

CONTRATO MASTER

SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME

**PRODUTOS DE CURTO PRAZO
PRODUTOS ANUAIS**

ENTRE

[TRANSPORTADOR]

[CARREGADOR]

2024

SUMÁRIO
CONTRATO MASTER DE SERVIÇO DE TRANSPORTE
FIRME DE GÁS NATURAL

CLÁUSULA PRIMEIRA – ESTRUTURA, DEFINIÇÕES DE TERMOS E INTERPRETAÇÃO	4
CLÁUSULA SEGUNDA – OBJETO.....	5
CLÁUSULA TERCEIRA – HABILITAÇÃO DO CARREGADOR E SOLICITAÇÃO DE ANÁLISE DE LIMITE DE CRÉDITO.....	6
CLÁUSULA QUARTA – ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE DISPONÍVEL	6
CLÁUSULA QUINTA – CONTRATOS DE TRANSPORTE.....	7
CLÁUSULA SEXTA – DECLARAÇÕES E GARANTIAS	8
CLÁUSULA SÉTIMA – PRAZO E RESCISÃO	8
CLÁUSULA OITAVA – INDENIZAÇÃO	8
CLÁUSULA NONA – DISPOSIÇÕES DIVERSAS	8
ANEXO I-A – REGULAMENTO PARA O PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO	12
ANEXO I-B – REGULAMENTO PARA O PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL	20
ANEXO I-C – LEILÃO DE PREÇO UNIFORME.....	27
ANEXO II – TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS DO CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME (“TCG”)	31
CLÁUSULA PRIMEIRA – OBJETO	31
CLÁUSULA SEGUNDA – DEFINIÇÕES	31
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	48
CLÁUSULA SÉTIMA - ALOCAÇÃO DE QUANTIDADES DE GÁS	50
CLÁUSULA OITAVA – FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE	52
CLÁUSULA NONA – PENALIDADES, INDENIZAÇÃO E LIMITES DE RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR	55
CLÁUSULA DÉCIMA – FATURAMENTO	56
CLÁUSULA ONZE – COBRANÇAS OBJETO DE CONTROVÉRSIA	60
CLÁUSULA DOZE – FORÇA MAIOR	61
CLÁUSULA TREZE – TÉRMINO ANTECIPADO DO CONTRATO	64
CLÁUSULA QUATORZE – LEI APLICÁVEL E SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS	66
CLÁUSULA QUINZE – GARANTIA DE PAGAMENTO.....	72
CLÁUSULA DEZESSEIS - CESSÃO DE DIREITOS E OBRIGAÇÕES E RENÚNCIA DE CAPACIDADE .	76
CLÁUSULA DEZESSETE – CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL	79
CLÁUSULA DEZOITO – REGRAS GERAIS DE UTILIZAÇÃO COMPARTILHADA	81
CLÁUSULA DEZENOVE – AJUSTES DECORENTES DA PUBLICAÇÃO DE UM CÓDIGO DE REDE ..	81
CLÁUSULA VINTE – AJUSTES NO CONTRATO MASTER VIGENTE DETERMINADOS PELA ANP	81
CLÁUSULA VINTE E UM – GÁS DESCONFORME	82
CLÁUSULA VINTE E DOIS – PROTEÇÃO DE DADOS PESSOAIS	86
CLÁUSULA VINTE E TRÊS – ÉTICA E ANTICORRUPÇÃO	87

APÊNDICE I - REQUISITOS TÉCNICOS	89
CLÁUSULA PRIMEIRA - QUALIDADE DO GÁS	89
CLÁUSULA SEGUNDA – MEDAÇÃO	90
CLÁUSULA TERCEIRA – APURAÇÃO E ALOCAÇÃO DE GUS.....	97
CLÁUSULA QUARTA - OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DAS INSTALAÇÕES	98
APÊNDICE II - BALANCEAMENTO.....	101
CLÁUSULA PRIMEIRA – REGRAS DE BALANCEAMENTO.....	101
CLÁUSULA SEGUNDA – NOMINAÇÃO E PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE	111
CLÁUSULA TERCEIRA – APURAÇÃO E SALDO DE VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO	116
CLÁUSULA QUARTA – PENALIDADES E RESPONSABILIDADES DO CARREGADOR.....	116
APÊNDICE III – CONDIÇÕES TÉCNICO-OPERACIONAIS.....	119
APÊNDICE IV – TARIFAS E ENCARGOS A FATURAR.....	122
APÊNDICE V – MODELO DE FIANÇA BANCÁRIA	135
APÊNDICE VI – CONDIÇÕES PARTICULARES QUE DEVEM CONSTAR NO SEGURO GARANTIA..	136
ANEXO III – MODELO DE CONTRATO DE TRANSPORTE DE GÁS (ENTRADA).....	138
CLÁUSULA PRIMEIRA – ESTRUTURA, DEFINIÇÕES DE TERMOS E INTERPRETAÇÃO	140
CLÁUSULA SEGUNDA – OBJETO.....	140
CLÁUSULA TERCEIRA – TARIFAS DE TRANSPORTE.....	141
CLÁUSULA QUARTA – QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATUAL E PONTO DE ENTRADA.....	141
CLÁUSULA QUINTA - INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA	141
CLÁUSULA SEXTA – PRAZO DE VIGÊNCIA E TÉRMINO	141
CLÁUSULA SÉTIMA – DECLARAÇÕES E GARANTIAS.....	142
CLÁUSULA OITAVA – DISPOSIÇÕES DIVERSAS	142
ANEXO IV – MODELO DE CONTRATO DE TRANSPORTE DE GÁS (SAÍDA).....	146
CLÁUSULA PRIMEIRA – ESTRUTURA, DEFINIÇÕES DE TERMOS E INTERPRETAÇÃO	148
CLÁUSULA SEGUNDA – OBJETO.....	148
CLÁUSULA TERCEIRA – TARIFAS DE TRANSPORTE.....	148
CLÁUSULA QUARTA – QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATUAL E ZONA DE SAÍDA	149
CLÁUSULA QUINTA - INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA	149
CLÁUSULA SEXTA – PRAZO DE VIGÊNCIA E TÉRMINO	149
CLÁUSULA SÉTIMA – DECLARAÇÕES E GARANTIAS.....	149
CLÁUSULA OITAVA – DISPOSIÇÕES DIVERSAS	150

**CONTRATO MASTER DE SERVIÇO DE TRANSPORTE
FIRME DE GÁS NATURAL QUE ENTRE SI CELEBRAM, DE
UM LADO, [DENOMINAÇÃO SOCIAL DO
TRANSPORTADOR], E, DE OUTRO LADO,
[DENOMINAÇÃO SOCIAL DO CARREGADOR], NA
FORMA ABAIXO:**

[**DENOMINAÇÃO SOCIAL DO TRANSPORTADOR**], inscrita no CNPJ/MF sob o nº [•], com sede na [endereço completo], na Cidade do [cidade]/[sigla do estado], CEP [•], doravante denominada “TRANSPORTADOR” ou “PARTE”, neste ato representada por seus representantes legais, na forma de seu Estatuto Social, e, de outro lado,

[**DENOMINAÇÃO SOCIAL DO CARREGADOR**], 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. Se o TRANSPORTADOR dispuser de CAPACIDADE DISPONÍVEL na sua REDE DE TRANSPORTE ele poderá oferecer SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME a CARREGADORES HABILITADOS, nos termos da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL;
- C. O CARREGADOR HABILITADO detém autorização da ANP, estando apto a exercer a atividade de carregamento, e, portanto, a contratar SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME junto ao TRANSPORTADOR;
- D. As PARTES desejam acordar os termos e condições para participação do CARREGADOR HABILITADO em PROCESSOS DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE promovidos pelo TRANSPORTADOR, na forma prevista nos ANEXOS I-A ou I-B deste CONTRATO MASTER, bem como para a celebração de CONTRATOS DE TRANSPORTE entre as PARTES, conforme os modelos contratuais incluídos nos ANEXOS III e IV, que incorporarão os termos e condições do presente CONTRATO MASTER, na hipótese de efetiva alocação de CAPACIDADE DE TRANSPORTE em favor do CARREGADOR;

Assim sendo, as PARTES têm justo e acordado celebrar este CONTRATO MASTER, conforme as seguintes cláusulas e condições:

CLÁUSULA PRIMEIRA – ESTRUTURA, DEFINIÇÕES DE TERMOS E INTERPRETAÇÃO

- 1.1 Constitui parte integrante e indissociável do presente CONTRATO MASTER os seus anexos e apêndices, conforme descritos a seguir (“ANEXOS”):

Anexo I-A	Regulamento para o Processo de Oferta e Contratação de Capacidade de Curto Prazo
Anexo I-B	Regulamento para o Processo de Oferta e Contratação de Capacidade Anual
Anexo I-C	Leilão de Preço Uniforme
Anexo II	Termos e Condições Gerais (TCG)
Apêndice I	Requisitos Técnicos

Apêndice II	BALANCEAMENTO
Apêndice III	Condições Técnico-Operacionais
Apêndice IV	Tarifas e Valores a Faturar
Apêndice V	Modelo de Carta de Fiança
Apêndice VI	Condições Particulares que devem constar no Seguro Garantia
Anexo III	Modelo de CONTRATO DE TRANSPORTE de Gás (Entrada)
Anexo IV	Modelo de CONTRATO DE TRANSPORTE de Gás (Saída)

1.1.1. Adicionalmente, integram os termos e condições do presente CONTRATO MASTER as informações disponibilizadas por meio do PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE (POC), aprovadas pela ANP, nomeadamente (i) o modelo de solicitação de Análise de Crédito, (ii) os requisitos para habilitação do CARREGADOR; (iii) o formulário para cadastramento do representante legal do CARREGADOR; (iv) as capacidades disponíveis para cada PONTO DE ENTRADA e ZONA DE SAÍDA, bem como as informações complementares ao Apêndice IV, ANEXO II deste CONTRATO MASTER (Tarifas e Valores a Faturar);

1.2 O presente CONTRATO MASTER e seus ANEXOS, bem como as informações mencionadas no item 1.1.1 abaixo, 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 MASTER, prevalecerá o disposto nos ANEXOS. Na hipótese de conflito entre o disposto nos ANEXOS, prevalecerá o disposto no TCG.

1.2.1. Em havendo conflito entre o disposto neste CONTRATO MASTER e o disposto no CONTRATO DE TRANSPORTE firmado após o término do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE, prevalecerá o disposto no CONTRATO DE TRANSPORTE.

1.3 Os termos aqui grafados em caixa alta, no singular ou no plural, em qualquer gênero, terão as definições que lhes são atribuídas na Cláusula Segunda do TCG, que constituem o ANEXO II deste CONTRATO MASTER, e outras formas gramaticais de um termo aqui definido terão significados correlatos.

1.4 Exceto se expressamente indicado de outra forma neste CONTRATO MASTER, (i) uma referência a Cláusula ou ANEXO significa referência a uma cláusula ou ANEXO deste CONTRATO MASTER; (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 MASTER será aplicada em desfavor de uma PARTE sob a alegação de que essa PARTE a elaborou e/ou apresentou.

CLÁUSULA SEGUNDA – OBJETO

2.1 Este CONTRATO MASTER tem por objeto:

- (i) regular a habilitação do CARREGADOR perante o TRANSPORTADOR para participação em PROCESSOS DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE;
- (ii) estabelecer as regras dos PROCESSOS DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE;
- (iii) definir antecipadamente os termos e condições gerais que serão aplicáveis a todos os futuros CONTRATOS DE TRANSPORTE celebrados entre as PARTES no âmbito deste CONTRATO MASTER; e

- 2.2 Somente com a celebração de CONTRATO DE TRANSPORTE entre as PARTES, nos termos do presente CONTRATO MASTER, (i) a TRANSPORTADORA estará obrigada a prestar SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME ao CARREGADOR, e (ii) o CARREGADOR estará obrigado a efetuar o pagamento das TARIFAS DE TRANSPORTE em favor do TRANSPORTADOR.

CLÁUSULA TERCEIRA – HABILITAÇÃO DO CARREGADOR E SOLICITAÇÃO DE ANÁLISE DE LIMITE DE CRÉDITO

- 3.1 O carregador deverá se cadastrar no CADASTRO ÚNICO do TRANSPORTADOR, atendendo aos requisitos de habilitação estipulados no POC, como condição para participação em qualquer PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE e celebração de CONTRATO DE TRANSPORTE com o TRANSPORTADOR.
- 3.2 O TRANSPORTADOR poderá solicitar do CARREGADOR HABILITADO esclarecimentos e/ou informações e documentos adicionais para fins de sua habilitação na forma do item 3.1, se tiver dúvidas ou verificar inconsistências em relação à qualquer informação prestada ou documento fornecido pelo CARREGADOR, inclusive no que diz respeito (i) à representação do CARREGADOR, (ii) à capacidade operacional ou financeira do CARREGADOR HABILITADO para celebrar CONTRATO DE TRANSPORTE, ou (iii) ao cumprimento, pelo CARREGADOR HABILITADO, da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL.
- 3.3 O CARREGADOR HABILITADO (i) deverá manter o CADASTRO ÚNICO atualizado, (ii) será o único responsável pela completude e veracidade das informações que houver prestado e dos documentos que houver apresentado para fins do CADASTRO ÚNICO, (iii) suportará todas as perdas e danos decorrentes de eventual desatualização do CADASTRO ÚNICO, incompletude ou inveracidade das informações nele lançadas e/ou dos documentos que houver apresentado, inclusive, sem limitação, as decorrentes de qualquer atraso ou impossibilidade de celebração de um CONTRATO DE TRANSPORTE.
- 3.4 Caso seja de interesse do CARREGADOR HABILITADO e com a finalidade de analisar as informações comerciais e de crédito do CARREGADOR HABILITADO para fins do previsto no item 15.1.4 do TCG, o CARREGADOR HABILITADO deverá encaminhar ao TRANSPORTADOR a solicitação de análise de LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR disponível no POC, bem como os documentos comprobatórios nela exigidos. A concessão do limite de crédito constitui uma decisão do TRANSPORTADOR e não constituirá, sob qualquer aspecto deste CONTRATO MASTER ou dos CONTRATOS DE TRANSPORTE celebrados em razão dele, uma obrigação de qualquer natureza do TRANSPORTADOR perante o CARREGADOR HABILITADO, sendo certo que a não-aprovação justificada do limite de crédito (total ou parcial) de um CARREGADOR HABILITADO não poderá ser invocada como razão para o descumprimento de qualquer obrigação estabelecida para o CARREGADOR em um CONTRATO DE TRANSPORTE.

