a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA apurada pelo TRANSPORTADOR e (ii) a quantidade diária medida registrada no sistema de medição de terceiros seja superior a 1,5% (um vírgula cinco por cento), para mais ou para menos, o CARREGADOR poderá apresentar contestação ao TRANSPORTADOR. O CARREGADOR deverá encaminhar, em conjunto com a contestação, os volumes apurados em seus sistemas de medição e a comprovação metrológica de todo o sistema de medição.

2.7.15. Serão submetidas à PERITAGEM, com rateio das despesas e custos de tal procedimento em igual fração entre as PARTES, todas as questões ou CONTROVÉRSIAS para as quais não se tenha previsto procedimento específico.

CLÁUSULA TERCEIRA – APURAÇÃO E ALOCAÇÃO DE GUS

3.1 Apuração de GUS

3.1.1 O TRANSPORTADOR apurará a QUANTIDADE DE GÁS utilizada na operação da REDE DE TRANSPORTE em cada DIA OPERACIONAL, incluindo, sem limitação, o GÁS COMBUSTÍVEL, o GÁS NÃO CONTADO e as PERDAS OPERACIONAIS, sendo que:

(i) O GÁS COMBUSTÍVEL corresponde ao GÁS consumido pelos equipamentos;

(ii) As PERDAS EXTRAORDINÁRIAS e o GÁS para comissionamento de novas instalações da REDE DE TRANSPORTE não serão contabilizados para fins de apuração de GUS;

(iii) O GÁS NÃO CONTADO total da REDE DE TRANSPORTE será apurado, para cada DIA OPERACIONAL, com base na seguinte fórmula:

$$GNC_j = (E_{J-1} - E_J + QDRR_J – QDRE_J – GCOM_J – QPO_J – QPE_J)$$

Onde:

GNC_j	Corresponde ao GÁS NÃO CONTADO para o DIA OPERACIONAL j
$QDRR_j$	Corresponde ao total das QUANTIDADES DIÁRIAS MEDIDAS DE ENTRADA na REDE DE TRANSPORTE no DIA OPERACIONAL j
$QDER_j$	Corresponde ao total das QUANTIDADES DIÁRIAS MEDIDAS DE SAÍDA na REDE DE TRANSPORTE no DIA OPERACIONAL j
$GCOM_j$	Corresponde ao GÁS COMBUSTÍVEL utilizado na REDE DE TRANSPORTE no DIA OPERACIONAL j

E_j	Corresponde ao EMPACOTAMENTO total ao final do DIA OPERACIONAL j
E_{j-1}	Corresponde ao EMPACOTAMENTO total ao final do DIA OPERACIONAL anterior ao DIA OPERACIONAL j
QPO_j	Corresponde às PERDAS OPERACIONAIS apuradas no DIA OPERACIONAL j
QPE_j	Corresponde às PERDAS EXTRAORDINÁRIAS apuradas no DIA OPERACIONAL j
j	Corresponde ao DIA OPERACIONAL de que se trate

3.2 Alocação de Gás para Uso no Sistema

3.2.1 A quantidade alocada de GUS para o CARREGADOR será obtida pela divisão do total do GÁS PARA USO NO SISTEMA, apurado nos termos do item 3.1 desta Cláusula, proporcionalmente às QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS DE ENTRADA e QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS DE SAÍDA a cada carregador, nos termos da Cláusula Sétima deste TCG, respeitadas as regras de alocação de GUS estabelecidas nos CONTRATOS LEGADOS e nos CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO.

3.2.2 Quaisquer diferenças entre o total de GUS apurado na REDE DE TRANSPORTE, nos termos do item 3.1 desta Cláusula e o total de GUS projetado para determinado DIA OPERACIONAL nos termos da Cláusula Sexta deste TCG, serão compensadas pelo TRANSPORTADOR na projeção de GUS realizada para os DIAS OPERACIONAIS subsequentes.

CLÁUSULA QUARTA - OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DAS INSTALAÇÕES

4.1 Padrões de Operação e Manutenção

4.1.1 O TRANSPORTADOR operará, monitorará e manterá a REDE DE TRANSPORTE conforme os padrões de um transportador razoável e prudente, utilizando seus manuais e padrões de operação de gasodutos, com base nas boas práticas da indústria de gás natural.

4.1.2 O TRANSPORTADOR terá o direito de alterar, modificar, aumentar, reparar, manter ou tomar providências para conservar e evitar danos à sua REDE DE TRANSPORTE, e envidará seus melhores esforços para que, na máxima extensão razoavelmente praticável, as operações realizadas não afetem adversamente a capacidade do TRANSPORTADOR em prestar os SERVIÇOS DE TRANSPORTE contemplados no CONTRATO.

4.1.3 O TRANSPORTADOR e o CARREGADOR devem conduzir suas respectivas operações de maneira que a comunicação entre as PARTES deverá ser

cooperativa e, sempre que possível, uma PARTE deverá avisar à outra sobre qualquer ocorrência ou condição operacional que presumidamente poderá afetar a qualidade, quantidade ou pressão do GÁS nos PONTOS DE ENTRADA e PONTOS DE SAÍDA.

4.1.4 Não obstante qualquer disposição do CONTRATO, o TRANSPORTADOR poderá, preventivamente, reduzir ou interromper o SERVIÇO DE TRANSPORTE, caso seja identificada uma condição que coloque em risco a integridade ou a segurança das instalações.

4.2 Manutenções Programadas

4.2.1 O TRANSPORTADOR terá o direito de interromper ou reduzir a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE para efetuar MANUTENÇÕES PROGRAMADAS, sem incorrer em qualquer redução de receita, custo adicional ou penalidade em decorrência de tal interrupção ou redução.

4.2.2 O TRANSPORTADOR disponibilizará aos carregadores, no SÍTIO ELETRÔNICO DO TRANSPORTADOR, o planejamento indicativo semestral de MANUTENÇÃO PROGRAMADA em sua REDE DE TRANSPORTE, contemplando as previsões de MANUTENÇÕES PROGRAMADAS de cada MÊS, que possam afetar a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE bem como as seguintes informações, na medida em que disponíveis e sempre que possível: a natureza das atividades a serem executadas, dias e locais onde serão executadas e a extensão da redução da CAPACIDADE DE TRANSPORTE.

4.2.2.1 Sem prejuízo do disposto no item 4.2.1, o TRANSPORTADOR enviará a cada carregador NOTIFICAÇÃO, com antecedência mínima de 60 (sessenta) DIAS de cada MANUTENÇÃO PROGRAMADA, informando os impactos das MANUTENÇÕES PROGRAMADAS em relação a eventual interrupção ou redução do SERVIÇO DE TRANSPORTE em relação à CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE do CARREGADOR.

4.2.2.2 Na medida em que uma MANUTENÇÃO PROGRAMADA possa causar uma interrupção ou redução do SERVIÇO DE TRANSPORTE em data coincidente com o período de pico de demanda do CARREGADOR, o TRANSPORTADOR envidará esforços razoáveis para reprogramar a data da MANUTENÇÃO PROGRAMADA de forma a reduzir o seu impacto para o CARREGADOR.

4.2.3 O CARREGADOR deverá considerar, em suas NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE, o planejamento semestral de MANUTENÇÃO PROGRAMADA.

4.2.4 Qualquer alteração no planejamento semestral de MANUTENÇÃO PROGRAMADA deverá ser comunicada pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR mediante NOTIFICAÇÃO com, no mínimo, 10 (dez) DIAS de antecedência, salvo se a alteração tiver por objeto a inclusão de nova MANUTENÇÃO PROGRAMADA, a qual deverá ser comunicada pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR mediante NOTIFICAÇÃO com, no mínimo, 60 (sessenta) DIAS de antecedência. A NOTIFICAÇÃO de que trata a presente cláusula deverá detalhar o período em que se dará a manutenção e a

CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE que será afetada por tal MANUTENÇÃO PROGRAMADA.

4.2.4.1 Sempre que um evento de FORÇA MAIOR ou de qualquer outra natureza que não decorra de ação ou omissão diretamente imputável ao TRANSPORTADOR gere condições operacionais não-previstas inicialmente no planejamento das MANUTENÇÕES PROGRAMADAS e implique na necessidade de serviços de inspeção, manutenção, reparo, redução de capacidade de instalações ou substituição, cujos efeitos se estendam no tempo, o TRANSPORTADOR comunicará a alteração no planejamento indicativo semestral das MANUTENÇÕES PROGRAMADAS, para inclusão dos desdobramentos e das medidas necessárias decorrentes de tal evento. Para todos os fins do CONTRATO, os novos serviços incluídos pelo TRANSPORTADOR nos termos deste item 4.2.4.1 serão considerados como MANUTENÇÕES PROGRAMADAS.

4.2.5 O CARREGADOR poderá solicitar, com no mínimo 15 (quinze) DIAS de antecedência do início de qualquer MANUTENÇÃO PROGRAMADA, o adiamento da atividade de MANUTENÇÃO PROGRAMADA, devendo o CARREGADOR arcar com os custos de desmobilização e com todos os demais custos e despesas incorridos pelo TRANSPORTADOR em decorrência dessa postergação.

4.2.6 O TRANSPORTADOR poderá recusar o adiamento da atividade de MANUTENÇÃO PROGRAMADA, conforme solicitado pelo CARREGADOR no item 4.2.5, sendo que o TRANSPORTADOR não deverá rejeitar de forma imotivada a solicitação de tal postergação.

4.2.7 Caso o TRANSPORTADOR não apresente NOTIFICAÇÃO alterando datas, procedimentos ou quaisquer outros temas previamente informados com relação à MANUTENÇÃO PROGRAMADA, valerá o disposto no planejamento semestral de MANUTENÇÃO PROGRAMADA.

4.2.8 No caso de uma MANUTENÇÃO PROGRAMADA, o CARREGADOR permanecerá obrigado a pagar o ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE atribuível ao DIA OPERACIONAL em questão.

4.3 <u>MANUTENÇÕES NÃO-PROGRAMADAS</u>

4.3.1. Serão considerados como MANUTENÇÃO NÃO-PROGRAMADA:

(i) os serviços de manutenção, reparo, redução de capacidade de instalações ou substituição, executados em caráter não planejado e tempestivo em decorrência de condição operacional não-prevista que afete a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE ou coloque em risco, ameace a segurança ou a integridade da REDE DE TRANSPORTE e não se enquadre em nenhuma das hipóteses previstas no item 8.2 ou de FORÇA MAIOR; e

(ii) os serviços de manutenção não previstos no planejamento semestral de MANUTENÇÃO PROGRAMADA ou inicialmente previstos, mas cuja alteração de sua data de execução não tenha sido notificada com a observância do

prazo de 10 (dez) DIAS previsto no item 4.2.4, desde que presentes os demais requisitos do item 4.3.1 “i” acima.

4.3.2 O TRANSPORTADOR notificará ao CARREGADOR a respeito das MANUTENÇÕES NÃO-PROGRAMADAS, com a maior antecedência possível, informando-lhe a respeito do impacto operacional, do local e prazo de sua realização, bem como dos impactos esperados e do prazo necessário à regularização do SERVIÇO DE TRANSPORTE.

4.3.3 O TRANSPORTADOR poderá reduzir ou interromper o SERVIÇO DE TRANSPORTE antes do início da MANUTENÇÃO NÃO-PROGRAMADA, caso seja identificada condição que coloque em risco a integridade ou a segurança da REDE DE TRANSPORTE.

4.3.4 A obrigação do CARREGADOR de pagar o ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE será reduzida de forma proporcional à QUANTIDADE DE GÁS NOMINADA que deixar de ser disponibilizada pelO TRANSPORTADOR em cada DIA OPERACIONAL no qual esteja ocorrendo uma MANUTENÇÃO NÃO-PROGRAMADA,

4.4 <u>Atendimento a Situações Contingenciais</u>

4.4.1 Cada PARTE deverá dar ciência à outra de qualquer alteração temporária das condições operacionais de pressão e vazão dos PONTOS DE ENTRADA e PONTOS DE SAÍDA, para atendimento a situações contingenciais que afetem ou possam vir a afetar a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE, conforme previsto nos Procedimentos Mútuos de Operação, estabelecidos no Regulamento Técnico de Dutos Terrestres para Movimentação de Petróleo, Derivados e Gás Natural (RTDT), anexo à Resolução ANP nº 6 de 03/02/2011.

4.4.2 O CARREGADOR que solicitar, em atendimento a situações contingenciais, a alteração das condições operacionais de pressão e/ou vazão dos PONTOS DE ENTRADA e PONTOS DE SAÍDA arcará com todos os custos associados à referida alteração.

ANEXO IV – TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS DO CONTRATO (“TCG”)

APÊNDICE II - BALANCEAMENTO

CLÁUSULA PRIMEIRA – REGRAS DE BALANCEAMENTO

1.1. Responsabilidades de BALANCEAMENTO do CARREGADOR

1.1.1. Os carregadores são responsáveis por manter o BALANCEAMENTO de seus PORTFÓLIOS, ou seja, por manter em zero a diferença entre as QUANTIDADES DE GÁS injetadas e retiradas da REDE DE TRANSPORTE em determinada Zona de Balanceamento, de modo a manter sob controle o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA.

1.1.2. O CARREGADOR deve executar suas injeções e retiradas de GÁS na ZONA DE BALANCEAMENTO de acordo com o estabelecido em suas PROGRAMAÇÕES DE TRANSPORTE para o PERÍODO DE BALANCEAMENTO em questão, observadas as tolerâncias de VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DE DIÁRIA estabelecidas no CONTRATO, conforme o Apêndice D do Anexo I do CONTRATO.

1.1.3. O CARREGADOR deve, ao final de cada PERÍODO DE BALANCEAMENTO, observado o limite de tolerância do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR estabelecido no item 1.1.4 abaixo, atingir o BALANCEAMENTO de seu PORTFÓLIO individual.

1.1.4. O limite de tolerância do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR (SDPC) será dado pela seguinte fórmula:

Onde:

LTP = +ou - 2,5%* (somatório QDCE+ somatório QDCS)

LTP	limite de tolerância do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR;
QDCE	QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA DE ENTRADA;
QDCS	QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA DE SAÍDA;

1.1.5. O limite máximo de tolerância estabelecido no item 1.1.4 poderá ser ajustado pelo TRANSPORTADOR, de maneira isonômica e transparente, respeitando os critérios técnicos de operação da REDE DE TRANSPORTE e o patamar de contratação da REDE DE TRANSPORTE, conforme tabela disponibilizada no SÍTIO ELETRÔNICO DO TRANSPORTADOR, de acordo com a localização e quantidade do serviço contratado.

1.1.5.1. O transportador não será obrigado a programar quantidades nominadas pelo carregador quando este houver superado o limite máximo de tolerância do SDPC, conforme definido no caput desta cláusula.

1.1.6. Não obstante o estabelecido acima, o CARREGADOR não poderá encerrar um

MÊS com SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR negativo. Caso seja apurado que o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR é negativo após o último PERÍODO DE BALANCEAMENTO de um determinando MÊS, o saldo deverá ser zerado (i) pelo CARREGADOR, por meio da transação prevista no item 1.2.1, informada por meio de NOTIFICAÇÃO DE TRANSAÇÃO ou (ii) pelo TRANSPORTADOR, mediante o exercício da opção de venda de gás de que trata o item 1.4.3.

1.1.8. Na operação de liquidação mensal do SALDO DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR negativo na forma do item 1.1.6, seja ela realizada pelo CARREGADOR ou pelo TRANSPORTADOR, não será aplicável o limite de tolerância previsto no item 1.1.4.

1.2 Troca de Titularidade de GÁS do CARREGADOR sob Custódia do TRANSPORTADOR

1.2.1. Com vistas a manter o BALANCEAMENTO de seus PORTFÓLIOS, os carregadores poderão, ao longo do PERÍODO DE BALANCEAMENTO, efetuar entre si, a troca de titularidade do GÁS sob custódia do TRANSPORTADOR, por meio de NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO, observadas as regras tributárias e regulatórias para troca de titularidade.

1.2.2. As trocas de titularidade não implicarão em alteração das QUANTIDADES DE GÁS para injeção e retirada nos PONTOS DE ENTRADA e PONTOS DE SAÍDA, validadas pelo TRANSPORTADOR no processo de NOMINAÇÃO e PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE.

1.2.3. NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO: Até o final da 18ª (décima oitava) hora de cada DIA OPERACIONAL, o CARREGADOR poderá enviar ao TRANSPORTADOR NOTIFICAÇÃO DE TRANSAÇÃO contendo as seguintes informações:

(i) Identificação da transação como transação de compra ou transação de venda de GÁS;

(ii) QUANTIDADES DE GÁS objeto de troca de titularidade;

(iii) Identificação do CARREGADOR com quem se está realizando a troca de titularidade;

(iv) Identificação dos PORTFÓLIOS de origem e destino das QUANTIDADES DE GÁS onde a troca de titularidade ocorrerá;

(v) Horário de efetivação da troca de titularidade (hora inteira) no DIA OPERACIONAL em questão, que não poderá ser anterior ao horário de emissão da NOTIFICAÇÃO DE TRANSAÇÃO; e

(vi) Identificação do PONTO DE ENTRADA onde será realizada a troca de titularidade.

1.2.4. O TRANSPORTADOR somente validará as trocas de titularidade após receber

NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO com QUANTIDADES DE GÁS, identificação dos PORTFÓLIOS e horário de efetivação idênticos de ambos os CARREGADORES que realizarão a transação.

1.2.5. O CARREGADOR poderá apresentar NOTIFICAÇÃO DE TRANSAÇÃO independentemente de ter apresentado NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE para o DIA OPERACIONAL em questão.

1.2.6. As NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO referem-se exclusivamente à troca de titularidade de moléculas, não implicando em intercâmbio de CAPACIDADE DIÁRIA CONTRATADA de transporte ou em NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE.

1.2.7. As regras para troca de titularidade de GÁS dos carregadores sob a custódia do TRANSPORTADOR previstas no item 1.2 deste Apêndice estarão sujeitas a alterações provenientes da edição de legislação disciplinando, do ponto de vista regulatório e tributário, o funcionamento do PONTO VIRTUAL DE NEGOCIAÇÃO.

1.3. AÇÕES DE BALANCEAMENTO do TRANSPORTADOR

1.3.1. Independentemente das ações individuais que os carregadores possam tomar, o TRANSPORTADOR deve assegurar o BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE, a fim de que o GÁS seja transportado de forma segura e eficaz, mantendo a REDE DE TRANSPORTE dentro de limites operacionais compatíveis com a sua gestão eficiente, de acordo com a regulação vigente.

1.3.2. O TRANSPORTADOR monitorará as injeções e as retiradas de GÁS de todos os carregadores, de forma a manter sob controle o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA.