CLÁUSULA QUARTA – ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE DISPONÍVEL

- 4.1 O TRANSPORTADOR ofertará CAPACIDADE DISPONÍVEL para a prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, nos termos da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL e sob a supervisão da ANP, por meio do PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE (POC).
- 4.2 Desde que atenda às exigências contidas neste CONTRATO MASTER e na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, o CARREGADOR poderá solicitar a alocação de CAPACIDADE DE TRANSPORTE para a CAPACIDADE DISPONÍVEL ofertada.
- 4.3 A oferta, a solicitação e a alocação de CAPACIDADE DISPONÍVEL serão realizadas segundo os PROCESSOS DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE, que constam do ANEXO I-A – PROCESSO DE

OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO e do ANEXO I-B – PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL e às quais o CARREGADOR adere por meio da celebração do presente CONTRATO MASTER.

CLÁUSULA QUINTA – CONTRATOS DE TRANSPORTE

- 5.1 Se obtiver a alocação de CAPACIDADE DE TRANSPORTE em seu favor ao término do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE, para assegurar a eficácia do CONTRATO DE TRANSPORTE com o TRANSPORTADOR, o CARREGADOR ficará obrigado:
 - (i) a cumprir com as condições precedentes previstas no item 5.2. abaixo; e
 - (ii) a celebrar o CONTRATO DE TRANSPORTE com o TRANSPORTADOR, nos termos dos modelos que constam do ANEXO III - Modelo de CONTRATO DE TRANSPORTE de Gás (entrada) e do ANEXO IV - Modelo de CONTRATO DE TRANSPORTE de Gás (saída), conforme aplicável, e de acordo com as regras estipuladas no PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE, observando as datas previstas no CRONOGRAMA.
 - (iii) manter-se cadastrado, vinculado e/ou credenciado 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, durante toda a vigência do CONTRATO DE TRANSPORTE
- 5.2 Como condições precedentes para a celebração de qualquer CONTRATO DE TRANSPORTE, o CARREGADOR deverá (i) ter CONTRATO MASTER celebrado e em vigor com o TRANSPORTADOR; (ii) ter se habilitado junto ao TRANSPORTADOR nos termos do item 3.1 deste CONTRATO MASTER; (iii) estar com o seu CADASTRO ÚNICO atualizado junto ao TRANSPORTADOR; (iv) estar adimplente com todas as suas obrigações junto ao TRANSPORTADOR oriundas deste CONTRATO MASTER, e/ou de quaisquer outros CONTRATOS DE TRANSPORTE anteriormente celebrados com o TRANSPORTADOR; e (v) aportar mecanismo financeiro de garantia dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE, nos termos do item 3.8 do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE.
- 5.3 Os CONTRATOS DE TRANSPORTE celebrados pelo CARREGADOR com o TRANSPORTADOR nos termos do item 5.1. serão regidos pelos termos e condições gerais previstas e/ou atualizadas destes CONTRATO MASTER e pelas cláusulas específicas estipuladas nos CONTRATOS DE TRANSPORTE.
- 5.4 Em caso de um conflito entre os termos e condições deste CONTRATO MASTER e as cláusulas especiais estipuladas no CONTRATO DE TRANSPORTE, as cláusulas do CONTRATO DE TRANSPORTE prevalecerão.
- 5.5 O SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME contratado pelo CARREGADOR junto ao TRANSPORTADOR nos termos deste CONTRATO MASTER será prestado pelo regime de entrada e saída, nos termos da Lei n. 14.134/2021 e do Decreto 10.712/2021.
- 5.6 Apenas os representantes legais do CARREGADOR identificados no CADASTRO ÚNICO poderão representar o CARREGADOR na celebração de CONTRATOS DE TRANSPORTE.

CLÁUSULA SEXTA – DECLARAÇÕES E GARANTIAS

- 6.1 Cada uma das PARTES declara e garante à outra que, na data de celebração deste CONTRATO MASTER:
- (i) Não é necessária qualquer autorização societária ou obteve todas as autorizações necessárias, conforme seus documentos societários, para celebrar o presente CONTRATO MASTER;
 - (ii) As suas obrigações oriundas deste CONTRATO MASTER foram validamente assumidas e são plenamente exigíveis, de conformidade com seus próprios termos;
 - (iii) A(s) pessoa(s) natural(is) que assina(m) este CONTRATO MASTER na qualidade de seu(s) representante(s) legal(is) detém(êm) os poderes necessários para assiná-lo;
 - (iv) A celebração deste CONTRATO MASTER 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 que possa afetar, direta ou indiretamente, a sua capacidade de celebrar e cumprir as disposições deste CONTRATO MASTER;
 - (v) Possui plena capacidade e experiência para celebração e execução do CONTRATO MASTER e está ciente de todas as circunstâncias, regras e riscos relacionados com o CONTRATO MASTER.

CLÁUSULA SÉTIMA – PRAZO E RESCISÃO

- 7.1 Este CONTRATO MASTER será válido a partir da data da sua assinatura, e seu término ocorrerá em 31 de dezembro de 2028.
- 7.2 Desde que não haja (i) nenhum contrato de transporte em vigor entre o TRANSPORTADOR e o CARREGADOR no âmbito deste CONTRATO MASTER ou (ii) obrigação do CARREGADOR em tais contratos de transporte que não tenha sido adimplida em sua totalidade, qualquer das PARTES poderá rescindir este CONTRATO MASTER, com 30 (trinta) DIAS de antecedência, mediante NOTIFICAÇÃO enviada à outra PARTE nesse sentido.
- 7.3 Nenhuma das PARTES fará jus a qualquer compensação ou indenização em decorrência da rescisão deste CONTRATO MASTER nos termos deste item 7.2.

CLÁUSULA OITAVA – INDENIZAÇÃO

- 8.1. 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 (i) de inveracidade, incompletude ou violação (a) dos documentos e/ou informações prestados para a realização do CADASTRO ÚNICO do TRANSPORTADOR, (b) das declarações e garantias estipuladas no item 6.1, ou (ii) de inadimplemento de obrigações assumidas nos termos deste CONTRATO MASTER.
- 8.2. As PARTES não farão jus a indenização por danos indiretos e/ou lucros cessantes, no que diz respeito às responsabilidades previstas no item 8.1 acima.

CLÁUSULA NONA – DISPOSIÇÕES DIVERSAS

9.1. Lei aplicável. Este CONTRATO MASTER será regido e interpretado de conformidade com as leis da República Federativa do Brasil.

9.2. Notificações.

9.2.1.Todas as comunicações entre as PARTES relacionadas a este CONTRATO MASTER 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 MASTER:

Se para o TRANSPORTADOR:

[DENOMINAÇÃO SOCIAL DO TRANSPORTADOR]

[Endereço completo]

[Cidade]/[sigla do estado], CEP [•]

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: [•]

9.2.2.As notificações serão consideradas entregues na data do respectivo recebimento ou recusa de recebimento.

9.3. Tolerância.

9.3.1.Eventual tolerância quanto ao cumprimento dos prazos e condições estabelecidos neste CONTRATO MASTER e/ou no CONTRATO DE TRANSPORTE não importará alteração ou novação das disposições ora pactuadas ou renúncia a qualquer direito decorrente do CONTRATO MASTER e/ou do CONTRATO DE TRANSPORTE.

9.4. Modificações.

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

9.4.2.Este CONTRATO MASTER 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, conforme requerido nos termos da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL.

- 9.5. **Cessão vedada.** Os direitos e obrigações das PARTES oriundos deste, ou relacionados a este CONTRATO MASTER não poderão ser cedidos. A cessão (e, no que couber, a renúncia da CAPACIDADE CONTRATADA) dos direitos e deveres relacionados a um CONTRATO DE TRANSPORTE é disciplinada no âmbito do TCG.
- 9.6. **Independência das disposições.** As disposições deste CONTRATO MASTER são independentes umas das outras, de modo que, se qualquer disposição deste CONTRATO MASTER for considerada ilegal ou inexequível de acordo com a LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, (i) tal ilegalidade ou inexequibilidade não afetará a validade das suas demais disposições, nem das disposições de qualquer CONTRATO DE TRANSPORTE celebrado entre as PARTES, e (ii) este CONTRATO MASTER e/ou o CONTRATO DE TRANSPORTE 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.
- 9.7. **Não impedimento.** A celebração pelo CARREGADOR de CONTRATO DE TRANSPORTE na forma do item 5.1, não o impede de celebrar novos contratos de transporte com o TRANSPORTADOR, seja em decorrência de Chamadas Públicas ou de novos PROCESSOS DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE.
- 9.8. **Resolução de disputas.** Qualquer disputa oriunda deste CONTRATO MASTER ou a ele relacionada será resolvida conforme as regras previstas na Cláusula Décima-Quarta do TCG.
- 9.9. **Proteção de Dados Pessoais.** O tratamento de DADOS PESSOAIS no âmbito deste CONTRATO MASTER observará o disposto na Cláusula Vinte e Dois do TCG.
- 9.10. **Assinatura Eletrônica.** As Partes reconhecem que assinaturas eletrônicas, com ou sem utilização de certificado digital emitido no padrão estabelecido pela ICP-Brasil, mas desde que garantidas por sistema de criptografia, reputam-se válidas e têm os mesmos efeitos legais das assinaturas manuais, sendo consideradas como assinaturas originais para os fins deste CONTRATO DE TRANSPORTE. Os representantes legais das Partes assinam o presente CONTRATO DE TRANSPORTE, e possuem poderes suficientes para assinar este CONTRATO DE TRANSPORTE em nome e por conta das Partes, sendo exequível de acordo com os seus respectivos termos.

* * *

Assim justas e acordadas, as PARTES celebram este CONTRATO MASTER, que segue ainda subscrito por duas testemunhas;

[Cidade]/[sigla do estado], [dia] de [mês] de [ano].

[DENOMINAÇÃO SOCIAL DO TRANSPORTADOR]

Por [Nome completo]
[Cargo]

Por [Nome completo]
[Cargo]

[DENOMINAÇÃO SOCIAL DO CARREGADOR]

Por [Nome completo]
[Cargo]

Por [Nome completo]
[Cargo]

TESTEMUNHAS:

[Nome completo]
CPF/MF [•]

[Nome completo]
CPF/MF [•]

ANEXO I-A – REGULAMENTO PARA O PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO

1. OBJETO

- 1.1.1 Este ANEXO estabelece as regras de oferta e contratação da CAPACIDADE DISPONÍVEL para contratação, com publicidade, transparência e isonomia, de SERVIÇO DE TRANSPORTE DE CURTO PRAZO, por carregador junto ao TRANSPORTADOR (“PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO”).
- 1.1.2 O PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO será conduzido pelo TRANSPORTADOR, sob a supervisão da ANP, nos termos da Resolução ANP nº 11/2016 e da Lei nº 14.134/2021. As PARTES aceitam e reconhecem que a ANP, a seu critério, poderá alterar os termos deste ANEXO I-A, ou mesmo substituí-lo por um regulamento específico para o mesmo fim.
- 1.1.3 Os termos grafados em CAIXA ALTA utilizados neste PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO terão seu significado atribuído no TCG, que constitui o ANEXO II do CONTRATO MASTER.
- 1.1.4 A participação no PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO implica a aceitação incondicional das regras e condições estabelecidas neste ANEXO I-A, bem como de suas alterações posteriores que venham a ser aprovadas pela ANP.

2. SERVIÇOS DE TRANSPORTE FIRME OFERTADOS

2.1. O SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME

- 2.1.1 O SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME é definido, pela Resolução ANP nº 11/2016, como um “serviço de transporte no qual o transportador se obriga a programar e transportar o volume diário de gás natural solicitado pelo carregador até a capacidade contratada de transporte estabelecida no contrato com o carregador”, sob pena de sofrer as penalidades previstas no referido contrato.
- 2.1.2 De acordo com as modificações introduzidas pela Lei 14.134, a contratação de capacidade não depende mais da realização de chamada pública. Por tal razão, além dos PRODUTOS DE CURTO PRAZO, o presente CONTRATO MASTER contempla também os termos e condições para a contratação dos PRODUTOS ANUAIS, em ambos os casos devendo ser realizada na forma da regulamentação e assegurada a publicidade, transparência e garantia de acesso a todos os interessados.
- 2.1.3 Para a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, o TRANSPORTADOR fará uma “reserva de capacidade”, ou seja, a CAPACIDADE DE TRANSPORTE prevista nos contratos de transporte será reservada para um ou mais carregador(es) específico(s), durante o prazo acordado. O compromisso estabelecido mediante esta RESERVA DE CAPACIDADE pressupõe uma repartição de risco entre as partes.
- 2.1.4 Para a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, o ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE (EST) e ENCARGO DE CAPACIDADE NÃO UTILIZADA (ECNU) previstos nos CONTRATOS DE TRANSPORTE são partes integrantes das tarifas de reserva de capacidade, denominadas também como o “*ship or pay*”. O “*ship or pay*” é destinado a remunerar custos e despesas relativos à parcela da capacidade reservada, atribuindo ao carregador o risco de oferta (para a capacidade de entrada) e de demanda

(para a capacidade de saída), na proporção do percentual de “*ship or pay*” utilizado, minimizando os riscos do TRANSPORTADOR em caso da não utilização do serviço. Esse dispositivo constitui uma obrigação do carregador perante o TRANSPORTADOR, de pagar, o ENCARGO DE CAPACIDADE NÃO UTILIZADA (ECNU), caso não realize, totalmente, a movimentação do gás natural.

- 2.1.5. A contratação da capacidade tem implicações operacionais e financeiras para ambas as PARTES do CONTRATO DE TRANSPORTE. Desta forma, o CONTRATO DE TRANSPORTE prevê mecanismos para proteger o sistema do risco de inadimplemento por parte de um contratante, garantindo a continuidade e isonomia das condições técnicas e financeiras da prestação do serviço aos demais usuários da REDE DE TRANSPORTE ao longo de um período regulatório.

2.2. Os CONTRATOS LEGADOS

- 2.2.1. Além do modelo de acesso objeto deste PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO, o TRANSPORTADOR esclarece que é signatário dos seguintes contratos de transporte de gás natural na modalidade firme (“CONTRATOS LEGADOS”), que adotam regimes distintos do E/S:

- (i) Contrato Malha Nordeste, com capacidade contratada de 21,584 MMm³/d (21,584 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 (20 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 (10,300 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 (6,695 milhões de metros cúbicos por dia), com término previsto para 01/12/2030;
- (v) Contrato Pilar-Ipojuca, com capacidade contratada de 15,000 MMm³/d (15 milhões de metros cúbicos por dia), com término previsto para 01/12/2031;

- 2.2.2. Os CONTRATOS LEGADOS deverão conviver com os CONTRATOS DE TRANSPORTE celebrados nos termos deste PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO e com os demais contratos de transporte celebrados pelo TRANSPORTADOR.

- 2.2.3. Os carregadores dos CONTRATOS LEGADOS poderão utilizar as capacidades por ele contratadas em condições similares àquelas das CAPACIDADES DE TRANSPORTE alocadas aos carregadores que venham a celebrar os contratos de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME nos termos deste PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO, com a flexibilidade de ter prioridade para nominar a capacidade diária de transporte nos PONTOS DE SAÍDA localizados nas ZONAS DE SAÍDA para as quais foram alocadas as quantidades de GÁS NATURAL referentes aos CONTRATOS LEGADOS, em conformidade com os termos de acordo de redução de flexibilidade firmado entre o TRANSPORTADOR e o carregador detentor dos CONTRATOS LEGADOS. O direito de nomeação dos carregadores que venham a celebrar contratos de transporte no âmbito deste PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO e do CONTRATO MASTER ficará restrito à capacidade não utilizada nestes PONTOS DE SAÍDA.

- 2.2.4. As regras de alocação das QUANTIDADES DE GÁS efetivamente realizadas nos PONTOS DE ENTRADA e PONTOS DE SAÍDA compartilhados serão as mesmas para os CONTRATOS LEGADOS e para todos os

demais CONTRATOS DE TRANSPORTE celebrados pelo TRANSPORTADOR, incluindo os CONTRATOS DE TRANSPORTE celebrados nos termos deste PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO.

2.3. ZONAS DE SAÍDA e/ou PONTOS DE ENTRADA disponíveis para prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME na REDE DE TRANSPORTE

- 2.3.1. As ZONAS DE SAÍDA e/ou os PONTOS DE ENTRADA, para os quais atualmente há a previsão de CAPACIDADE DISPONÍVEL e os carregadores poderão apresentar SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE nos termos deste PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO, podem ser consultadas no POC.
- 2.3.2. A CAPACIDADE DISPONÍVEL máxima independente dos PONTOS DE ENTRADA e ZONAS/ PONTO DE SAÍDA é periodicamente atualizada e divulgada no SÍTIO ELETRÔNICO DO TRANSPORTADOR e/ou no PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE (POC). A possibilidade de atendimento das capacidades solicitadas dependerá da análise conjunta das demandas por capacidade de entrada e de saída recebidas e obedecerá aos critérios estabelecidos no item 3.5.

2.4. PRODUTOS DE CAPACIDADE FIRME

- 2.4.1. O PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO visa a alocar a CAPACIDADE DE TRANSPORTE ofertada pelo TRANSPORTADOR, para contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE DE CURTO PRAZO em diferentes periodicidades (“PRODUTOS DE CURTO PRAZO”), nos PONTOS DE ENTRADA e ZONAS DE SAÍDA indicados no item 2.3.1 acima.
- 2.4.2. A descrição dos PRODUTOS DE CURTO PRAZO existentes que podem vir a ser ofertados pelo TRANSPORTADOR poderá ser consultada no SÍTIO ELETRÔNICO DO TRANSPORTADOR e/ou no PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE. A lista de PRODUTOS DE CURTO PRAZO efetivamente ofertados para contratação, a cada janela de oferta, porém, será disponibilizada e atualizada no PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE (POC), conforme CRONOGRAMA.
- 2.4.3. O carregador poderá solicitar, conforme seu interesse, a contratação da CAPACIDADE por meio de 01 (um) ou mais PRODUTOS DE CURTO PRAZO, por PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA.

2.5. TARIFAS

- 2.5.1. As TARIFAS DE TRANSPORTE do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME objeto deste PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO foram homologadas pela ANP e encontram-se disponíveis no ANEXO II, Apêndice IV do CONTRATO MASTER.

3. PROCEDIMENTO PARA SOLICITAÇÃO DE CAPACIDADE E ALOCAÇÃO

3.1. ETAPAS DO PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO

- 3.1.1. O PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO para contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE DE CURTO PRAZO será desenvolvido de acordo com as seguintes etapas:

- (i) Cadastramento, Habilitação e celebração do CONTRATO MASTER pelo carregador;
- (ii) Divulgação do CRONOGRAMA e da CAPACIDADE DISPONÍVEL pelo TRANSPORTADOR;
- (iii) SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE;
- (iv) Alocação de CAPACIDADE DE TRANSPORTE;
- (v) Divulgação dos resultados
- (vi) GARANTIA DO CONTRATO do SERVIÇO DE TRANSPORTE DE CURTO PRAZO, conforme seja a mesma exigida nos termos do TCG;
- (vii) Celebração dos CONTRATOS DE TRANSPORTE para a prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE DE CURTO PRAZO.

3.2. CADASTRAMENTO E CELEBRAÇÃO DO CONTRATO MASTER PELO CARREGADOR

- 3.2.1. Somente poderão participar do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO para contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE DE CURTO PRAZO os carregadores que:
 - (i) Estejam com o seu CADASTRO ÚNICO atualizado junto ao TRANSPORTADOR, nos termos do processo de habilitação disponível no POC;
 - (ii) Tenham CONTRATO MASTER celebrado e em vigor com o TRANSPORTADOR;
 - (iii) Estejam adimplentes com suas obrigações no CONTRATO MASTER e/ou em qualquer contrato de transporte que tenha sido celebrado com o TRANSPORTADOR.
- 3.2.2. O CONTRATO MASTER e seus ANEXOS foram previamente homologados pela ANP e encontram-se disponíveis para consulta no SÍTIO ELETRÔNICO DO TRANSPORTADOR.

3.3. DIVULGAÇÃO DO CRONOGRAMA E DA CAPACIDADE DISPONÍVEL PELO TRANSPORTADOR

- 3.3.1. O PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO para prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE DE CURTO PRAZO pelo TRANSPORTADOR, seguirá o cronograma a ser divulgado no SÍTIO ELETRÔNICO DO TRANSPORTADOR e/ou no PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE (POC) e estará sujeito a atualizações de acordo com as instruções expedidas pela ANP (“CRONOGRAMA”).
- 3.3.2. A CAPACIDADE DISPONÍVEL a ser ofertada é calculada de forma dinâmica e estará sujeita à disponibilidade técnica da infraestrutura da REDE DE TRANSPORTE, sendo divulgada no SÍTIO ELETRÔNICO DO TRANSPORTADOR e/ou no PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE (POC), de acordo com o CRONOGRAMA .
- 3.3.3. A CAPACIDADE DISPONÍVEL ofertada na REDE DE TRANSPORTE do TRANSPORTADOR contempla apenas a capacidade técnica e comercial de suas instalações. O TRANSPORTADOR não se responsabiliza pelas características das instalações dos AGENTES A MONTANTE e dos AGENTES A JUSANTE de sua REDE DE TRANSPORTE, bem como eventuais restrições técnicas, operacionais ou comerciais de

capacidade por parte destes agentes que venham a limitar a CAPACIDADE DISPONÍVEL ofertada neste PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO.

- 3.3.4. Para fins deste PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO, o PODER CALORÍFICO DE REFERÊNCIA (PCR) é aquele definido conforme Cláusula Segunda do ANEXO II do CONTRATO MASTER, sendo a quantidade de energia utilizada como referência, equivalente a 37.302,1790 MMBTU em 1,0 MM m³ de GÁS, cuja conversão equivale a 9.400 kcal/m³.

3.4. SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE

- 3.4.1. O SERVIÇO DE TRANSPORTE DE CURTO PRAZO poderá ser solicitado pelo carregador que atenda aos requisitos previstos no item 3.2.1, sempre que exista CAPACIDADE DISPONÍVEL e de acordo com CRONOGRAMA divulgado conforme item 3.3.1.
- 3.4.2. A SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE deverá ser submetida eletronicamente no PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE (POC) do TRANSPORTADOR, no período estabelecido no CRONOGRAMA, por PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA, contendo:
- (i) A identificação do CARREGADOR HABILITADO;
 - (ii) PRODUTO DE CURTO PRAZO ofertado e sua respectiva janela de oferta;
 - (iii) Quantidade de capacidade na respectiva ZONA DE SAÍDA ou PONTO DE ENTRADA;
 - (iv) Disposição a Pagar (Tarifa Máxima): É a tarifa máxima não inferior à TARIFA DE REFERÊNCIA estabelecida para cada PRODUTO DE CURTO PRAZO em cada PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA (“DISPOSIÇÃO A PAGAR”);
 - (v) Rateio de Capacidade: O carregador informa aceitar alocação de capacidade menor do que a solicitada em função de um eventual rateio de capacidade.
 - (vi) Capacidade Mínima: menor capacidade que o carregador aceita para fins de alocação.
- 3.4.3. A SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE deverá ser realizada para cada PRODUTO DE CURTO PRAZO e para cada ZONA DE SAÍDA e/ou PONTO DE ENTRADA contratados em cada CRONOGRAMA de contratação. Os carregadores poderão realizar mais de uma SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE quando este tiver interesse em mais de um PRODUTO DE CURTO PRAZO e/ou contratar capacidade em mais de uma ZONA DE SAÍDA e/ou um PONTO DE ENTRADA, ou por mais de um período de contratação que esteja disponível no CRONOGRAMA.
- 3.4.4. Os carregadores deverão observar o horário de 9:00 h às 18:00 h (horário de Brasília) para SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE, assim como o tipo de PRODUTO DE CURTO PRAZO ofertado e sua respectiva janela de oferta.
- 3.4.5. Antes de seu envio ao TRANSPORTADOR, as SOLICITAÇÕES DE RESERVA DE CAPACIDADE serão consolidadas no PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE do TRANSPORTADOR, com as respectivas TARIFAS DE REFERÊNCIA, para verificação e confirmação pelo carregador.

- 3.4.6. A SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE feita pelo carregador será irrevogável e irretratável, ficando o carregador a ela vinculado, de modo que, após o processo de alocação de CAPACIDADE DE TRANSPORTE previsto no item 3.5 e a aceitação e assinatura do CONTRATO DE TRANSPORTE pelo TRANSPORTADOR, o carregador ficará obrigado a cumprir suas obrigações decorrentes do CONTRATO DE TRANSPORTE, inclusive, no que diz respeito às condições precedentes para sua execução, sob pena de inadimplemento.
- 3.4.7. Se o CONTRATO DE TRANSPORTE não for celebrado pelas PARTES até a data-limite prevista no CRONOGRAMA, nos termos do item 3.7.1 abaixo, a SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE perderá eficácia, e a CAPACIDADE DE TRANSPORTE reservada ao carregador poderá ser novamente ofertada pelo TRANSPORTADOR.

3.5. ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE

- 3.5.1. O TRANSPORTADOR realizará a alocação de CAPACIDADE DE TRANSPORTE por mecanismo isonômico, de acordo com os volumes solicitados e a disponibilidade técnica da REDE DE TRANSPORTE.
- 3.5.2. Caso haja demanda maior que a oferta de CAPACIDADE DE TRANSPORTE para determinado PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA, será utilizado critério isonômico para alocação, de acordo com o mecanismo de LEILÃO DE PREÇO UNIFORME descrito no ANEXO I-C do CONTRATO MASTER, no qual a DISPOSIÇÃO A PAGAR será o critério utilizado para priorizar a alocação da capacidade, respeitadas as quantidades mínimas registradas na SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE de todos os participantes.
- 3.5.2.1. Na ocorrência de solicitação de capacidade divergente do CENÁRIO DE REFERÊNCIA, poderá existir disputa para atendimento entre diferentes ZONAS DE SAÍDA. Neste caso, será priorizada a solução que maximiza a utilização da REDE DE TRANSPORTE.

- 3.5.3. A disputa dentro da mesma ZONA DE SAÍDA ou PONTO DE ENTRADA ocorrerá quando o somatório da CAPACIDADE SOLICITADA em uma ZONA DE SAÍDA ou em um PONTO DE ENTRADA por mais de um carregador for superior à CAPACIDADE DISPONÍVEL para contratação nesta ZONA DE SAÍDA ou PONTO DE ENTRADA.

3.6. Divulgação do Resultado

3.6. Publicidade

- 3.6.1. Diariamente, o resultado do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE para contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE de curto prazo será disponibilizado no POC, explicitando a ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE para o CARREGADOR HABILITADO na ÁREA DO CARREGADOR e a CAPACIDADE DISPONÍVEL remanescente no POC.

3.7. CELEBRAÇÃO DOS CONTRATOS DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE DE CURTO PRAZO

- 3.7.1. O carregador, que obtenha CAPACIDADE DE TRANSPORTE através do processo de alocação previsto no item 3.5 acima, e o TRANSPORTADOR celebrarão o(s) CONTRATO(S) DE TRANSPORTE, para a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE DE CURTO PRAZO, até a data-limite prevista no CRONOGRAMA.