1.3.3. As seguintes AÇÕES DE BALANCEAMENTO, dentre outras, poderão ser empregadas pelo TRANSPORTADOR, para fins de BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE ou do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR na ZONA DE BALANCEAMENTO:

1.3.3.1. Emitir alertas aos carregadores, sob a forma de NOTIFICAÇÕES;

1.3.3.2. Efetuar a compra ou venda de quantidades de gás de forma a por meio dos GSA TRANSPORTE ENTRADA ou por meio do GSA TRANSPORTE SAÍDA, nos termos do item 1.4.2 abaixo.

1.3.3.3. Efetuar a compra ou a venda de quantidades de gás por meio do exercício de opções de compra e venda outorgadas pelos carregadores em favor do TRANSPORTADOR, na forma dos itens 1.4.3; e

1.3.3.4. Restringir e/ou interromper o fluxo de GÁS em qualquer PONTO DE ENTRADA, PONTO DE SAÍDA, ou em qualquer outro local da REDE DE TRANSPORTE, iniciando-se a medida, a partir da instalação referente ao carregador que ocasionou o DESEQUILÍBRIO se, a critério do TRANSPORTADOR, tal ação tiver impacto positivo no BALANCEAMENTO DA REDE DE TRANSPORTE. Caso

contrário, as ações de restrição e/ou interrupção do fluxo de GÁS serão definidas pelo TRANSPORTADOR de modo a minimizar os impactos para os demais carregadores.

1.3.4. O emprego de qualquer AÇÃO DE BALANCEAMENTO pelo TRANSPORTADOR (e a cobrança de valores correspondentes) não exime os carregadores de suas obrigações previstas no(s) seu(s) respectivo(s) contrato de transporte(s), nem tampouco afasta a aplicação de qualquer penalidade que seja devida pelo CARREGADOR em decorrência de DESEQUILÍBRIO.

1.3.5. Durante a vigência do CONTRATO, o TRANSPORTADOR poderá implementar a oferta dos seguintes serviços:

(i) serviços de flexibilidade para auxiliar os carregadores no cumprimento de suas obrigações de BALANCEAMENTO ("SERVIÇOS DE FLEXIBILIDADE DE REDE"). Os termos e condições desses serviços de flexibilidade serão divulgados e disponibilizados oportunamente de maneira isonômica e segundo critérios técnicos a todos os contratantes do SERVIÇO DE TRANSPORTE;

(ii) serviços de PLATAFORMA DE BALANCEAMENTO, por meio da qual publicará sua intenção de compra ou venda de GÁS, com o preço, QUANTIDADE DE GÁS e localização aplicável das injeções e/ou retiradas do sistema, de forma que os carregadores interessados possam apresentar suas propostas de compra ou venda de GÁS, viabilizando assim a realização de operações necessárias ao BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTES.

1.4. Mecanismos de FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA

1.4.1. Os mecanismos de FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA estão circunscritos às AÇÕES DE BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE que envolvem a compra e venda de gás pelo TRANSPORTADOR e poderão ser implementados: (a) por meio do GSA TRANSPORTE ENTRADA e/ou do GSA TRANSPORTE SAÍDA com carregadores e/ou FORNECEDOR DO GÁS ou (b) por meio do exercício de opções de compra e/ou venda contra os carregadores ("FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA")

1.4.2. As operações de compra e venda de gás natural por meio do GSA TRANSPORTE ENTRADA e/ou do GSA TRANSPORTE SAÍDA serão feitas para ajustar o SALDO DO DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA sempre que constatar a ocorrência de níveis de DESEQUILÍBRIO ALTO ou DESEQUILÍBRIO SEVERO, conforme descrito no item 1.5.1.1.2, até que o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA retorne a uma condição de nível do DESEQUILÍBRIO MARGINAL, conforme seja o caso e de acordo com o planejamento operacional da REDE DE TRANSPORTE.

1.4.3. As operações de compra e venda de gás natural serão exercidas, pelo TRANSPORTADOR, para minimizar ou quitar os SALDOS DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR, por meio do exercício das seguintes opções

que lhe são outorgadas pelo CARREGADOR:

1.4.3.1. Por meio do presente CONTRATO e na forma de direito, o CARREGADOR outorga ao TRANSPORTADOR uma opção de venda, irrevogável, irretratável e permanente, podendo ser exercida a qualquer tempo contra o CARREGADOR caso este apresente SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR negativo. A presente opção concede ao TRANSPORTADOR o direito de vender ao CARREGADOR uma QUANTIDADE DE GÁS NATURAL do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR que exceda a tolerância estabelecida no item 1.1.4 acima, no fim do PERÍODO DE BALANCEAMENTO, ao preço conforme item 1.4.5.1, vigente no DIA OPERACIONAL do exercício da opção.

1.4.3.2. Por meio do presente CONTRATO e na forma de direito, o CARREGADOR outorga ao TRANSPORTADOR uma opção de compra, irrevogável, irretratável e permanente, podendo ser exercida a qualquer tempo contra o CARREGADOR caso este apresente SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR positivo. A presente opção concede ao TRANSPORTADOR o direito de adquirir do CARREGADOR uma QUANTIDADE DE GÁS NATURAL do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR que exceda a tolerância estabelecida no item 1.1.4 acima, no fim do PERÍODO DE BALANCEAMENTO, ao preço definido no item 1.4.5.2 vigente no DIA OPERACIONAL do exercício da opção.

1.4.4. A critério do TRANSPORTADOR os mecanismos de FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA previstos nos itens 1.4.2 e 1.4.3 poderão ser utilizados de forma combinada, para fins de ajustar o SALDO DO DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA.

1.4.4.1. Os mecanismos de FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA poderão ser exercidos por meio de GSA TRANSPORTE ENTRADA e/ou do GSA TRANSPORTE SAÍDA com carregadores e/ou FORNECEDOR DO GÁS, sendo tais instrumentos firmados por processo concorrencial e/ou utilização da PLATAFORMA DE BALANCEAMENTO

1.4.5. O preço do GÁS nas operações de compra e venda decorrentes do emprego dos mecanismos de FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA será, para o CARREGADOR:

1.4.5.1. No caso de operação de compra e venda efetuada pelo TRANSPORTADOR, na qualidade de vendedor, e o CARREGADOR, na qualidade de comprador, para correção de DESEQUILÍBRIO NEGATIVO:

(i) o preço do gás será igual ao preço médio do ESTOQUE DE GÁS DO TRANSPORTADOR, caso a venda ao CARREGADOR seja feita sem o emprego de gás adquirido via GSA TRANSPORTE ENTRADA, e o seu pagamento será conforme os mesmos prazos e condições previstos para os DOCUMENTOS DE COBRANÇA emitidos pelo TRANSPORTADOR conforme item 10.1.1; ou

(ii) o preço do gás será igual ao preço médio do ESTOQUE DE GÁS EXTRAORDINÁRIO DE ENTRADA do TRANSPORTADOR, caso seja necessária

a utilização de gás adquirido via GSA TRANSPORTE ENTRADA, sendo tal preço médio acrescido da variação do Sistema Especial de Liquidação e Custódia (SELIC) publicada pelo Banco Central do Brasil em http://www.bcb.gov.br/htms/selic/selicacumul.asp apurada e acumulada desde o DIA em que o TRANSPORTADOR efetuar o pagamento do gás no âmbito do GSA TRANSPORTE ENTRADA até a data do efetivo pagamento do gás vendido pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR por meio da opção de venda, e o seu pagamento será conforme os prazos e condições previstos para os DOCUMENTOS DE COBRANÇA emitidos pelo TRANSPORTADOR conforme item 10.1.1. De forma a implementar o previsto neste item, o TRANSPORTADOR poderá empregar projeções da variação da SELIC no faturamento do gás natural, conforme séries de estatísticas consolidadas publicadas pelo Banco Central do Brasil em https://www3.bcb.gov.br/expectativas/publico.

1.4.5.2. No caso de operação de compra e venda efetuada pelo TRANSPORTADOR, na qualidade de comprador, e o CARREGADOR, na qualidade de vendedor, para correção de DESEQUILÍBRIO POSITIVO:

(i) o preço do gás será igual ao preço médio do ESTOQUE DE GÁS DO TRANSPORTADOR sem que haja a necessidade de utilização de gás adquirido por meio do GSA TRANSPORTE ENTRADA, devendo o CARREGADOR emitir os competentes documentos fiscais para efetuar a cobrança dos valores a ele devidos conforme prazos e condições estabelecidos no item 10.1.4 do TCG; ou

(ii) o preço do gás será igual ao preço de venda do gás correspondente via GSA TRANSPORTE SAÍDA caso seja necessária a utilização de gás vendido por meio do GSA TRANSPORTE SAÍDA, devendo o CARREGADOR emitir os competentes documentos fiscais para efetuar a cobrança dos valores a ele devidos conforme prazos e condições estabelecidos no item 10.1.4 do TCG.

1.4.6. Os custos das AÇÕES DE BALANCEAMENTO relativos aos mecanismos de FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA, incluindo, mas não se limitando a, os relativos a encargos tributários e diferenças de alíquotas entre a venda e a compra de gás pelo TRANSPORTADOR para fins de recomposição do BALANCEAMENTO, serão atribuídos aos carregadores na proporção em que tenham dado causa à necessidade de atuação do TRANSPORTADOR, com base nos seus respectivos SALDOS DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR, observando-se o disposto na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, e sem prejuízo da cobrança do ENCARGO DE CUSTOS FIXOS DE COMPRA E VENDA DE GÁS que será aplicável a todos os carregadores, independentemente de quem tenha dado causa, previsto no ANEXO II do CONTRATO.