- 3.7.2 A contratação do SERVIÇO DE TRANSPORTE DE CURTO PRAZO se dará por meio de um ou mais CONTRATOS DE TRANSPORTE, na forma substancialmente igual à dos ANEXOS III e IV do CONTRATO MASTER, conforme aplicável.
- 3.7.3 Para cada PRODUTO DE CURTO PRAZO solicitado por um carregador será celebrado um CONTRATO DE TRANSPORTE, para a respectiva ZONA DE SAÍDA e/ou PONTO DE ENTRADA, observando-se a CAPACIDADE DE TRANSPORTE que lhe tenha sido alocada nos termos do item 3.5 acima.
- 3.7.4 O(s) CONTRATO(S) DE TRANSPORTE deverá(ão) ser assinado(s) eletronicamente pelo TRANSPORTADOR e pelo(s) representante(s) legal(is) do carregador, de forma irretratável e irrevogável, constituindo um ato jurídico perfeito e acabado.
- 3.7.5 Os CONTRATOS DE TRANSPORTE serão celebrados de acordo com as condições comerciais, técnico-operacionais e tarifárias estabelecidas e previamente acordadas pelas PARTES no CONTRATO MASTER, para as quantidades, prazos, PONTOS DE ENTRADA e ZONAS DE SAÍDA solicitados pelo carregador e alocados pelo TRANSPORTADOR, de acordo com a CAPACIDADE DISPONÍVEL na REDE DE TRANSPORTE e o mecanismo de alocação de capacidade previsto no item 3.5 acima, observadas as condições de atendimento estabelecidas pelo carregador em seus respectivos CONTRATOS DE TRANSPORTE.
- 3.7.6 O carregador contratante do SERVIÇO DE TRANSPORTE DE CURTO PRAZO poderá ceder, temporária ou definitivamente, parcial ou integralmente, sua CAPACIDADE CONTRATADA para outros interessados, bem como poderá renunciar à CAPACIDADE CONTRATADA, nos termos da Cláusula Dezesseis do TCG.

3.8. GARANTIA DO CONTRATO

- 3.8.1 O carregador que tiver sua SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE atendida pelo TRANSPORTADOR, como condição para celebração do CONTRATO DE TRANSPORTE (e sem prejuízo da exigibilidade de suas obrigações), deverá aportar mecanismo financeiro de garantia dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE solicitados, de acordo com os termos e com as regras estabelecidas no CONTRATO DE TRANSPORTE em questão.
- 3.8.2 Os mecanismos de GARANTIA DO CONTRATO têm por finalidade assegurar o cumprimento das obrigações do carregador nos CONTRATOS DE TRANSPORTE, devendo ser implementados na forma prevista por estes instrumentos.
- 3.8.3 As modalidades de GARANTIA DO CONTRATO são (i) caução em dinheiro na conta do TRANSPORTADOR, (ii) Fiança bancária e (iii) Seguro garantia.
- 3.8.3.1. Para CONTRATOS DE TRANSPORTE com duração inferior a 30 dias, a GARANTIA DO CONTRATO poderá ser substituída, no todo ou em parte, pelo emprego do LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR, observados os termos da cláusula quinze do TCG.
- 3.8.4 Os carregadores serão responsáveis pela comprovação, junto ao TRANSPORTADOR, do cumprimento de suas obrigações relativas aos mecanismos de GARANTIA DO CONTRATO como condição para o início de prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, nos prazos previstos no CRONOGRAMA.

- 3.8.5 No caso de contratos com vigência superior a 30 dias, o valor da GARANTIA DO CONTRATO deverá ser atualizado de acordo com o volume médio movimentado pelo carregador nos últimos 30 dias, conforme descrito no item 15.5 do TCG.

ANEXO I-B – REGULAMENTO PARA O PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL

1. OBJETO

- 1.1.1 Este ANEXO estabelece as regras de oferta e contratação da CAPACIDADE DISPONÍVEL para contratação, com publicidade, transparência e isonomia, de SERVIÇO DE TRANSPORTE ANUAL, por carregador junto ao TRANSPORTADOR (“PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL”).
- 1.1.2 O PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL será conduzido pelo TRANSPORTADOR, sob a supervisão da ANP, nos termos da Resolução ANP nº 11/2016 e da Lei nº 14.134/2021. As PARTES aceitam e reconhecem que a ANP, a seu critério, poderá alterar os termos deste Anexo I-B, ou mesmo substituí-lo por um regulamento específico para o mesmo fim.
- 1.1.3 Os termos grafados em CAIXA ALTA utilizados neste PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL terão seu significado atribuído nos Termos e Condições Gerais, que constituem o ANEXO II do CONTRATO MASTER.
- 1.1.4 A participação no PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL implica a aceitação incondicional das regras e condições estabelecidas neste ANEXO I-B, bem como de suas alterações posteriores que venham a ser aprovadas pela ANP.

2. SERVIÇOS DE TRANSPORTE FIRME OFERTADOS

2.1. O SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME

- 2.1.1 O SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME é definido, pela Resolução ANP nº 11/2016, como um “serviço de transporte no qual o transportador se obriga a programar e transportar o volume diário de gás natural solicitado pelo carregador até a capacidade contratada de transporte estabelecida no contrato com o carregador”, sob pena de sofrer as penalidades previstas no referido contrato.
- 2.1.2 De acordo com as modificações introduzidas pela Lei 14.134, a contratação de capacidade não depende mais da realização de chamada pública. Por tal razão, além dos PRODUTOS DE CURTO PRAZO, o presente CONTRATO MASTER contempla também os termos e condições para a contratação dos PRODUTOS ANUAIS, em ambos os casos devendo ser realizada na forma da regulamentação e assegurada a publicidade, transparência e garantia de acesso a todos os interessados.
- 2.1.3 Para a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, o TRANSPORTADOR fará uma “reserva de capacidade”, ou seja, a CAPACIDADE DE TRANSPORTE prevista nos contratos de transporte será reservada para um ou mais carregador(es) específico(s), durante o prazo acordado. O compromisso estabelecido mediante esta RESERVA DE CAPACIDADE pressupõe uma repartição de risco entre as partes.
- 2.1.4 Para a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, o ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE (EST) e ENCARGO DE CAPACIDADE NÃO UTILIZADA (ECNU) previstos nos CONTRATOS DE TRANSPORTE são partes integrantes das tarifas de reserva de capacidade, denominadas também como o “*ship or pay*”. O “*ship or pay*” é destinado a remunerar custos e despesas relativos à parcela da capacidade

reservada, atribuindo ao carregador o risco de oferta (para a capacidade de entrada) e de demanda (para a capacidade de saída), na proporção do percentual de “*ship or pay*” utilizado, minimizando os riscos do TRANSPORTADOR em caso da não utilização do serviço. Esse dispositivo constitui uma obrigação do carregador perante o TRANSPORTADOR, de pagar, o ENCARGO DE CAPACIDADE NÃO UTILIZADA (ECNU), caso não realize, totalmente, a movimentação do gás natural.

- 2.1.5. A contratação da capacidade tem implicações operacionais e financeiras para ambas as PARTES do CONTRATO DE TRANSPORTE. Desta forma, o CONTRATO DE TRANSPORTE prevê mecanismos para proteger o sistema do risco de inadimplemento por parte de um contratante, garantindo a continuidade e isonomia das condições técnicas e financeiras da prestação do serviço aos demais usuários da REDE DE TRANSPORTE ao longo de um período regulatório.

2.2. Os CONTRATOS LEGADOS

- 2.2.1. Além do modelo de acesso objeto deste PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL, o TRANSPORTADOR esclarece que é signatário dos seguintes contratos de transporte de gás natural na modalidade firme (“CONTRATOS LEGADOS”), que adotam regimes distintos do E/S:

- (i) Contrato Malha Nordeste, com capacidade contratada de 21,584 MMm³/d (21,584 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 (20 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 (10,300 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 (6,695 milhões de metros cúbicos por dia), com término previsto para 01/12/2030;
- (v) Contrato Pilar-Ipojuca, com capacidade contratada de 15,000 MMm³/d (15 milhões de metros cúbicos por dia), com término previsto para 01/12/2031;

- 2.2.2. Os CONTRATOS LEGADOS deverão conviver com os CONTRATOS DE TRANSPORTE celebrados nos termos deste PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL e com os demais contratos de transporte celebrados pelo TRANSPORTADOR.

- 2.2.3. Os carregadores dos CONTRATOS LEGADOS poderão utilizar as capacidades por ele contratadas em condições similares àquelas das CAPACIDADES DE TRANSPORTE alocadas aos carregadores que venham a celebrar os contratos de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME nos termos deste PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL, com a flexibilidade de ter prioridade para nominar a capacidade diária de transporte nos PONTOS DE SAÍDA localizados nas ZONAS DE SAÍDA para as quais foram alocadas as quantidades de GÁS NATURAL referentes aos CONTRATOS LEGADOS, em conformidade com os termos de acordo de redução de flexibilidade firmado entre o TRANSPORTADOR e o carregador detentor dos CONTRATOS LEGADOS. O direito de nomeação dos carregadores que venham a celebrar contratos de transporte no âmbito deste PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL e do CONTRATO MASTER ficará restrito à capacidade não utilizada nestes PONTOS DE SAÍDA.

2.2.4. As regras de alocação das QUANTIDADES DE GÁS efetivamente realizadas nos PONTOS DE ENTRADA e PONTOS DE SAÍDA compartilhados serão as mesmas para os CONTRATOS LEGADOS e para todos os demais CONTRATOS DE TRANSPORTE celebrados pelo TRANSPORTADOR, incluindo os CONTRATOS DE TRANSPORTE celebrados nos termos deste PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL.

2.3. ZONAS DE SAÍDA e/ou PONTOS DE ENTRADA disponíveis para prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME na REDE DE TRANSPORTE

- 2.3.1. As ZONAS DE SAÍDA e/ou os PONTOS DE ENTRADA, para os quais atualmente há a previsão de CAPACIDADE DISPONÍVEL e os carregadores poderão apresentar SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE nos termos deste PROCESSO DE OFERTA E CONTATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL, podem ser consultadas no POC.
- 2.3.2. A CAPACIDADE DISPONÍVEL máxima independente dos PONTOS DE ENTRADA e ZONAS/ PONTO DE SAÍDA é periodicamente atualizada e divulgada no SÍTIO ELETRÔNICO DO TRANSPORTADOR e/ou no PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE (POC). A possibilidade de atendimento das capacidades solicitadas dependerá da análise conjunta das demandas por capacidade de entrada e de saída recebidas e obedecerá aos critérios estabelecidos no item 3.5.

2.4. PRODUTOS DE CAPACIDADE FIRME

- 2.4.1. O PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL visa a alocar a CAPACIDADE DE TRANSPORTE ofertada pelo TRANSPORTADOR, para contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE ANUAL (“PRODUTOS ANUAIS”), nos PONTOS DE ENTRADA e ZONAS DE SAÍDA indicados no item 2.4.1 acima.
- 2.4.2. A descrição dos PRODUTOS ANUAIS existentes que podem ser ofertados pelo TRANSPORTADOR está disponível no SÍTIO ELETRÔNICO DO TRANSPORTADOR. A lista de PRODUTOS ANUAIS ofertados a cada janela de contratação, porém, será disponibilizada e atualizada no PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE (POC).
- 2.4.3. O carregador poderá solicitar, conforme seu interesse, a contratação da CAPACIDADE por meio de 01 (um) ou mais PRODUTOS ANUAIS, por PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA.

2.5. TARIFAS

- 2.5.1. As TARIFAS DE TRANSPORTE do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME objeto deste PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL foram homologadas pela ANP e encontram-se disponíveis no ANEXO II, Apêndice IV do CONTRATO MASTER.

3. PROCEDIMENTO PARA SOLICITAÇÃO DE CAPACIDADE E ALOCAÇÃO

3.1 ETAPAS DO PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL

- 3.1.1. O PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL para contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE ANUAL será desenvolvido de acordo com as seguintes etapas:

- (i) Cadastramento, Habilitação e celebração do CONTRATO MASTER pelo carregador, dentro da data limite prevista no CRONOGRAMA;
- (ii) Divulgação do CRONOGRAMA e da CAPACIDADE DISPONÍVEL pelo TRANSPORTADOR;
- (iii) SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE. O prazo para a realização desta etapa e das etapas indicadas nos itens i e ii acima de até 7 dias corridos no total;
- (iv) Alocação de CAPACIDADE DE TRANSPORTE e Divulgação do Resultado para as SOLICITAÇÕES DE RESERVA DE CAPACIDADE. O prazo para a realização desta etapa é de até 4 dias corridos;
- (v) Apresentação, análise e aprovação das GARANTIAS DO CONTRATO do SERVIÇO DE TRANSPORTE ANUAL, conforme seja a mesma exigida nos termos do TCG. O prazo para a realização desta etapa é de até 7 dias corridos;
- (vi) Celebração dos CONTRATOS DE TRANSPORTE para a prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE ANUAL. O prazo para a realização desta etapa é de até 5 dias corridos;

3.1.2. Os prazos mencionados para as etapas acima poderão ser alterados mediante aprovação da ANP.

3.2. CADASTRAMENTO E CELEBRAÇÃO DO CONTRATO MASTER PELO CARREGADOR

3.2.1. Somente poderão participar do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL para contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE ANUAL os carregadores que:

- (i) Estejam com o seu CADASTRO ÚNICO atualizado junto ao TRANSPORTADOR, nos termos do processo de habilitação disponível no POC;
- (ii) Tenham CONTRATO MASTER celebrado e em vigor com o TRANSPORTADOR;
- (iii) Estejam adimplentes com suas obrigações no CONTRATO MASTER e/ou em qualquer contrato de transporte que tenha sido celebrado com o TRANSPORTADOR.

3.2.3. O CONTRATO MASTER e seus ANEXOS foram previamente homologados pela ANP e encontram-se disponíveis para consulta no SÍTIO ELETRÔNICO DO TRANSPORTADOR.

3.3. DIVULGAÇÃO DO CRONOGRAMA E DA CAPACIDADE DISPONÍVEL PELO TRANSPORTADOR

3.3.1. O PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL para prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE ANUAL pelo TRANSPORTADOR, seguirá calendário a ser divulgado no SÍTIO ELETRÔNICO DO TRANSPORTADOR e/ou no PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE (POC) e estará sujeito a atualizações de acordo com as instruções expedidas pela ANP (“CRONOGRAMA”).