1.5. Ferramentas para Acompanhamento de SALDOS DE DESEQUILÍBRIO:

1.5.1. Visando a auxiliá-lo no cumprimento de sua obrigação de manutenção do BALANCEAMENTO, o TRANSPORTADOR disponibilizará ao CARREGADOR, diariamente, até as 12:00h do início de cada PERÍODO DE BALANCEAMENTO,

as seguintes ferramentas e informações operacionais, que lhe permitirão acompanhar o BALANCEAMENTO do sistema e o desempenho de seu PORTFÓLIO na ZONA DE BALANCEAMENTO:

(i) o Gráfico de Balanceamento;

(ii) a Curva de Saldo de Desequilíbrio do Sistema (SDS);

(iii) a Curva de Saldo de Desequilíbrio do Portfólio do Carregador (SDP)

1.5.1.1. Gráfico de Balanceamento da Zona de Balanceamento

1.5.1.1.1. O gráfico de balanceamento é a representação esquemática das condições de BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE na ZONA DE BALANCEAMENTO operacional, para o PERÍODO DE BALANCEAMENTO de referência.

1.5.1.1.2. Neste gráfico serão indicados os seguintes níveis de desequilíbrio, com a representação dos diferentes graus de criticidade de desequilíbrio da REDE DE TRANSPORTE para o PERÍODO DE BALANCEAMENTO:

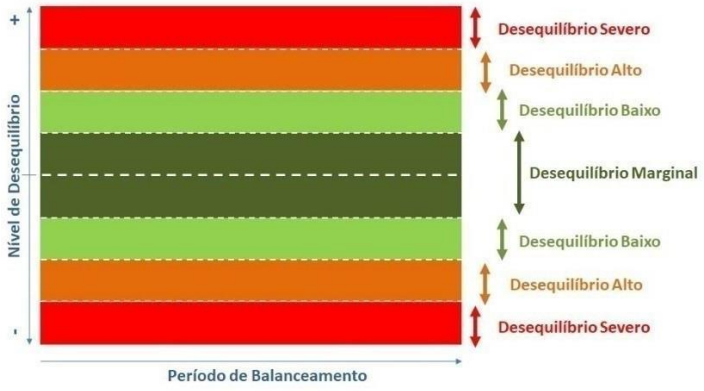
(i) Nível de DESEQUILÍBRIO MARGINAL: zona de criticidade muito baixa.

(ii) Nível de DESEQUILÍBRIO BAIXO: zona de criticidade baixa.

(iii) Nível de DESEQUILÍBRIO ALTO: zona de criticidade média.

(iv) Nível de DESEQUILÍBRIO SEVERO: zona de criticidade alta.

1.5.1.1.3. A figura a seguir ilustra o Gráfico de Balanceamento:



1.5.1.1.4. Os intervalos indicados no item 1.5.1.1.3 têm seus valores estabelecidos e atualizados pelo TRANSPORTADOR, aprovados pela ANP, e devidamente publicados no SÍTIO ELETRÔNICO DO TRANSPORTADOR.

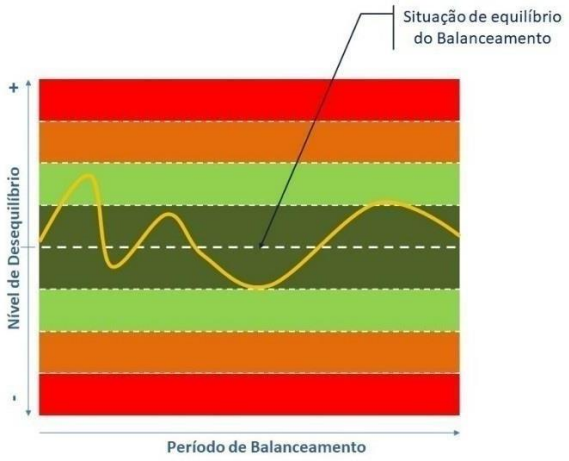
1.5.1.2. Curva de Saldo de Desequilíbrio do Sistema (SDS)

1.5.1.2.1. O SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA é, para qualquer momento, a diferença acumulada, a partir do início do PERÍODO DE BALANCEAMENTO, entre todas as QUANTIDADES DE GÁS injetadas nos PONTOS DE ENTRADA, e as

QUANTIDADES DE GÁS retiradas nos PONTOS DE SAÍDA ou ZONAS DE SAÍDA, realizadas por todos os carregadores na mesma ZONA DE BALANCEAMENTO.

1.5.1.2.2. A Curva de SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA (curva SDS) é a curva que representa o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA. A posição desta curva em relação ao zero (situação de equilíbrio) no Gráfico de Balanceamento, ao longo do PERÍODO DE BALANCEAMENTO, norteará as AÇÕES DE BALANCEAMENTO do TRANSPORTADOR para garantir o BALANCEAMENTO operacional do sistema.

1.5.1.2.3. A figura a seguir ilustra a curva SDS projetada no Gráfico de Balanceamento:



1.5.1.3. Curva de SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO do CARREGADOR (SDP)

1.5.1.3.1. O TRANSPORTADOR informará as quantidades alocadas ao PORTFÓLIO do CARREGADOR, para possibilitar eventuais adequações através de suas nominações intradiárias. Estas informações têm caráter operacional e estão sujeitas a ajustes até o final do mês.

1.5.1.3.2. O SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO do CARREGADOR é, para qualquer momento, em uma dada ZONA DE BALANCEAMENTO, a diferença acumulada entre as QUANTIDADES DE GÁS injetadas e as retiradas por um carregador nos PONTOS DE ENTRADA e PONTOS DE SAÍDA de seu PORTFÓLIO, acrescidas das programações para outros portfólios, bem como das notificações comerciais que não impliquem em PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE, conforme fórmula a seguir:

$$SDPC = SDPC_{D-1} + [(\sum QGIC - \sum QGRC) - (\sum QGPTK - \sum QGPRK)] + NTC;$$

Onde:

SDPC	SALDO DE DESEQUILÍBRIO do PORTFÓLIO do CARREGADOR;
$SDPC_{D-1}$	SALDO DE DESEQUILÍBRIO do PORTFÓLIO do CARREGADOR apurado no final do PERÍODO DE BALANCEAMENTO anterior;

QGIC	QUANTIDADES DE GÁS injetadas nos PONTOS DE entrada que foram nominadas e programadas para seu próprio PORTFÓLIO;
QGRC	QUANTIDADES DE GÁS retiradas nos PONTOS DE SAÍDA que foram nominadas e programadas para seu próprio PORTFÓLIO;
QGPTK	QUANTIDADES DE GÁS programadas para retirada nos pontos de saída do PORTFÓLIO de outro Carregador;
QGPRK	QUANTIDADES DE GÁS programadas para injeção em pontos de entrada de outro PORTFÓLIO do CARREGADOR;
NTC	Saldo das NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO, para compra e venda de gás sem PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE, emitidas conforme procedimentos previstos no item 1.7.

1.5.1.3.3. A Curva de SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO do CARREGADOR, (curva SDP), é a curva que representa o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO do CARREGADOR, ao longo de determinado período. A posição desta curva em relação ao zero (situação de equilíbrio) ao longo PERÍODO DE BALANCEAMENTO norteará as ações do CARREGADOR para garantir o BALANCEAMENTO de seu PORTFÓLIO e, consequentemente, o BALANCEAMENTO operacional da REDE DE TRANSPORTE.

1.5.1.3.4. Para composição do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO do CARREGADOR, o TRANSPORTADOR tomará como referência a titularidade do GÁS sob custódia de cada carregador dentro da REDE DE TRANSPORTE conforme registrado no processo de PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE e nas NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO, nos termos do item 1.2.1 acima.

1.5.1.3.5. As trocas de titularidade ocorridas por meio de NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO nos termos do item 1.2.1 acima serão computadas no SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO do CARREGADOR como uma injeção de GÁS, no caso de compra, ou como uma retirada de GÁS, em caso de venda, no horário de efetivação estabelecido na NOTIFICAÇÃO DE TRANSAÇÃO, observados os horários de apuração do SDP.

1.5.1.3.6. Para o cálculo de cada SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO do CARREGADOR não serão levadas em consideração as transações de troca de titularidade não notificadas ao TRANSPORTADOR, nos termos do item 1.2.1 acima, até o momento da realização da AÇÃO DE BALANCEAMENTO.

1.5.1.3.7 No caso de fornecimento de GÁS PARA USO NO SISTEMA pelo CARREGADOR DE ENTRADA ao TRANSPORTADOR, quaisquer diferenças entre a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE GUS para o CARREGADOR DE ENTRADA, e a parcela da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA relativa ao GUS para determinado DIA OPERACIONAL, não serão adicionadas ou subtraídas do SALDO DO DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO do CARREGADOR, mas atribuídas numa conta separada do estoque da entrada do respectivo carregador.

1.6. <u>Sinal das Curvas de Balanceamento do Sistema e Sinal do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO do CARREGADOR</u>

1.6.1. O sinal da curva de balanceamento é, para um determinado momento, a tendência de inflexão da curva SDS ou da curva SDP.