3.3.2. A CAPACIDADE DISPONÍVEL a ser ofertada é calculada de forma dinâmica e estará sujeita à disponibilidade técnica da infraestrutura da REDE DE TRANSPORTE, sendo divulgada no SÍTIO ELETRÔNICO DO TRANSPORTADOR e/ou no PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE (POC).

3.3.3. A CAPACIDADE DISPONÍVEL ofertada na REDE DE TRANSPORTE do TRANSPORTADOR contempla apenas a capacidade técnica e comercial de suas instalações. O TRANSPORTADOR não se responsabiliza pelas características das instalações dos AGENTES A MONTANTE e dos AGENTES A JUSANTE de sua

REDE DE TRANSPORTE, bem como eventuais restrições técnicas, operacionais ou comerciais de capacidade por parte destes agentes que venham a limitar a CAPACIDADE DISPONÍVEL ofertada neste PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL.

- 3.3.4. Para fins deste PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL, o PODER CALORÍFICO DE REFERÊNCIA (PCR) é aquele definido conforme Cláusula Segunda do ANEXO II do CONTRATO MASTER, sendo a quantidade de energia utilizada como referência, equivalente a 37.302,1790 MMBTU em 1,0 MM m³ de GÁS, cuja conversão equivale a 9.400 kcal/m³.

3.4. SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE

- 3.4.1. O SERVIÇO DE TRANSPORTE ANUAL poderá ser solicitado pelo carregador que atenda aos requisitos previstos no item 3.2.1, sempre que exista CAPACIDADE DISPONÍVEL e de acordo com CRONOGRAMA divulgado conforme item 3.3.1.
- 3.4.2. A SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE deverá ser submetida eletronicamente no PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE (POC) do TRANSPORTADOR, no período estabelecido no CRONOGRAMA, por PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA, contendo:
- (i) A identificação do CARREGADOR HABILITADO;
 - (ii) PRODUTO ANUAL ofertado e sua respectiva janela de oferta;
 - (iii) Quantidade de capacidade na respectiva ZONA DE SAÍDA ou PONTO DE ENTRADA;
 - (iv) Disposição a Pagar (Tarifa Máxima): É a tarifa máxima não inferior à TARIFA DE REFERÊNCIA estabelecida para cada PRODUTO ANUAL em cada PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA ("DISPOSIÇÃO A PAGAR");
 - (v) Rateio de Capacidade: O carregador informa aceitar alocação de capacidade menor do que a solicitada em função de um eventual rateio de capacidade.
 - (vi) Capacidade Mínima: menor capacidade que o carregador aceita para fins de alocação.
- 3.4.3. A SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE deverá ser realizada para cada PRODUTO ANUAL e para cada ZONA DE SAÍDA e/ou PONTO DE ENTRADA contratados em cada CRONOGRAMA de contratação. Os carregadores poderão realizar mais de uma SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE quando este tiver interesse em mais de um PRODUTO ANUAL e/ou contratar capacidade em mais de uma ZONA DE SAÍDA e/ou um PONTO DE ENTRADA.
- 3.4.4. Os carregadores deverão observar o horário de 9:00 h às 18:00 h (horário de Brasília) para SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE.
- 3.4.5. Antes de seu envio ao TRANSPORTADOR, as SOLICITAÇÕES DE RESERVA DE CAPACIDADE serão consolidadas no PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE do TRANSPORTADOR, com as respectivas TARIFAS DE REFERÊNCIA, para verificação e confirmação pelo carregador.
- 3.4.6. A SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE feita pelo carregador será irrevogável e irretratável, ficando o carregador a ela vinculado, de modo que, após o processo de alocação de CAPACIDADE DE TRANSPORTE previsto no item 3.5 e a aceitação e assinatura do CONTRATO DE TRANSPORTE pelo

TRANSPORTADOR, o carregador ficará obrigado a cumprir suas obrigações decorrentes do CONTRATO DE TRANSPORTE, inclusive, no que diz respeito às condições precedentes para sua execução, sob pena de inadimplemento.

- 3.4.7. Se o CONTRATO DE TRANSPORTE não for celebrado pelas PARTES até a data-limite prevista no CRONOGRAMA, nos termos do item 3.7.1 abaixo, a SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE perderá eficácia, e a CAPACIDADE DE TRANSPORTE reservada ao carregador poderá ser novamente ofertada pelo TRANSPORTADOR.

3.5. ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE

- 3.5.1. O TRANSPORTADOR realizará a alocação de CAPACIDADE DE TRANSPORTE por mecanismo isonômico, de acordo com os volumes solicitados e a disponibilidade técnica da REDE DE TRANSPORTE.
- 3.5.2. Caso haja demanda maior que a oferta de CAPACIDADE DE TRANSPORTE para determinado PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA, será utilizado critério isonômico para alocação, de acordo com o mecanismo de LEILÃO DE PREÇO UNIFORME descrito no ANEXO I-C do CONTRATO MASTER, no qual a DISPOSIÇÃO A PAGAR será o critério utilizado para priorizar a alocação da capacidade, respeitadas as quantidades mínimas registradas na SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE de todos os participantes.
- 3.5.2.1. Na ocorrência de solicitação de capacidade divergente do CENÁRIO DE REFERÊNCIA, poderá existir disputa para atendimento entre diferentes ZONAS DE SAÍDA. Neste caso, será priorizada a solução que maximiza a utilização da REDE DE TRANSPORTE.
- 3.5.3. A disputa dentro da mesma ZONA DE SAÍDA ou PONTO DE ENTRADA ocorrerá quando o somatório da CAPACIDADE SOLICITADA em uma ZONA DE SAÍDA ou em um PONTO DE ENTRADA por mais de um carregador for superior à CAPACIDADE DISPONÍVEL para contratação nesta ZONA DE SAÍDA ou PONTO DE ENTRADA.

3.6. DIVULGAÇÃO DO RESULTADO

- 3.6.1 O resultado do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL para contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE ANUAL será divulgado no SÍTIO ELETRÔNICO DO TRANSPORTADOR, explicitando a alocação de CAPACIDADE DE TRANSPORTE feita para cada carregador e a CAPACIDADE DISPONÍVEL porventura remanescente.

3.7. CELEBRAÇÃO DOS CONTRATOS DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE ANUAL

- 3.7.1. O carregador, que obtenha CAPACIDADE DE TRANSPORTE através do processo de alocação previsto no item 3.5 acima, e o TRANSPORTADOR celebrarão o(s) CONTRATO(S) DE TRANSPORTE, para a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE ANUAL, até a data-limite prevista no CRONOGRAMA.
- 3.7.2. A contratação do SERVIÇO DE TRANSPORTE ANUAL se dará por meio de um ou mais CONTRATOS DE TRANSPORTE, na forma substancialmente igual à dos ANEXOS III e IV do CONTRATO MASTER, conforme aplicável.

- 3.7.3. Para cada PRODUTO ANUAL solicitado por um carregador será celebrado um CONTRATO DE TRANSPORTE, para a respectiva ZONA DE SAÍDA e/ou PONTO DE ENTRADA, observando-se a CAPACIDADE DE TRANSPORTE que lhe tenha sido alocada nos termos do item 3.5 acima.
- 3.7.4. O(s) CONTRATO(S) DE TRANSPORTE deverá(ão) ser assinado(s) eletronicamente pelo TRANSPORTADOR e pelo representante(s) legal(is) do carregador, de forma irretratável e irrevogável, constituindo um ato jurídico perfeito e acabado.
- 3.7.5. Os CONTRATOS DE TRANSPORTE serão celebrados de acordo com as condições comerciais, técnico-operacionais e tarifárias estabelecidas e previamente acordadas pelas PARTES no CONTRATO MASTER, para as quantidades, prazos, PONTOS DE ENTRADA e ZONAS DE SAÍDA solicitados pelo carregador e alocados pelo TRANSPORTADOR, de acordo com a CAPACIDADE DISPONÍVEL na REDE DE TRANSPORTE e o mecanismo de alocação de capacidade previsto no item 3.5 acima, observadas as condições de atendimento estabelecidas pelo carregador em seus respectivos CONTRATOS DE TRANSPORTE.
- 3.7.6. O carregador contratante do SERVIÇO DE TRANSPORTE ANUAL poderá ceder, temporária ou definitivamente, parcial ou integralmente, sua CAPACIDADE CONTRATADA para outros interessados, bem como poderá renunciar à CAPACIDADE CONTRATADA, nos termos da Cláusula Dezesseis do TCG.

3.8. GARANTIA DO CONTRATO

- 3.8.1. O carregador que tiver sua SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE atendida pelo TRANSPORTADOR, como condição para celebração do CONTRATO DE TRANSPORTE (e sem prejuízo da exigibilidade de suas obrigações), deverá aportar mecanismo financeiro de garantia dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE solicitados, de acordo com os termos e com as regras estabelecidas no CONTRATO DE TRANSPORTE em questão.
- 3.8.2. Os mecanismos de GARANTIA DO CONTRATO têm por finalidade assegurar o cumprimento das obrigações do carregador nos CONTRATOS DE TRANSPORTE, devendo ser implementados na forma prevista na Cláusula Quinze do ANEXO II deste CONTRATO MASTER.
- 3.8.3. As modalidades de GARANTIA DO CONTRATO são (i) caução em dinheiro na conta do TRANSPORTADOR, (ii) Fiança bancária e (iii) Seguro garantia.
- 3.8.4. Os carregadores serão responsáveis pela comprovação, junto ao TRANSPORTADOR, do cumprimento de suas obrigações relativas aos mecanismos de GARANTIA DO CONTRATO como condição para o início de prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, nos prazos previstos no CRONOGRAMA.
- 3.8.5. O valor da GARANTIA DO CONTRATO deverá ser atualizado de acordo com o volume médio movimentado pelo carregador nos últimos 30 dias, conforme descrito no item 15.5.

ANEXO I-C – LEILÃO DE PREÇO UNIFORME

1. O LEILÃO DE PREÇO UNIFORME é um mecanismo utilizado para alocação de CAPACIDADE DE TRANSPORTE, no curso de procedimento de oferta de PRODUTOS DE CURTO PRAZO e PRODUTOS ANUAIS, visando à agilidade e à isonomia de tratamento dos carregadores.
2. Neste tipo de leilão, os carregadores realizam uma única SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE, na qual, simultaneamente, registram as seguintes CONDIÇÕES DE CONTRATAÇÃO:
 - a) PRODUTO DE CAPACIDADE FIRME;
 - b) Quantidade de CAPACIDADE DE TRANSPORTE desejada na respectiva ZONA DE SAÍDA ou PONTO DE ENTRADA;
 - c) DISPOSIÇÃO A PAGAR (TARIFA MÁXIMA): É a tarifa máxima não inferior à TARIFA DE REFERÊNCIA estabelecida para cada PRODUTO DE CAPACIDADE FIRME em cada PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA, conforme ANEXO II, Apêndice IV do CONTRATO MASTER;
 - d) Rateio de CAPACIDADE: O carregador informa se aceita, ou não, a alocação de capacidade menor do que a solicitada em função de um eventual rateio de capacidade.
 - e) Capacidade Mínima: menor capacidade que o carregador aceita para fins de alocação.
3. Uma vez encerrado o período para SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE, são verificadas as demandas por CAPACIDADE DE TRANSPORTE de todos os carregadores, bem como suas CONDIÇÕES DE CONTRATAÇÃO. Tais demandas são ordenadas em ordem decrescente, de acordo com a DISPOSIÇÃO A PAGAR (tarifa máxima) de cada participante para cada PRODUTO DE CAPACIDADE FIRME, em cada PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA.
4. Caso haja demanda maior que a oferta de CAPACIDADE DE TRANSPORTE para determinado PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA, será utilizado critério de alocação conforme a maior DISPOSIÇÃO A PAGAR, respeitadas as quantidades mínimas registradas na SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE de todos os carregadores e o princípio da otimização da REDE DE TRANSPORTE.
5. Dessa forma, as seguintes situações podem ser verificadas a partir da ordenação das SOLICITAÇÕES DE RESERVA DE CAPACIDADE dos carregadores:

Situação 1: A soma das SOLICITAÇÕES DE RESERVA DE CAPACIDADE de todos os carregadores é igual ou inferior à CAPACIDADE DISPONÍVEL no PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA em questão.

Todos os carregadores serão atendidos na totalidade de suas SOLICITAÇÕES DE RESERVA DE CAPACIDADE.

A tarifa resultante para todos os carregadores será a TARIFA DE REFERÊNCIA estabelecida inicialmente no CONTRATO MASTER.

Situação 2: A soma das SOLICITAÇÕES DE RESERVA DE CAPACIDADE de todos os carregadores é superior à CAPACIDADE DISPONÍVEL no PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA em questão, mas é possível atender às capacidades mínimas solicitadas pelos carregadores com maior DISPOSIÇÃO A PAGAR.

Neste caso, uma vez verificado que a CAPACIDADE DE TRANSPORTE ofertada poderá ser alocada aos carregadores que apresentaram a maior DISPOSIÇÃO A PAGAR, nos termos de suas respectivas CONDIÇÕES DE CONTRATAÇÃO e respeitando-se a CAPACIDADE DISPONÍVEL da REDE DE TRANSPORTE, o processo de alocação se encerrará com a exclusão dos carregadores que solicitaram reserva de capacidade com menor DISPOSIÇÃO A PAGAR, para os quais não houve saldo remanescente de CAPACIDADE DISPONÍVEL.

Os carregadores que tiveram CAPACIDADES DE TRANSPORTE alocadas pagarão a mesma tarifa de transporte, qual seja, a tarifa correspondente à menor DISPOSIÇÃO A PAGAR oferecida entre os carregadores atendidos.

Situação 3: A soma das SOLICITAÇÕES DE RESERVA DE CAPACIDADE de todos os carregadores é superior à CAPACIDADE DISPONÍVEL no PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA em questão e não é possível atender às capacidades mínimas solicitadas pelos carregadores com maior DISPOSIÇÃO A PAGAR.

Nesta hipótese, a CAPACIDADE DE TRANSPORTE será alocada seguindo a ordem de preferência dos carregadores que ofertaram a maior DISPOSIÇÃO A PAGAR.