1.6.2. O sinal da curva do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA (SDS) será negativo caso, em determinado momento, a soma acumulada das QUANTIDADES DE GÁS injetadas (entradas) na ZONA DE BALANCEAMENTO seja inferior à soma das QUANTIDADES DE GÁS retiradas (saídas) na ZONA DE BALANCEAMENTO, para cada conjunto de entradas e saídas que compõe cada curva. O sinal da curva será positivo no caso contrário.

1.6.3. O sinal da curva do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO do CARREGADOR (SDP) será negativo caso, em determinado momento, a diferença acumulada entre as QUANTIDADES DE GÁS programadas e as injetadas por um carregador nos PONTOS DE ENTRADA e PONTOS DE SAÍDA de seu PORTFÓLIO, acrescidas das programações para outros portfólios e das notificações comerciais que não impliquem em PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE (NTCs) for negativa. O sinal do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO do CARREGADOR será positivo no caso contrário.

1.7. AÇÕES DE BALANCEAMENTO no decorrer do PERÍODO DE BALANCEAMENTO

1.7.1. O CARREGADOR deverá realizar as injeções e retiradas na ZONA DE BALANCEAMENTO, ao longo do PERÍODO DE BALANCEAMENTO, de acordo com a PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE realizada pelo TRANSPORTADOR, conforme descrito no Cláusula Segunda deste Apêndice II e acompanhar o desempenho de seus PORTFÓLIOS individuais por meio das curvas SDP, com vistas a mantê-los em equilíbrio.

1.7.2. Durante o PERÍODO DE BALANCEAMENTO, as seguintes regras serão observadas para fins de manutenção do BALANCEAMENTO, conforme o Nível de Desequilíbrio atingido:

(i) enquanto o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA se mantiver no nível de Desequilíbrio Marginal, independentemente do sinal da curva, o TRANSPORTADOR não tomará nenhuma AÇÃO DE BALANCEAMENTO e o CARREGADOR não será obrigado a tomar nenhuma medida de BALANCEAMENTO. Os carregadores deverão continuar, por iniciativa própria, a tomar medidas intradiárias para equilíbrio de seus PORTFÓLIOS individuais.

(ii) caso o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA atinja o nível de Desequilíbrio Baixo, independentemente do sinal da curva, o TRANSPORTADOR notificará os carregadores com o sinal da SDP convergente com o sinal da SDS para tomarem medidas intradiárias com vistas a restabelecer o equilíbrio de seus PORTFÓLIOS individuais.

(iii) caso o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA atinja o nível de DESEQUILÍBRIO ALTO, independentemente do sinal da curva, o TRANSPORTADOR, além de notificar os carregadores com o sinal da SDP

convergente com o sinal da SDS para tomarem medidas intradiárias com vistas a restabelecer o equilíbrio de seus PORTFÓLIOS, poderá executar outras AÇÕES DE BALANCEAMENTO, empregando, inclusive, os mecanismos de FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA, para que o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA retorne ao nível de DESEQUILÍBRIO MARGINAL na ZONA DE BALANCEAMENTO.

(iv) caso o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA atinja o nível de Desequilíbrio Severo, independentemente do sinal da curva, o TRANSPORTADOR, além de notificar os carregadores com o sinal da SDP convergente com o sinal da SDS, realizará imediatamente AÇÕES DE BALANCEAMENTO, podendo, além do emprego dos mecanismos de FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA, também, levando em consideração o sinal da SDP do CARREGADOR, restringir injeções e/ou retiradas de GÁS, sem necessidade de autorização prévia do CARREGADOR, com vistas a realizar o BALANCEAMENTO do sistema.

1.8. AÇÕES DE BALANCEAMENTO ao término do PERÍODO DE BALANCEAMENTO

1.8.1. Apuração e Liquidação de SALDOS DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA

1.8.1.1. Ao término de cada PERÍODO DE BALANCEAMENTO, o TRANSPORTADOR avaliará a situação de BALANCEAMENTO operacional da REDE DE TRANSPORTE na ZONA DE BALANCEAMENTO e apurará o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA.

1.8.1.2. Caso, ao final do PERÍODO DE BALANCEAMENTO

(i) a curva SDS indique a existência de nível de DESEQUILÍBRIO MARGINAL, não haverá emprego de FLEXIBILIDADE DE INTRADIÁRIA pelo TRANSPORTADOR referente a este PERÍODO DE BALANCEAMENTO.

(ii) a curva SDS indique a existência de nível de Desequilíbrio Baixo, Alto ou Severo, o TRANSPORTADOR poderá realizar AÇÃO DE BALANCEAMENTO, inclusive por meio de um dos mecanismos FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA, em quantidade suficiente para que a curva SDS se enquadre no nível de Desequilíbrio Marginal.

1.8.1.3. O TRANSPORTADOR se reserva o direito de não realizar AÇÃO DE BALANCEAMENTO ao fim do PERÍODO DE BALANCEAMENTO, ou de realizá-la em menor grau, caso avalie que, com base no planejamento operacional para o PERÍODO DE BALANCEAMENTO seguinte, o sistema tenderá a retornar espontaneamente ao nível de Desequilíbrio Marginal.

1.8.1.4. O TRANSPORTADOR poderá solicitar a nominação de QUANTIDADES DE GÁS para acerto de SALDOS DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR, observada o item 2.1.4 deste Apêndice.

1.9.1. Apuração e Liquidação do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO do CARREGADOR

1.9.1.1. Ao término de cada PERÍODO DE BALANCEAMENTO, independentemente da situação de BALANCEAMENTO operacional da REDE DE TRANSPORTE na ZONA DE BALANCEAMENTO e das AÇÕES DE BALANCEAMENTO tomadas para liquidação de SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA, o TRANSPORTADOR apurará, individualmente, o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO do CARREGADOR, levando em consideração as NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO efetivadas durante o PERÍODO DE BALANCEAMENTO, bem como os limites de tolerância estabelecidos no item 1.1.4.

1.9.1.2. Verificada a ocorrência de SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO do CARREGADOR, positivo ou negativo, ao término de cada PERÍODO DE BALANCEAMENTO, o TRANSPORTADOR poderá exercer as opções de compra e venda para fins de BALANCEAMENTO do PORTFÓLIO do CARREGADOR.

1.9.1.3. Independentemente das ações realizadas pelo TRANSPORTADOR para liquidação de SALDOS DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO dos carregadores, os carregadores com SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO, positivo ou negativo, ao final do MÊS que excedam os limites de tolerância estabelecidos no item 1.1.4, estarão sujeitos ao pagamento de PENALIDADE DE DESEQUILÍBRIO, conforme Cláusula Quarta deste Apêndice II.

1.9.1.4. Ao fim do CONTRATO, caso o CARREGADOR não possua outro(s) contrato(s) de SERVIÇO DE TRANSPORTE firmado(s) sob o mesmo regime de contratação com o TRANSPORTADOR, a totalidade do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO do carregador em questão será liquidada na forma deste item 1.9.1 deste Apêndice II. Alternativamente, o TRANSPORTADOR poderá negociar com o CARREGADOR a compra, no todo ou em parte, do gás de SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO do CARREGADOR, quando positivo.

CLÁUSULA SEGUNDA – NOMINAÇÃO E PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE

2.1 Disposições Gerais

2.1.1 Toda e qualquer NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE de QUANTIDADES DE GÁS, inclusive eventuais alterações intradiárias, efetuada pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR para injeção nos PONTOS DE ENTRADA ou retirada nos PONTOS DE SAÍDA, para cada DIA OPERACIONAL, deverá respeitar o limite da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA e a vazão constante necessária para atendimento à QUANTIDADE DIÁRIA NOMINADA durante as 24 (vinte e quatro) horas do DIA OPERACIONAL ("VAZÃO NOMINADA IMPLÍCITA").

2.1.2 Observando-se as características do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, desde que haja CAPACIDADE OCIOSA, conforme aplicável, no PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA, e na medida em que as QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS observem os limites previstos no item 2.1.1 acima, o TRANSPORTADOR será obrigado a programar tais QUANTIDADES DE GÁS como QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS, observando-se, sempre, (i) as regras e prioridades de programação dispostas no item 2.5 desta

Cláusula, (ii) a realização das MANUTENÇÕES PROGRAMADAS, conforme item 4.2 do Apêndice I do TCG, e (iii) a ocorrência de eventos de FORÇA MAIOR conforme o disposto na Cláusula Doze do TCG.

2.1.3 Caso o CARREGADOR nomine QUANTIDADES DE GÁS que excedam a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA, o TRANSPORTADOR poderá, a seu exclusivo critério, confirmar ou não a NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE de tais QUANTIDADES DE GÁS. Caso tais QUANTIDADES DE GÁS sejam programadas pelo TRANSPORTADOR, as mesmas serão consideradas como QUANTIDADES EXCEDENTES AUTORIZADAS, segundo o mecanismo estabelecido no item 3.7 e 7.2.2 do TCG.

2.1.4 As QUANTIDADES DE GÁS para correção de SALDOS DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO do CARREGADOR, apurados em conformidade com a Cláusula Primeira deste TCG, deverão ser nominadas pelo CARREGADOR de acordo com as regras e limites estabelecidos neste CONTRATO para a NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE.

2.1.5 Com o objetivo de garantir o BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE, a eficiência, segurança e a continuidade do SERVIÇO DE TRANSPORTE, os carregadores de entrada e os carregadores de saída deverão efetuar NOMINAÇÕES, até o horário limite indicado no item 2.3 deste Apêndice, de forma que as QUANTIDADES DE GÁS a serem injetadas e retiradas, na REDE DE TRANSPORTE em determinado DIA OPERACIONAL, sejam equivalentes.