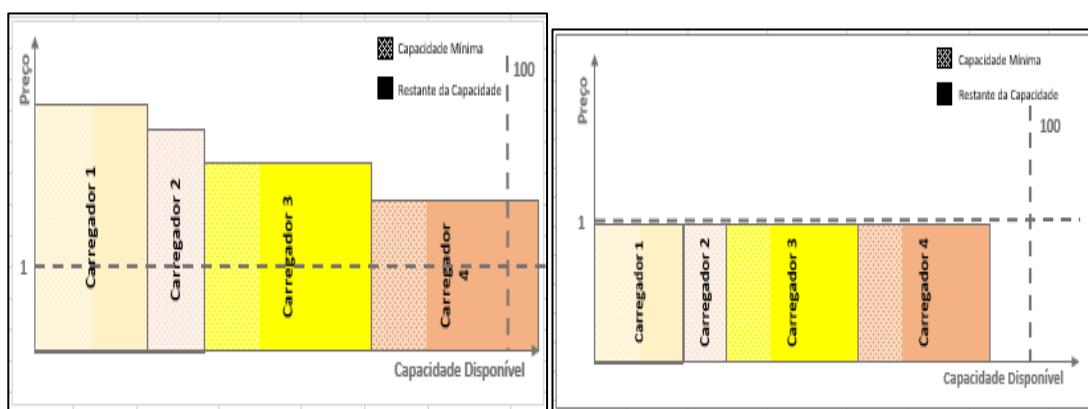
Porém, seguindo-se o processo de alocação com base na ordem de maior DISPOSIÇÃO A PAGAR, a capacidade mínima solicitada por um carregador com maior DISPOSIÇÃO A PAGAR for, em determinado momento, superior a CAPACIDADE DISPONÍVEL remanescente, e, algum carregador subsequente, que tenha ofertado uma menor DISPOSIÇÃO A PAGAR, tenha solicitado uma CAPACIDADE DE TRANSPORTE que se enquadra na CAPACIDADE DISPONÍVEL remanescente, a alocação da CAPACIDADE DE TRANSPORTE será feita para este próximo carregador, seguindo-se a regra de otimização da REDE DE TRANSPORTE.

Os carregadores que tiveram CAPACIDADES DE TRANSPORTE alocadas pagarão a mesma tarifa de transporte, qual seja, a tarifa correspondente à menor DISPOSIÇÃO A PAGAR oferecida entre os carregadores atendidos.

6. Nas Situações “2” e “3” acima, caso seja verificada a mesma DISPOSIÇÃO A PAGAR por mais de um carregador para determinado PRODUTO DE CAPACIDADE FIRME em um PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA, e as capacidades mínimas de transporte por eles solicitadas, somadas, ultrapassem a CAPACIDADE DISPONÍVEL remanescente, será utilizado o critério *pro rata* simples para estes carregadores, respeitando-se as CONDIÇÕES DE CONTRATAÇÃO de cada um deles.
7. Como se vê, nos casos em que a soma das SOLICITAÇÕES DE RESERVA DE CAPACIDADE de todos os carregadores é superior à CAPACIDADE DISPONÍVEL no PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA em questão, o carregador deve ficar atento ao estabelecer sua quantidade mínima para atendimento no momento de SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE.
8. A definição de uma quantidade mínima muito elevada pode determinar sua exclusão no momento de alocação, ainda que sua DISPOSIÇÃO A PAGAR seja superior à de um outro participante. Isto ocorre porque pode não ser possível atender a toda capacidade mínima por ele definida, em função da combinação entre a restrição da CAPACIDADE DISPONÍVEL na REDE DE TRANSPORTE e sua DISPOSIÇÃO A PAGAR em relação aos demais carregadores. Caso não seja possível atender à sua condição de contratação de quantidade mínima e ainda haja capacidade remanescente a ser alocada, esta poderá atender a um participante com menor DISPOSIÇÃO A PAGAR, seguindo o critério de otimização de uso da REDE DE TRANSPORTE.

- Ao final do LEILÃO DE PREÇO UNIFORME, todos os carregadores pagarão a mesma tarifa pela capacidade solicitada para um dado PRODUTO DE CAPACIDADE FIRME em cada PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA, conforme critérios estabelecidos acima.
- A representação esquemática a seguir exemplifica a aplicação do mecanismo de LEILÃO DE PREÇO UNIFORME, para melhor compreensão deste mecanismo.

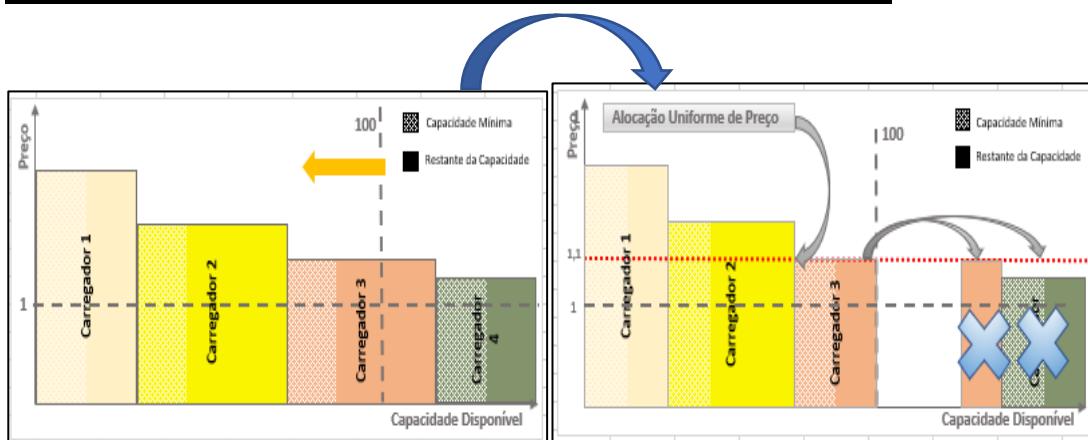
Situação 1: Somatório das Capacidades Solicitadas em Determinado PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA é inferior à CAPACIDADE DISPONÍVEL



Resultado do Leilão:

- ✓ Todos os carregadores são atendidos em suas solicitações de capacidade;
- ✓ A tarifa final a ser paga por todos os carregadores é igual a TARIFA DE REFERÊNCIA (90)
- ✓ Há sobra de CAPACIDADE DISPONÍVEL no PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA

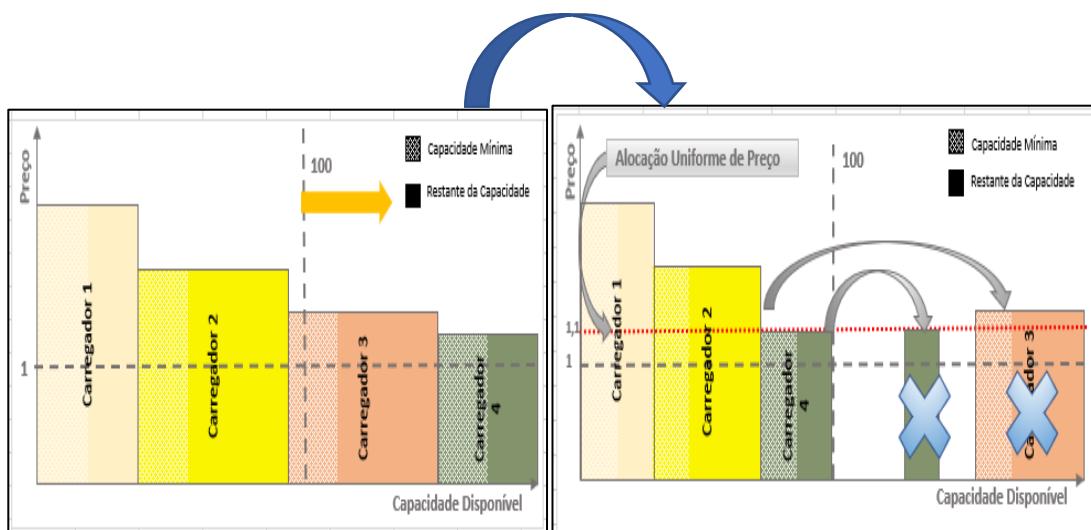
Situação 2: Somatório das Capacidades Solicitadas em Determinado PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA é superior à CAPACIDADE DISPONÍVEL e é possível atender às CONDIÇÕES DE CONTRATAÇÃO dos carregadores com maior DISPOSIÇÃO A PAGAR



Resultado do Leilão:

- ✓ A CAPACIDADE DISPONÍVEL total da Rede de transporte é alocada respeitando-se a DISPOSIÇÃO A PAGAR dos carregadores
- ✓ Desta forma, a solicitação de capacidade do carregador 4 e parte da solicitação de capacidade do carregador 3 não podem ser atendidas
- ✓ A tarifa final a ser paga por todos os carregadores é igual a DISPOSIÇÃO A PAGAR do carregador 3 (\$ 1,10)
- ✓ Não há sobra de CAPACIDADE DISPONÍVEL no PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA

Situação 3: Somatório das Capacidades Solicitadas em Determinado PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA é superior à CAPACIDADE DISPONÍVEL e as CONDIÇÕES DE CONTRATAÇÃO exclui um participante com maior DISPOSIÇÃO A PAGAR.



Resultado do Leilão:

- ✓ A CAPACIDADE DISPONÍVEL total da REDE DE TRANSPORTE é alocada respeitando-se as CONDIÇÕES DE CONTRATAÇÃO e a DISPOSIÇÃO A PAGAR dos carregadores
- ✓ A quantidade mínima solicitada pelo carregador 3 não pode ser atendida. Esta impossibilidade de atendimento ao carregador 3, em função das CONDIÇÕES DE CONTRATAÇÃO definida por este participante (quantidade mínima de atendimento), abre espaço para que o carregador 4 seja parcialmente atendido, embora tenha menor DISPOSIÇÃO A PAGAR.
- ✓ Desta forma, o resultado do leilão será o atendimento dos carregadores 1 e 2 na totalidade de suas solicitações e do carregador 4, em parte de sua solicitação. O carregador 3 não será atendido.
- ✓ A tarifa final a ser paga por todos os carregadores é igual a DISPOSIÇÃO A PAGAR do carregador 4 (\$ 1,10).
- ✓ Não há sobra de CAPACIDADE DISPONÍVEL no PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA.

ANEXO II – TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS DO CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME (“TCG”)

CLÁUSULA PRIMEIRA – OBJETO

- 1.1 O presente ANEXO constitui parte integrante e inseparável do CONTRATO MASTER e é incorporado por referência aos CONTRATOS DE TRANSPORTE, tendo por objeto estabelecer os termos e condições gerais aplicáveis, de forma obrigatória, ao TRANSPORTADOR e ao CARREGADOR, na prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME.
- 1.2 Os termos do presente ANEXO poderão ser alterados por força de uma MODIFICAÇÃO DETERMINADA ou em virtude da implementação do CÓDIGO DE REDE, conforme previsto, respectivamente, nas Cláusulas Dezenove e Vinte deste TCG.

CLÁUSULA SEGUNDA – DEFINIÇÕES

- 2.1 Os termos previstos nesta Cláusula, quando grafados em CAIXA ALTA, 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 MASTER, bem como os seus respectivos apêndices, conforme definição atribuída no item 1.1 do CONTRATO MASTER, 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 caixa alta, 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 MASTER e/ou do CONTRATO DE TRANSPORTE

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 °C até 15,5 °C, à pressão absoluta de 101.325 Pa. Uma caloria equivale a 4,1855 J (Joule). Quilocaloria (kcal) significa 1.000 (mil) CALORIAS;

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

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 e a CAPACIDADE CONTRATADA, 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 da REDE DE TRANSPORTE que, temporariamente, não esteja sendo utilizada;

CAPACIDADE RENUNCIADA: significa a parcela ou totalidade da CAPACIDADE CONTRATADA que o CARREGADOR deseja renunciar, na forma prevista na Cláusula 16 do TCG.

CAPACIDADE TÉCNICA: parcela da CAPACIDADE DE TRANSPORTE que pode ser contratada para a prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, 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 MASTER e/ou o CONTRATO DE TRANSPORTE, na modalidade de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, seguindo os termos e condições do CONTRATO MASTER, podendo ser ainda designado como (i) CARREGADOR DE ENTRADA, quando o CONTRATO DE TRANSPORTE tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA ou (ii) a CARREGADOR DE SAÍDA, quando o CONTRATO DE TRANSPORTE tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME 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;

CARREGADOR HABILITADO: Significa o Carregador signatário do presente CONTRATO MASTER cujo CONTRATO MASTER celebrado com a TAG esteja em pleno vigor e que esteja adimplente com todas as suas obrigações nele estabelecidas, bem como adimplente em qualquer contrato de transporte que tenta sido celebrado com a TAG;

CARREGADOR CEDENTE: significa o CARREGADOR, enquanto cedente do seu direito à utilização da CAPACIDADE CONTRATADA, no todo ou em parte, a um CARREGADOR CESSIONÁRIO;

CARREGADOR CESSIONÁRIO: significa um carregador, devidamente autorizado pela ANP, que recebe o direito à utilização da CAPACIDADE CONTRATADA, no todo ou em parte, do CARREGADOR CEDENTE;

CENÁRIO DE REFERÊNCIA: Cenário de demanda de contratação de CAPACIDADE DE TRANSPORTE estimado pelo TRANSPORTADOR previamente ao início do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL.

CESSÃO DE CAPACIDADE CONTRATADA ou CESSÃO DE CONTRATO ou CESSÃO: transferência, no

todo ou em parte, do direito de utilização da CAPACIDADE CONTRATADA;

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 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 CONTRATAÇÃO: Significam as condições estipuladas pelo CARREGADOR HABILITADO em sua SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE para fins da contratação de PRODUTOS DE CURTO PRAZO no âmbito do presente CONTRATO MASTER, nomeadamente (i) o aceite de uma eventual alocação *pro rata* ou (ii) a exigência de alocação de quantidades mínimas de atendimento e o estabelecimento de uma DISPOSIÇÃO A PAGAR mediante a indicação de uma tarifa máxima.