2.1.5.1. Caso se verifique, em qualquer DIA OPERACIONAL, a partir da combinação de NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE enviadas pelos carregadores, respeitando o item 2.3.3 deste Apêndice, que as QUANTIDADES DE GÁS nominadas para injeção nos PONTOS DE ENTRADA divergem das QUANTIDADES DE GÁS nominadas para retirada nos PONTOS DE SAÍDA na ZONA DE BALANCEAMENTO correspondente, o TRANSPORTADOR considerará, para fins de PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE, a menor das QUANTIDADES DE GÁS nominadas para a combinação em questão, sem necessidade de aviso prévio aos carregadores, observando-se as informações fornecidas por cada um dos carregadores em suas respectivas NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE.

2.1.6 As QUANTIDADES DE GÁS nominadas para acerto de SALDOS DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO do CARREGADOR, bem como as quantidades solicitadas a título de GÁS PARA USO NO SISTEMA devem ser descontados para fins da correspondência entre valores nominados para entrada e saída.

2.1.7 Os carregadores deverão realizar as injeções da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA e retiradas da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA, respeitando as tolerâncias de variação de programação estabelecidas no Apêndice D do Anexo I do CONTRATO, conforme o caso, ficando sujeitos, em caso de descumprimento, ao pagamento de penalidade previsto na Cláusula Quarta deste Apêndice II.

2.1.8 Todas as QUANTIDADES DE GÁS objeto de uma NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE ou de uma PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE deverão ser apresentadas na

unidade de volume mil metros cúbicos (m³) nas CONDIÇÕES DE REFERÊNCIA e no PCR, com zero casa decimal.

2.1.9 A QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA e a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA poderão ser alteradas pelo TRANSPORTADOR ao longo do DIA OPERACIONAL a que se referem, caso (a) haja alteração da CAPACIDADE OCIOSA DE TRANSPORTE em decorrência de mudança intradiária das QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS DE ENTRADA e das QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS DE SAÍDA para prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME e/ou de SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO para outro(s) carregador(es) e (b) a alteração prevista neste item "a" importe em redução ou interrupção da prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL.. Neste caso, as alterações da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA ou da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA inicialmente consideradas somente entrarão em vigor a partir de 17:00 h (dezessete horas) de tal DIA OPERACIONAL, passando a serem consideradas como QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA e QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA para o DIA OPERACIONAL em questão, o valor médio ponderado entre a programação vigente até 17:00 h (dezessete horas) do DIA OPERACIONAL em questão e a programação vigente após tal horário.

2.2 Previsão de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE

2.2.1 Em até 5 (cinco) DIAS ÚTEIS antes do período contratado, ou em até 5 (cinco) DIAS ÚTEIS antes do início de cada MÊS, o CARREGADOR enviará ao TRANSPORTADOR uma previsão da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE, contendo suas melhores estimativas para as QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS para cada DIA OPERACIONAL do MÊS seguinte. Sempre que ocorrer alteração das estimativas feitas pelo CARREGADOR que modifiquem uma previsão posteriormente ao seu envio, o CARREGADOR se compromete a enviar nova previsão, contendo uma previsão atualizada das QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS para cada DIA OPERACIONAL do MÊS a que se refira.

2.3 NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE

2.3.1 NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE DIÁRIA: até 15:30 h de cada DIA OPERACIONAL ("D"), o CARREGADOR enviará ao TRANSPORTADOR a NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE para o DIA OPERACIONAL seguinte ("D+1").

2.3.2 Alteração Intradiária da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE: até as 14:30 h de cada DIA OPERACIONAL ("D"), o CARREGADOR poderá alterar a NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE realizada nos termos do item 2.3.1 acima, mediante envio de nova NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE para o DIA OPERACIONAL em questão ("D+1"), a qual, para todos os efeitos do CONTRATO, somente será válida e aplicável a partir de 17hs de tal DIA OPERACIONAL, observando-se que, em relação a tal DIA OPERACIONAL ("D+1"):

(i) Para fins de alteração diária da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE, o CARREGADOR deverá informar ao TRANSPORTADOR a quantidade total atualizada para as 24hs desse mesmo DIA OPERACIONAL.

(ii) A NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE anterior permanecerá válida e aplicável, para todos os efeitos do CONTRATO, de forma proporcional, até 17 h (dezessete horas) do DIA OPERACIONAL em questão ("D+1"), sendo a NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE alterada aplicável, também de forma proporcional, às 7 horas remanescentes desse mesmo DIA OPERACIONAL ("D+1");

(iii) As alterações solicitadas nas QUANTIDADES DE GÁS objeto da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE devem ser tais que a vazão de GÁS necessária para cumprimento da PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE total do DIA OPERACIONAL em cada PONTO DE ENTRADA e PONTO DE SAÍDA a partir do início da 17ª (décima sétima) hora de tal DIA OPERACIONAL ("D+1") não exceda os limites de tolerância estabelecidos no ANEXO I do CONTRATO, nem seja inferior ao limite mínimo de medição do PONTO.

2.3.3 As NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE feitas de acordo com o item 2.3.1 desta Cláusula e qualquer alteração destas na forma do item 2.3.2 acima devem conter, no mínimo, as seguintes informações:

(i) DIA OPERACIONAL de referência;

(ii) QUANTIDADES DE GÁS nominadas para injeção em cada PONTO DE ENTRADA e retirada em cada PONTO DE SAÍDA de uma ZONA DE SAÍDA contratada pelo CARREGADOR, identificados com os devidos códigos de identificação, destacando-se as parcelas das QUANTIDADES DE GÁS NOMINADA que (i) excederem a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA para fins do previsto no item 7.4.1 do TCG e (ii) para correção de SALDOS DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR, quando aplicável;

(iii) CÓDIGOS DE IDENTIFICAÇÃO DO CARREGADOR de retirada das quantidades de gás, nos casos de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE relativa a PONTOS DE ENTRADA, para fins do disposto no item 2.1.5 desta Cláusula;

(iv) CÓDIGOS DE IDENTIFICAÇÃO DO CARREGADOR das injeções das quantidades de gás, nos casos de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE relativa a um PONTOS DE SAÍDA, para fins do disposto no item 2.1.5 desta Cláusula.

2.3.4 Em caso de não-recebimento da previsão de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE conforme estabelecido no item 2.2 ou da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE pelo TRANSPORTADOR até os horários limite estabelecidos no item 2.3.1 desta Cláusula, as QUANTIDADES DE GÁS solicitadas pelo CARREGADOR serão consideradas como sendo iguais a zero para os PONTOS DE ENTRADA ou PONTOS DE SAÍDA no DIA OPERACIONAL em questão. Analogamente, as alterações intradiárias feitas em desacordo com os prazos do item 2.3.2 desta Cláusula serão consideradas sem efeito.

2.3.5 Não serão consideradas as nominações de QUANTIDADES DE GÁS que estejam em desacordo com as condições estabelecidas em CONTRATO

incluindo, mas sem limitar, CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE, localização e limite físico dos PONTOS DE ENTRADA e PONTOS DE SAÍDA, tal como estabelecido nos Apêndice A e Apêndice B do Anexo I do CONTRATO.

2.3.6 Para fins do presente CONTRATO, será considerada como QUANTIDADE DIÁRIA NOMINADA DE ENTRADA ou QUANTIDADE DIÁRIA NOMINADA DE SAÍDA para o DIA OPERACIONAL em questão, o valor médio ponderado entre as QUANTIDADES DE GÁS nominadas na NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE vigente até o fim da 16ª (décima sexta) hora do DIA OPERACIONAL em questão e as QUANTIDADES DE GÁS nominadas na alteração da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE intradiária vigente após tal horário.

2.4 PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE

2.4.1 Para realização da PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE serão levadas em consideração o previsto nos itens 2.1.2, 2.1.3 e 2.1.4 desta Cláusula.

2.4.2 PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE diária: até as 17 h de cada DIA OPERACIONAL, o TRANSPORTADOR enviará ao CARREGADOR a PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE para o DIA OPERACIONAL seguinte.

2.4.3 Alteração intradiária da PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE: até as 16 h do DIA OPERACIONAL, caso tenha recebido uma solicitação de alteração intradiária da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE segundo o disposto no item 2.1.2, o TRANSPORTADOR enviará ao CARREGADOR a PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE intradiária contendo modificações das QUANTIDADES DE GÁS para injeção e retirada em cada PONTO DE ENTRADA e PONTO DE SAÍDA de uma ZONA DE SAÍDA contratada, para o próprio DIA OPERACIONAL em questão, com entrada em vigor a partir do início das 17hs de tal DIA OPERACIONAL, ficando expressamente autorizada a alteração de PROGRAMAÇÃO para qualquer carregador em função de alteração intradiária da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE, observados os critérios do item 2.5.1 abaixo.

2.4.4 As PROGRAMAÇÕES DE TRANSPORTE devem conter, no mínimo, as seguintes informações:

(i) DIA OPERACIONAL de referência;

(ii) QUANTIDADES DE GÁS programadas para injeção em cada PONTO DE ENTRADA e retirada em cada PONTO DE SAÍDA, identificados com os devidos códigos de identificação, destacando-se as QUANTIDADES DE GÁS programadas como QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA para fins do previsto no item 7.3.1 do TCG e para correção de SALDOS DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR, quando aplicável;

(iii) CÓDIGOS DE IDENTIFICAÇÃO DO CARREGADOR DE ENTRADA, nos casos de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE relativa a PONTOS DE ENTRADA, para fins do disposto no item 2.1.5 desta Cláusula;

(iv) CÓDIGOS DE IDENTIFICAÇÃO DO CARREGADOR DE SAÍDA, nos casos de

NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE relativa a PONTOS DE SAÍDA, para fins do disposto no item 2.1.5 desta Cláusula.

2.4.5 Em circunstâncias excepcionais, em particular em virtude do disposto da Cláusula Dezoito do TCG, o TRANSPORTADOR poderá programar, em qualquer PONTO DE SAÍDA de uma determinada ZONA DE SAÍDA, QUANTIDADES DE GÁS inferiores às QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS indicadas pelo CARREGADOR na NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE, sem que com isso incorra em qualquer tipo de penalidade ao TRANSPORTADOR. Nesse caso, o TRANSPORTADOR efetuará a PROGRAMAÇÃO DO GÁS de forma a realocar a QUANTIDADE DE GÁS não-programada naquele PONTO DE SAÍDA para outro(s) PONTO(S) DE SAÍDA dessa mesma ZONA DE SAÍDA.

2.4.6 Para fins do presente CONTRATO, será considerada como QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA ou QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA para o DIA OPERACIONAL em questão, o valor médio ponderado entre as QUANTIDADES DE GÁS programadas na PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE vigente até o fim da 16ª (décima sexta) hora do DIA OPERACIONAL em questão e as QUANTIDADES DE GÁS programadas na PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE intradiária vigente após tal horário.

2.5. <u>Prioridades de Programação em Casos de Insuficiência de Capacidade</u>

2.5.1 Preservado o direito ao uso da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA objeto deste CONTRATO, caso, em qualquer DIA OPERACIONAL, o TRANSPORTADOR avaliar que as QUANTIDADES DE GÁS nominadas pela totalidade dos carregadores excedem a CAPACIDADE TÉCNICA DE TRANSPORTE de determinado PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA, o TRANSPORTADOR aplicará sob tais QUANTIDADES DE GÁS a seguinte ordem de prioridade para realizar a PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE:

(i) Primeira: A totalidade das QUANTIDADES DE GÁS solicitadas pelos carregadores nos termos dos CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME e dos CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO, de forma pro-rata, excluindo-se as Quantidades de Gás da alínea (ii);

(ii) Segunda: A totalidade das QUANTIDADES EXCEDENTES AUTORIZADAS DE GÁS nominadas pelos carregadores nos termos dos CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME e dos CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO, de forma *pro-rata*;

(iii) Terceira: A totalidade das QUANTIDADES DE GÁS solicitadas pelos carregadores nos termos dos CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL de forma pro-rata, excluindo-se as QUANTIDADES DE GÁS da alínea (iv);

(iv) Quarta: A totalidade das QUANTIDADES EXCEDENTES AUTORIZADAS DE GÁS nominadas pelos carregadores nos termos dos CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, de forma *pro-rata*.

2.5.2 Caso, em qualquer DIA OPERACIONAL, o TRANSPORTADOR, agindo de forma prudente, avaliar que a capacidade da REDE DE TRANSPORTE é insuficiente para programar as QUANTIDADES DE GÁS nominadas por todos os carregadores, o TRANSPORTADOR reduzirá ou suspenderá tais QUANTIDADES DE GÁS, na ordem inversa do item 2.5.1 acima, podendo, caso possível, sob o ponto de vista operacional, levar em conta somente as ZONAS DE SAÍDA ou PONTOS DE ENTRADA afetados pelas condições operacionais adversas

2.5.2.1. Na situação em que ocorra uma alteração de nominação intradiária, esta deverá observar a prioridade estabelecida no item 2.5.1 e poderá modificar a programação informada anteriormente pelo transportador ao carregador.

CLÁUSULA TERCEIRA – APURAÇÃO E SALDO DE VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO

3.1 VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA

3.1.1 O CARREGADOR deve empreender esforços comercialmente razoáveis para garantir que as QUANTIDADES DE GÁS injetadas e retiradas em cada PONTO DE ENTRADA e em cada PONTO DE SAÍDA, em qualquer DIA OPERACIONAL, não sejam menores nem sejam maiores que as QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS pelo TRANSPORTADOR para injeção e retirada nestes pontos, nos termos deste CONTRATO, para esse mesmo DIA OPERACIONAL.

3.1.2 Não obstante o acima exposto, para cada DIA OPERACIONAL, o TRANSPORTADOR, com base nas QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS para o CARREGADOR em cada PONTO DE ENTRADA e em cada PONTO DE SAÍDA, conforme o caso, apuradas em conformidade com a Cláusula Sétima do TCG, calculará, individualmente, a diferença entre a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA e a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA para o PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA em questão, que corresponderá à VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA para o referido ponto.

3.1.3 Se a VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA, em qualquer DIA OPERACIONAL, para cada PONTO DE ENTRADA ou em uma determinada ZONA DE SAÍDA (considerando-se todos os PONTOS DE SAÍDA integrantes de tal ZONA DE SAÍDA) em questão, exceder, para mais ou para menos, a tolerância estabelecida no Apêndice D, do Anexo I do CONTRATO, conforme o caso, para esse DIA OPERACIONAL, então o CARREGADOR pagará uma penalidade de VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA, conforme estabelecido na Cláusula Quarta deste Apêndice II.

(i) A VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA deverá incluir as quantidades programadas pelo transportador e solicitadas ao carregador para fins de GUS, quando este for fornecido pelo carregador

3.2 VARIAÇÃO DA VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA ao longo do DIA OPERACIONAL

3.2.1 Compromisso de Fluxo: o CARREGADOR deve garantir que a vazão de GÁS

média, se mantenha equivalente à vazão constante necessária para atendimento à QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA durante as 24 (vinte e quatro) horas do DIA OPERACIONAL ("VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA"):

3.2.2 O TRANSPORTADOR emitirá alertas ao CARREGADOR sempre que houver violação de sua VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA e a vazão exceder limites considerados toleráveis para o bom funcionamento da REDE DE TRANSPORTE, a fim de permitir a correção de seu volume de injeções ou retiradas.

3.2.3 A critério do TRANSPORTADOR, em situação na qual a VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA e seja violada, ameaçando o bom funcionamento ou integridade da REDE DE TRANSPORTE, o CARREGADOR estará sujeito as AÇÕES DE BALANCEAMENTO do TRANSPORTADOR, incluindo a possibilidade de interrupção do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL.

CLÁUSULA QUARTA – PENALIDADES E RESPONSABILIDADES DO CARREGADOR

4.1 Sem prejuízo do pagamento do ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO, para qualquer DIA OPERACIONAL em que tiver sido apurada QUANTIDADE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADA para o CARREGADOR, o CARREGADOR pagará ao TRANSPORTADOR o valor apurado conforme as penalidades aplicáveis.

4.2 Penalidade de VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA

4.2.1 O CARREGADOR deverá pagar ao TRANSPORTADOR uma penalidade resultante do produto de (i) 2 vezes o somatório da TARIFA CAPACIDADE DE ENTRADA, da TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e da TARIFA DE CAPACIDADE-EMPACOTAMENTO pela (ii) QUANTIDADE DE GÁS, convertida para MMBTU tomado por base o PCR, correspondente à parcela da VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA que exceder, em módulo, o limite estabelecido no ANEXO I.

4.3 Penalidade por DESEQUILÍBRIO

4.3.1 Se o CARREGADOR não corrigir o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR na forma prevista no item 1.1.6 acima até o final de cada MÊS, o CARREGADOR pagará ao TRANSPORTADOR uma penalidade por DESEQUILÍBRIO no valor igual ao produto da parcela do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR (SDP) em questão, apurado ao final do último DIA OPERACIONAL do MÊS, conforme item 1.5.1.3, que exceda o limite de tolerância estabelecido no item 1.1.4 deste Apêndice II, respeitado o item 1.1.6.

4.3.1.1 O SDP será convertido para MMBTU, tomado por base o PCR, por (ii) 2 vezes o somatório da TARIFA CAPACIDADE DE ENTRADA, da TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e da TARIFA DE CAPACIDADE- EMPACOTAMENTO.

4.3.2 A penalidade prevista no item 4.3.1 acima será aplicada por PORTFÓLIO DO CARREGADOR, não devendo ser aplicada em duplicidade caso o CARREGADOR tenha firmado dois ou mais contratos de transporte

4.3.3 Para cálculo da penalidade prevista no item 4.3.1 acima serão utilizados os valores médios ponderados da TARIFA CAPACIDADE DE ENTRADA, da TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e da TARIFA DE CAPACIDADE – EMPACOTAMENTO, de acordo com a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA em cada contrato que compõe o PORTFÓLIO DO CARREGADOR.

4.3.4 A penalidade prevista neste item não exime o Carregador dos custos referentes às AÇÕES DE BALANCEAMENTO efetuadas pelo TRANSPORTADOr para regularização do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR ou SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA realizadas de acordo com o previsto nos itens 1.2 e 1.3.

4.4 <u>Notificação de Regularização de Situação</u>

4.4.1 Ao longo de qualquer DIA OPERACIONAL, sem prejuízo das penalidades aplicáveis e da responsabilidade do CARREGADOR em manter o BALANCEAMENTO de seu PORTFÓLIO, o TRANSPORTADOR poderá notificar o CARREGADOR para que este regularize a sua situação.

4.4.2 O CARREGADOR poderá solicitar informações ao TRANSPORTADOR acerca da situação do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO, com o objetivo de retornar a uma posição de equilíbrio.