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;

CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL: situação na qual a demanda por contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME excede a CAPACIDADE TÉCNICA, mas a CAPACIDADE CONTRATADA da REDE DE TRANSPORTE não se encontra plenamente utilizada, de acordo com os termos, condições e procedimentos estabelecidos na Cláusula Dezessete deste TCG;

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

CONTRATO DE TRANSPORTE ou CONTRATO: é o contrato para prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, celebrado pelo CARREGADOR com o TRANSPORTADOR, de acordo com os termos e condições do CONTRATO MASTER a ele incorporados, podendo ser, conforme o caso, (i) CONTRATO DE TRANSPORTE DE ENTRADA, quando tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA ou (ii) CONTRATO DE TRANSPORTE DE SAÍDA, quando tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA. Quando utilizado em caixa baixa, “contrato de transporte” significa qualquer contrato de transporte celebrado pelo TRANSPORTADOR, exceto os CONTRATOS LEGADOS. As expressões “contrato de transporte de entrada” ou “contrato de transporte de saída” poderão ser empregadas de forma análoga;

CONTRATOS LEGADOS: tem seu significado estabelecido no item 2.2.1 do ANEXO I-A e do ANEXO I-B do CONTRATO MASTER;

CONTRATO MASTER: designa o contrato celebrado pelo TRANSPORTADOR e pelo CARREGADOR, do qual este TCG compõe o ANEXO II, pelo qual as referidas partes acordaram os termos e condições para participação do CARREGADOR em PROCESSOS DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE promovidos pelo TRANSPORTADOR, bem como para a celebração de CONTRATOS DE TRANSPORTE entre as PARTES, na hipótese de efetiva alocação de CAPACIDADE DE TRANSPORTE em favor do

CARREGADOR;

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

CRONOGRAMA: Significa, conforme o caso, (i) o cronograma do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO referido na cláusula segunda do ANEXO I-A e/ou (ii) o cronograma do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL referido na cláusula segunda do ANEXO I-B;

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 FLEXIBILIDADE ENTRADA e/ou GSA GUS e/ou (a.ii) devidos pelo TRANSPORTADOR ao comprador de gás no âmbito de qualquer GSA FLEXIBILIDADE 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, Apêndice IV do CONTRATO MASTER;

DADOS PESSOAIS: tem o seu significado atribuído no item 22.1 deste TCG;

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 FIRME, conforme definida na Cláusula Quinta do CONTRATO DE TRANSPORTE;

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

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: 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;

DISPOSIÇÃO A PAGAR: é a tarifa máxima não inferior à TARIFA DE REFERÊNCIA estabelecida para cada PRODUTO DE CAPACIDADE FIRME, em cada PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA, que cada carregador oferta ao TRANSPORTADOR, por meio de sua SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE no curso do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE, conforme definido no item 3.4.2 "iv", do ANEXO I-A e do ANEXO I-B do CONTRATO MASTER;

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 DE TRANSPORTE;

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 DESEQUILÍBRIOS;

ENCARGO DE CAPACIDADE NÃO UTILIZADA ou ECNU: significa a remuneração devida ao TRANSPORTADOR, calculada conforme o ANEXO II, Apêndice IV do CONTRATO MASTER;

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, Apêndice IV do CONTRATO MASTER;

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

ENCARGO DE RETIRADA 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 FIRME DE ENTRADA pelo CARREGADOR DE ENTRADA ou, conforme o caso, pelo CARREGADOR DE SAÍDA ao TRANSPORTADOR, pela prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA, calculada na forma do ANEXO II, Apêndice IV do CONTRATO MASTER;

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

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

ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDAÇÃO DE GÁS NATURAL: Erro apresentado pelo SISTEMA DE MEDAÇÃO DE GÁS NATURAL considerando as contribuições dos erros de cada instrumento que compõe o SISTEMA DE MEDAÇÃO 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 FLEXIBILIDADE 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 FLEXIBILIDADE ENTRADA e/ou do GSA FLEXIBILIDADE 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 ou retirada de CONGESTIONAMENTO FÍSICO 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 FLEXIBILIDADE ENTRADA e/ou GSA GUS 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 FIRME, 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 maiúsculas, os termos “gás” e “gás natural” referem-se à generalidade do produto,

não se relacionando necessariamente ao CONTRATO DE TRANSPORTE;

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;

GERENCIAMENTO DO CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL: procedimento a ser adotado pelo TRANSPORTADOR caso seja constatada a existência de CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL, nos termos do item 17.3.2 deste TCG;

GESTOR DE PORTFÓLIO: carregador responsável pelo BALANCEAMENTO do PORTFÓLIO, quando o portfólio for formado por mais de um carregador. O GESTOR DO PORTFÓLIO arcará, na medida de sua responsabilidade, por qualquer cobrança do TRANSPORTADOR em relação ao desequilíbrio daquele portfólio.

GSA FLEXIBILIDADE ENTRADA: contrato de compra e venda de GÁS NATURAL celebrado entre FORNECEDOR DO GÁS e o TRANSPORTADOR para fins de FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA;

GSA FLEXIBILIDADE 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;

GSA GUS: contrato de compra e venda de GÁS NATURAL celebrado entre FORNECEDOR DO GÁS e o TRANSPORTADOR para fins de aquisição de GUS;

INCERTEZA DE MEDAÇÃO: 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 MEDAÇÃO DE GÁS NATURAL foi projetado para operar dentro das INCERTEZAS DE MEDAÇÃO conforme especificado no Regulamento Técnico de Medição de Petróleo e Gás Natural, anexo à Resolução ANP/ INMETRO nº1 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;

LEILÃO DE PREÇO UNIFORME: critério para alocação de CAPACIDADE DE TRANSPORTE entre carregadores, no curso do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE, quando há demanda maior do que a oferta de CAPACIDADE DE TRANSPORTE para determinado PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA, cujas regras e critérios estão definidos no ANEXO I-C do CONTRATO MASTER;

LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR: tem o seu significado atribuído no item 15.1.3 deste TCG;

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 FIRME, 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 FIRME, 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 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 maiúsculas, 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 20.2 do TCG;

MUDANÇA DE LEGISLAÇÃO APLICÁVEL: ocorrência, após a data de assinatura do CONTRATO MASTER, 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 MASTER e/ou CONTRATO DE TRANSPORTE;

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 nomeação 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 MASTER e/ou CONTRATO DE TRANSPORTE;

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;

PARTES AFETADAS: 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;

PARTES: 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 FIRME será prestado, conforme definido na Cláusula Quarta 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 II, Apêndice III, 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 II, Apêndice III, 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 HABILITADOS, com publicidade, transparência e isonomia, acessível no endereço eletrônico <https://www.ofertadecapacidade.com.br/home>;

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 II, Apêndice III do CONTRATO MASTER;

PRESSÃO DE SAÍDA: pressão do GÁS disponibilizado pelo TRANSPORTADOR em cada PONTO DE SAÍDA, cujos limites superior e inferior são estipulados no ANEXO II, Apêndice III do CONTRATO MASTER;

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.

PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE: processo conduzido pelo TRANSPORTADOR, sob a supervisão da ANP, nos termos da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, que estabelece a ordem de prioridade e/ou a atribuição de capacidade entre carregadores interessados na contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME de forma transparente e não-discriminatória, na REDE DE TRANSPORTE, podendo ser, conforme o caso, (i) PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO estabelecido no ANEXO I-A desde CONTRATO MASTER, quando a oferta tiver por objeto os PRODUTOS DE CURTO PRAZO, ou (ii) PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL estabelecido no ANEXO I-B desde CONTRATO MASTER, quando a oferta tiver por objeto os PRODUTOS ANUAIS;

PROCESSOS DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL: Procedimento segundo o qual a CAPACIDADE DISPONÍVEL relativa aos PRODUTOS ANUAIS poderá ser contratada pelo CARREGADOR HABILITADO junto à TAG, conforme estipulado no ANEXO I-B desde CONTRATO MASTER.

PROCESSOS DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO: Procedimento segundo o qual a CAPACIDADE DISPONÍVEL relativa aos PRODUTOS DE CURTO PRAZO poderá ser contratada pelo CARREGADOR HABILITADO junto à TAG, conforme estipulado no ANEXO I-A desde CONTRATO MASTER.

PRODUTOS ANUAIS: Significam os PRODUTOS DE CAPACIDADE FIRME previsto no item 2.4 do ANEXO I-B e cuja contratação é feita segundo o PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL, conforme CRONOGRAMA disponível no PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE;

PRODUTO DE CAPACIDADE FIRME: tipos de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME ofertados pelo TRANSPORTADOR para a alocação da CAPACIDADE DISPONÍVEL, conforme minutas contratuais, tarifas, termos e condições gerais aprovados pela ANP e disponibilizados no PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE (POC);

PRODUTOS DE CURTO PRAZO: Significam os PRODUTOS DE CAPACIDADE FIRME previstos no item 2.4 do ANEXO I-A e cuja contratação é feita segundo o PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO, conforme CRONOGRAMA disponível no PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE;

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 FIRME DE ENTRADA ou (ii) a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA;

QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE GUS: parcela da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA, alocada ao CARREGADOR para fins de GUS, na forma da Cláusula Sexta deste TCG, em um determinado DIA OPERACIONAL;

QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA: QUANTIDADE DE GÁS que o TRANSPORTADOR, ressalvadas as exceções previstas no CONTRATO DE TRANSPORTE, 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 FIRME 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 FIRME 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 FIRME DE ENTRADA ou (ii) a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME 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 FIRME DE ENTRADA ou (ii) QUANTIDADE DIÁRIA NOMINADA DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME 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 FIRME DE ENTRADA ou (ii) a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA;

QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE GUS: QUANTIDADE DE GÁS informada ao CARREGADOR pelo TRANSPORTADOR no processo de PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE, sendo destinada como GÁS PARA USO DO SISTEMA, na forma da Cláusula Sexta deste TCG, em um determinado DIA OPERACIONAL;

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 deste TCG;

RECEITA MÁXIMA PERMITIDA (RMP): nos termos da Lei 14.134/2021, significa a receita máxima permitida ao transportador a ser auferida mediante contraprestação de serviços de transporte, estabelecida com base nos custos e despesas vinculados à prestação dos serviços e às obrigações tributárias, na remuneração do investimento em bens e instalações de transporte e na depreciação e amortização das respectivas bases regulatórias de ativos, na forma da regulação da ANP;

REDE DE TRANSPORTE: conjunto de instalações físicas de propriedade do TRANSPORTADOR necessárias à prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, 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, 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 ANUAL: É o SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME relativo aos PRODUTOS ANUAIS especificados no item 2.4 do ANEXO I-B deste CONTRATO MASTER;

SERVIÇO DE TRANSPORTE DE CURTO PRAZO: É o SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME relativo aos PRODUTOS DE CURTO PRAZO especificados no item 2.4 do ANEXO I-A deste CONTRATO MASTER.

SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME: significa o SERVIÇO DE TRANSPORTE objeto do presente CONTRATO, prestado pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR, nos termos e condições estabelecidos, no qual o TRANSPORTADOR se obriga a programar e transportar o volume diário de gás natural solicitado pelo carregador até o limite da respectiva CAPACIDADE CONTRATADA;

SISTEMA DE MEDAÇÃO 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;

SÍTIO ELETRÔNICO DO TRANSPORTADOR: é a página do TRANSPORTADOR na rede mundial de computadores acessível no endereço www.ntag.com.br.

SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE: solicitação de reserva de CAPACIDADE DE TRANSPORTE feita por carregador ao TRANSPORTADOR, para a prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, no curso do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE, nos termos do item 3.4.2, do ANEXO I-A e do ANEXO I-B do CONTRATO MASTER.

TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA: tarifa cobrada pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR destinada a 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 destinada a cobertura dos investimentos, dos custos e das despesas fixas referente à CAPACIDADE DE TRANSPORTE pelas ZONAS DE SAÍDA;

TARIFA DE CAPACIDADE – EMPACOTAMENTO: tarifa cobrada pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR destinada a cobrir os custos relacionados à aquisição do EMPACOTAMENTO pelo TRANSPORTADOR;

TARIFA DE REFERÊNCIA: tarifa inicial para cada PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA, discriminada com base no CENÁRIO DE REFERÊNCIA desenvolvido pela TAG e aprovado pela ANP;

TARIFAS DE TRANSPORTE: conjunto de tarifas e encargos a serem pagos pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR pela prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, em conformidade com o disposto na Cláusula Terceira do CONTRATO DE TRANSPORTE celebrado entre as PARTES;

TARIFA FLUTUANTE: metodologia que tem como objetivo possibilitar que carregadores contratantes de serviço de transporte para determinado ANO em determinado PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA sejam tarifados de maneira isonômica, independentemente de quando tenha ocorrido a sua contratação, reduzindo assim os subsídios cruzados temporais entre contratos, de acordo com a

metodologia e valores previamente aprovados pela ANP.;

TCG: significa estes termos e condições gerais do CONTRATO DE TRANSPORTE, conforme o presente ANEXO II, o qual é parte integrante e indissociável do CONTRATO MASTER e dos CONTRATOS DE TRANSPORTE;

TRANSPORTADOR: tem o significado que lhe é atribuído no preâmbulo do CONTRATO MASTER e do CONTRATO DE TRANSPORTE;

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;

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 MASTER, 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 II, Apêndice III do CONTRATO MASTER.

CLÁUSULA TERCEIRA – SERVIÇO DE TRANSPORTE DE GÁS NATURAL

- 3.1 O TRANSPORTADOR prestará SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME em favor do CARREGADOR nos termos deste TCG e das regras específicas do CONTRATO.
- 3.2 A prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME iniciar-se-á e terminará nas respectivas datas de início e término estabelecidas no item 5.1 do CONTRATO.

- 3.3 Observadas as exceções previstas neste TCG e no CONTRATO DE TRANSPORTE, constituem 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 DE TRANSPORTE, as QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS DE SAÍDA, atendendo às ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS e aos termos do Apêndice I deste TCG;
 - (v) Informar ao CARREGADOR qualquer limitação ou interrupção do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, conforme regras do CONTRATO DE TRANSPORTE; e
 - (vi) Faturar mensalmente as TARIFAS DE TRANSPORTE referentes à prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME;
- 3.4 Sem prejuízo de outras hipóteses previstas neste CONTRATO, o TRANSPORTADOR tem direito de recusar a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, nas seguintes hipóteses:
- (i) em relação às QUANTIDADES DE GÁS que excedam a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA DE ENTRADA ou a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA DE SAÍDA;
 - (ii) em relação a GÁS NATURAL que não atenda aos requisitos de qualidade e pressão estabelecidos no CONTRATO; e
 - (iii) quando o CARREGADOR apresentar SALDO DE DESEQUILÍBRO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR superior ao limite de tolerância, conforme itens 1.1.4 e 1.1.5.1 do Apêndice II deste TCG.
- 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:
- (i) não receber a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA em um determinado PONTO DE ENTRADA (nela incluída a QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA, quando aplicável);
 - (ii) 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

(iii) 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 DE TRANSPORTE pela prestação dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO;
- (ii) 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;
- (iii) Observar as condições de qualidade, temperatura, vazão e pressão do GÁS estabelecidos para prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME;
- (iv) Respeitar os demais termos e condições gerais estabelecidos no CONTRATO DE TRANSPORTE e/ou no CONTRATO MASTER;
- (v) 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 O CARREGADOR poderá nominar o transporte de QUANTIDADES DE GÁS superior a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA para o respectivo PONTO DE ENTRADA ou na ZONA DE SAÍDA em qualquer DIA OPERACIONAL, porém será facultado ao TRANSPORTADOR aceitar ou não a programação dessas quantidades como QUANTIDADES EXCEDENTES AUTORIZADAS (“SERVIÇO EXCEDENTE AUTORIZADO”), conforme a CAPACIDADE TÉCNICA disponível e as Prioridades de Programação estabelecidas na Cláusula Segunda do Apêndice II deste TCG.

CLÁUSULA QUARTA – CUSTÓDIA DO GÁS

4.1 Para a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, 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 DE TRANSPORTE;
- (ii) empregará as melhores práticas da indústria do petróleo e do gás, aceitas internacionalmente, prestando o SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME 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; e
- (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, calculadas através de critério isonômico e proporcional às quantidades contratadas por cada um deles na REDE DE TRANSPORTE, conforme ANEXO II, Apêndice IV do CONTRATO MASTER.

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 DE TRANSPORTE, 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 GUS 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 GUS com diferentes carregadores de entrada ou terceiros, considerando aspectos como (i) confiabilidade do supridor; (ii) CAPACIDADE CONTRATADA 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) GUS 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 FIRME, 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;
 - (iii) isenta da cobrança de encargos de serviço de transporte.
- 6.4.1 Em situações nas quais o GÁS PARA USO DO SISTEMA seja fornecido pelo CARREGADOR, não caberá ao TRANSPORTADOR qualquer resarcimento 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 FIRME 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. Para as situações de exceção, conforme prevista no item 6.4, em que o GUS seja fornecido pelo CARREGADOR, as QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS DE ENTRADA serão apuradas com a dedução das QUANTIDADES DIÁRIA PROGRAMADA DE 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
- 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 ALOCAÇÃO DAS QUANTIDADES DE GÁS NOS PONTOS DE SAÍDA E ZONAS DE SAÍDA

- 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, Apêndice IV do CONTRATO MASTER, 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 DE TRANSPORTE, 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 DESEQUILÍBRIOS 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 que, comprovadamente, cause danos ou prejuízos a operação.

8.2 Em qualquer CONTRATO DE TRANSPORTE, 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) entrega de GÁS DESCONFORME que tenha sido aceita, ou não tenha sido expressamente rejeitada, pelo CARREGADOR DE SAÍDA, incluindo o GÁS DESCONFORME que tenha sido entregue durante o processo de investigação e apuração das responsabilidades relacionadas ao evento de GÁS DESCONFORME, assim como durante o período de conclusão do processo de limpeza e demais atividades não recorrentes relacionadas ao evento de GÁS DESCONFORME;
- (v) 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 II, Apêndice III CONTRATO MASTER;
- (vi) falha de fornecimento de gás no âmbito do(s) GSA FLEXIBILIDADE ENTRADA e/ou GSA GUS ou falha de recebimento no âmbito do(s) GSA FLEXIBILIDADE SAÍDA, bem como da rescisão de qualquer desses instrumentos, salvo se por culpa exclusiva do TRANSPORTADOR;
- (vii) 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 FIRME.

(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;

(ix) suspensão ou limitação da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME pelo TRANSPORTADOR na hipótese prevista no item 10.6.3

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 FIRME 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) PRESSÃO DE ENTRADA fora dos limites contratuais dispostos no Apêndice III deste TCG, no PONTO DE ENTRADA, desde que respeitados os limites do projeto, quando a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA tenha sido maior ou igual a 95% da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA;

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

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

(v) 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) PRESSÃO DE SAÍDA fora dos limites contratuais, no PONTO DE SAÍDA, desde que respeitados os limites do projeto, quando a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA tenha sido maior ou igual a 95% da 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 II, Apêndice III CONTRATO MASTER.

- (v) o CARREGADOR DE SAÍDA tenha enviado ao TRANSPORTADOR um AVISO DE ACEITAÇÃO DE GÁS DESCONFORME;
- (vi) o CARREGADOR DE SAÍDA tenha retirado GÁS DESCONFORME da malha, ciente da não conformidade, seja tal ciência decorrente de informação dada pelo TRANSPORTADOR ou obtida de qualquer outra forma, sem que haja enviado ao TRANSPORTADOR um AVISO DE ACEITAÇÃO DE GÁS DESCONFORME.

CLÁUSULA NONA – PENALIDADES, INDENIZAÇÃO E LIMITES DE RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR

- 9.1 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 DE TRANSPORTE 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.
- 9.2 Sem prejuízo da redução do ENCARGO DE CAPACIDADE NÃO UTILIZADA prevista, conforme o caso, no ANEXO II, Apêndice IV do CONTRATO MASTER, na hipótese de ocorrência de FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, o TRANSPORTADOR deverá pagar ao CARREGADOR penalidade igual ao produto de (i) 2 (duas) vezes 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.
- 9.3 Salvo para as hipóteses nas quais o CONTRATO DE TRANSPORTE preveja penalidades específicas, o TRANSPORTADOR responderá perante o CARREGADOR pelos danos diretos que lhe causar, por sua culpa exclusiva.

- 9.4 As penalidades previstas neste CONTRATO DE TRANSPORTE 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 DE TRANSPORTE.
- 9.5 Salvo se expressamente previsto de forma diversa no CONTRATO MASTER, 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 DE TRANSPORTE.
- 9.6 O valor máximo e agregado que o TRANSPORTADOR deverá pagar ao CARREGADOR por penalidade ou indenização devida ao CARREGADOR nos termos do CONTRATO DE TRANSPORTE corresponde ao valor equivalente à aplicação do percentual de 20% (vinte por cento) sobre o valor do CONTRATO DE TRANSPORTE relativo ao intervalo de 12 (doze) meses dentro do qual tenha ocorrido o referido fato gerador da responsabilidade ou do direito à indenização.
- 9.7 Acima do limite previsto no item 9.6, o CARREGADOR não poderá exigir do TRANSPORTADOR, qualquer indenização, multa, penalidade, indenização, resarcimento, 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 e os relatórios em formato de planilha eletrônica contendo as informações dos DOCUMENTOS DE COBRANÇA, quando aplicável, relativos (a) aos encargos previstos no ANEXO II, Apêndice IV do CONTRATO DE TRANSPORTE correspondente ao mês calendário antecedente, (b) às penalidades e demais valores que tenham se tornado devidos pelo CARREGADOR no mês calendário antecedente, nos termos deste CONTRATO, e (c) à venda de gás natural efetuada no mês calendário antecedente 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 Em observância a LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, o TRANSPORTADOR emitirá os DOCUMENTOS DE COBRANÇA contra os estabelecimentos do CARREGADOR (matriz ou filial) indicados na ficha de cadastro do CARREGADOR, conforme aplicável.
- 10.1.4 O CARREGADOR se responsabiliza por manter atualizada suas informações em seu CADASTRO ÚNICO.
- 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 DE TRANSPORTE 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, referentes à prestação do serviço de transporte.

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 as 10h (dez horas) do terceiro DIA ÚTIL de cada MÊS, relativo ao MÊS anterior. Caso o CARREGADOR não apresente essas informações ao TRANSPORTADOR até as 10h (dez horas) do terceiro DIA ÚTIL do MÊS, 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, em observância com o disposto na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL.
- 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 10.4.1, o TRANSPORTADOR poderá executar a GARANTIA DO CONTRATO, nos termos da Cláusula Quinze deste TCG.

10.3 Correções de Faturamento

- 10.3.1 Se o TRANSPORTADOR apurar diferenças de QUANTIDADES DE GÁS em decorrência (i) de eventos de medição, nos termos do Apêndice I deste TCG, o respectivo ajuste deverá ser formalizado nos DOCUMENTOS DE COBRANÇA relativo ao MÊS do término dos procedimentos de apuração previstos no referido Apêndice I, e (ii) do processo de medição previsto no item 3.10 do Apêndice II deste TCG, o respectivo acertamento deverá ser formalizado nos DOCUMENTOS DE COBRANÇA, desde que não exceda ao prazo previsto na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, da seguinte forma:
- (i) Caso seja apurada uma QUANTIDADE DE GÁS transportada superior à que tiver sido objeto de um DOCUMENTO DE COBRANÇA, o TRANSPORTADOR realizará os ajustes necessários no DOCUMENTO DE COBRANÇA poderá ser emitido a partir do término do procedimento de

apuração previsto no item 2.7, do Apêndice I destes TCG, incluindo no DOCUMENTO DE COBRANÇA a ser emitido(a) o acréscimo das diferenças apuradas às QUANTIDADES DE GÁS recebidas ou entregues no mês faturado por meio do referido DOCUMENTO DE COBRANÇA e o (b) valor dos respectivos encargos e penalidades relativos às diferenças apuradas que deixaram de ser exigidas por meio do DOCUMENTO DE COBRANÇA originário; e

- (ii) Caso seja apurada uma QUANTIDADE DE GÁS transportada inferior à que tiver sido objeto de um DOCUMENTO DE COBRANÇA, o TRANSPORTADOR realizará os ajustes necessários no DOCUMENTO DE COBRANÇA poderá ser emitido a partir do término do procedimento de apuração previsto no item 2.7 do Apêndice I destes TCG, incluindo no DOCUMENTO DE COBRANÇA a ser emitido (a) a dedução das diferenças apuradas das QUANTIDADES DE GÁS recebidas ou entregues no mês faturado por meio do referido DOCUMENTO DE COBRANÇA e (b) o valor dos respectivos encargos e penalidades relativos às diferenças apuradas que porventura foram indevidamente exigidos por meio do DOCUMENTO DE COBRANÇA originário.

10.3.2. O TRANSPORTADOR não será responsável por 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 15 (quinze) DIAS contados do recebimento da solicitação correspondente, todos os valores pagos e custos correlatos incorridos pelo TRANSPORTADOR decorrentes de eventual imputação ao TRANSPORTADOR de responsabilidade por TRIBUTO devido pelo CARREGADOR.

10.3.3 Na hipótese de o TRANSPORTADOR identificar quaisquer diferenças não decorrentes de eventos de medição mencionados nos itens 10.3.1 e 10.3.2 acima, o TRANSPORTADOR emitirá um novo DOCUMENTO DE COBRANÇA para fins de acréscimo ou dedução das diferenças identificadas, incluindo correção monetária prevista no item 10.2.4.

10.3.4 Para fins do disposto nos itens 10.3.1 e 10.3.3 acima, o TRANSPORTADOR terá o prazo de (i) 45 (quarenta e cinco) DIAS após a emissão de determinado DOCUMENTO DE COBRANÇA para identificar eventuais diferenças, e (ii) 60 (sessenta) DIAS, contados da emissão do referido DOCUMENTO DE COBRANÇA, para emitir um novo DOCUMENTO DE COBRANÇA para fins de acréscimo ou dedução das diferenças identificadas.

10.4 Prazo e Forma de Pagamento

10.4.1 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 7º (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.

10.4.2 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, sendo certo que será permitido ao CARREGADOR o pagamento por meio de boleto bancário, transferência ou depósito de fundos, com disponibilidade imediata, em conta de titularidade do TRANSPORTADOR junto a instituição financeira situada em território nacional e indicada no DOCUMENTO DE COBRANÇA.

10.4.3 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.

10.5 Obrigatoriedade de Pagamento Integral

10.5.1 O CARREGADOR efetuará o pagamento integral dos valores indicados no DOCUMENTO DE COBRANÇA, sem qualquer dedução, retenção ou compensação, exceto se expressamente permitido neste CONTRATO, ainda que algum valor seja objeto de disputa, observados os termos da Cláusula Onze.

10.5.2 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 ou de outros contratos de transporte dos quais o TRANSPORTADOR e o CARREGADOR sejam partes.

10.6 Encargos Moratórios

10.6.1 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 sujeitará a PARTE inadimplente ao seguinte: (a) atualização monetária do valor devido de acordo com a variação positiva do IGP-M, (b) 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) calculados sobre o valor atualizado da dívida e (c) multa moratória de 2% (dois por cento) calculada sobre o valor atualizado e acrescido dos juros moratórios.

10.6.2 Sem prejuízo das disposições do item 10.6.1 desta Cláusula do TCG, caso o TRANSPORTADOR incorra em quaisquer danos ou prejuízos 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 10.6.2 deverão ser indenizados pelo CARREGADOR.

10.6.3 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 10.6.1, o TRANSPORTADOR poderá, a seu critério, executar a GARANTIA DO CONTRATO até a integral satisfação do seu crédito e optar por limitar ou suspender a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME em favor do CARREGADOR, sem que seja considerada FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE . O CARREGADOR não fará jus a qualquer indenização em decorrência da suspensão dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE FIRME nos termos deste item 10.6.3.

10.7 Tributos sobre o faturamento

10.7.1 Os valores das tarifas previstas no ANEXO II, Apêndice IV, conforme aplicável, do CONTRATO MASTER