ANEXO IV – TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS DO CONTRATO (“TCG”)

APÊNDICE III - MODELO DE FIANÇA BANCÁRIA

[INSERIR DENOMINAÇÃO DA INSTITUIÇÃO FINANCEIRA], inscrito no CNPJ sob o n.º [----],
com sede Estado de [-----], no Município de [----], à [INSERIR ENDEREÇO], doravante denominado simplesmente **FIADOR;**

[INSERIR DENOMINAÇÃO SOCIAL DO CARREGADOR], inscrita no CNPJ sob o n.º [----], com
sede Estado de [-----], no Município de [----], à [INSERIR ENDEREÇO] doravante denominada **AFIANÇADA**; e

[INSERIR DENOMINAÇÃO SOCIAL DO TRANSPORTADOR], inscrita no CNPJ sob o n.º [----],
com sede Estado de [-----], no Município de [----], à [INSERIR ENDEREÇO] doravante denominada **BENEFICIÁRIA**

Pelo presente instrumento e na melhor forma de direito, o Banco [----] declara-se fiador e principal pagador, solidariamente responsável com a AFIANÇADA, até o limite de R$ [----] (valor por extenso), pelo pagamento de todos os valores devidos pelo AFIANÇADA à BENEFICIÁRIA nos termos do Contrato de Prestação de Serviço de Transporte Interruptível de Gás Natural de [*Entrada/Saída*] celebrado entre a BENEFICIÁRIA e a AFIANÇADA, em [----], incluindo os valores eventualmente devidos a título de verbas rescisórias do referido contrato**.**

Esta Fiança entrará em vigor a partir de [----] de [----] de [----] e permanecerá eficaz e em plena vigência até [----]de [----] de [----]

Esta Fiança é prestada com expressa renúncia pelo, pelo FIADOR, ao benefício de ordem previsto no artigo 827, combinado com o artigo 828, I, e ainda aos benefícios previstos nos artigos 366, 834, 835, 837, 838 e 839 todos do Código Civil Brasileiro.

Na hipótese de inadimplemento de qualquer das obrigações assumidas pela AFIANÇADA, o FIADOR efetuará o pagamento das importâncias que forem devidas, até o limite acima estipulado, sem admitir qualquer interferência da AFIANÇADA, no prazo de 48 (quarenta e oito) horas, contado do recebimento de comunicação escrita enviada pela BENEFICIÁRIA, remetida ao órgão responsável do FIADOR, localizado [INSERIR ENDEREÇO].

O Banco declara, ainda, que esta Carta de Fiança foi emitida de acordo com as normas do Banco Central do Brasil, do Conselho Monetário Nacional, do seu estatuto social e que os seus signatários estão investidos dos poderes necessários.

Fica eleito o Foro Central da Cidade de Rio de Janeiro como competente para dirimir quaisquer dúvidas em controvérsias decorrentes deste instrumento de Fiança.

Esta Carta de Fiança é emitida em 01 (uma) via.

ANEXO IV – TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS DO CONTRATO (“TCG”)

APÊNDICE IV – CONDIÇÕES PARTICULARES QUE DEVEM CONSTAR NO SEGURO GARANTIA

1. **Expectativa de Sinistro**

1.1. Expectativa de Sinistro: A partir do conhecimento de qualquer inadimplência do Tomador (CARREGADOR), que possa implicar em prejuízo, o Segurado (TRANSPORTADOR) deverá notificá-lo extrajudicialmente, indicando claramente os itens não cumpridos e concedendo-lhe prazo para regularização da inadimplência apontada, remetendo cópia da NOTIFICAÇÃO para a Seguradora, com o fito de comunicar e registrar a Expectativa de Sinistro.

1.1.1. As NOTIFICAÇÕES de que tratam o item 1.1 das Condições Particulares desta apólice deverão ser direcionadas à seguradora abaixo (“Seguradora”), através dos seguintes dados:

A/C:

Rua:

Telefone:

E-mail:

1.2. Reclamação do Sinistro: A Expectativa de Sinistro será convertida em Reclamação, mediante comunicação pelo Segurado à Seguradora, após decorrido o prazo estabelecido para regularização da inadimplência e confirmado o não cumprimento pelo Tomador dos itens listados na comunicação da Expectativa de Sinistro, data em que restará oficializada a Reclamação do Sinistro.

1.2.1. Para a Reclamação do Sinistro será necessária a apresentação de:

a) Cópia do CONTRATO ou do documento em que constam as obrigações assumidas pelo Tomador, seus anexos e aditivos se houver, devidamente assinados pelo Segurado e pelo Tomador;

b) Cópias de atas, NOTIFICAÇÕES, contranotificações, documentos, correspondências, inclusive e-mails, trocados entre o Segurado e o Tomador, relacionados à inadimplência do Tomador;

c) Planilha, relatório e/ou correspondências informando da existência de valores retidos, se houver;

d) Planilha, relatório e/ou correspondências informando os valores dos prejuízos sofridos;

2. **Controvérsias**

2.1. Qualquer CONTROVÉRSIA decorrente de apólice de seguro garantia, inclusive quanto à sua interpretação ou execução, será submetida à ARBITRAGEM, conforme procedimento indicado na Cláusula Quatorze deste TCG.

ANEXO IV – REQUISITOS DE HABILITAÇÃO DO CARREGADOR

1.1. O CARREGADOR deverá se habilitar previamente junto ao TRANSPORTADOR e/ou estar com sua habilitação devidamente atualizada, para celebrar qualquer contrato de transporte.

1.2. Sem prejuízo de qualquer cadastro já existente junto ao TRANSPORTADOR, o CARREGADOR deverá preencher ou revalidar o formulário de CADASTRO ÚNICO disponível no SÍTIO ELETRÔNICO DO TRANSPORTADOR [www.ntag.com.br] e submeter, por meio deste portal, cópia dos seguintes documentos:

a. cópia do documento de identificação do signatário, e, em se tratando de procurador, também do original ou de cópia do instrumento de procuração;

b. cópia do contrato ou estatuto social em vigor, devidamente arquivado no Registro competente, com as respectivas participações, em porcentagem, de cada sócio no capital social e no capital votante, acompanhado, em caso de sociedades anônimas, da ata de eleição de seus administradores ou diretores;

c. comprovação de inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica;

d. comprovação de inscrição no Cadastro de Contribuintes Federal, Estadual e Municipal, quando aplicável;

e. relação acionária, direta ou indireta, entre o agente solicitante e quaisquer agentes que exerçam a atividade de transporte, caso aplicável;

f. autorização da ANP para exercer a atividade de Carregamento de gás natural, nos termos da Resolução ANP 51/2013;

g. Certidão negativa de Regularidade Fiscal emitida pela PGFN/RFB;

h. comprovação de situação regular (CRS) perante o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), emitida pela Caixa Econômica Federal;

i. Certidão Negativa de Débitos Trabalhistas “CNDT” (válida no ato da entrega);

j. Certidão negativa de falência, concordata e/ou recuperação judicial ou certidão negativa de execução patrimonial, expedida num prazo não superior a 60 (sessenta) dias da data de apresentação da Documentação de Habilitação exigida neste Edital; e

k. Certidão negativa ou positiva com efeitos de negativa de débitos relativos aos tributos federais, à dívida ativa da União, e às contribuições previdenciárias e às de terceiros, expedida pela Secretaria da Receita Federal.

l. Ata de eleição do(s) administrador(es), do(s) diretor(es) e conselheiros,

arquivada no registro ou junta comercial competente, conforme aplicável;

m. Declaração de existência ou não de relação societária, direta ou indireta, de controle ou de coligação, nos termos da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, entre o Carregador e qualquer transportador de gás natural, juntando, em caso positivo, os documentos comprobatórios da referida relação;

1.3. As certidões e certificados exigidos nos termos do item 1.2 deverão estar dentro dos seus respectivos prazos de validade, na data de sua submissão ao TRANSPORTADOR.

1.4. Serão aceitas como prova de regularidade fiscal, além das certidões negativas, as certidões positivas de débitos com efeitos de negativas, nos termos do art. 206 do Código Tributário Nacional.

2. O CARREGADOR que pretenda se habilitar como consórcio ("CONSÓRCIO") deverá apresentar:

(i) A documentação de habilitação exigida no item 1.2 acima para cada um dos membros do CONSÓRCIO; e

(ii) Termo de Constituição do Consórcio, indicando:

a. o objeto do Consórcio para participar do PROCESSO DE OFERTA E ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE para contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL junto à TAG;

b. denominação, sede e foro do Consórcio;

c. a liderança do Consórcio, a quem caberá a (i) representação legal do Consórcio e a coordenação das atividades das Partes, com amplos e plenos poderes para atuar em nome dos Membros do Consórcio para todos e quaisquer atos relacionados ao PROCESSO DE OFERTA E ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE;

d. percentual de participação de cada membro do Consórcio;

e. responsabilidade solidária dos membros do Consórcio pelos atos praticados, pelas Partes e pelo Consórcio, em relação ao PROCESSO DE OFERTA E ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE e a execução do CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL;

f. que o Consórcio que vier a ser constituído durará pelo prazo necessário ao integral cumprimento do Contrato de Serviço de Transporte a ser celebrado entre o Consórcio e a TAG em decorrência deste PROCESSO DE OFERTA E ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE; e

(iii) Procurações para os representantes de cada membro do Consórcio, acompanhadas dos respectivos documentos de identificação: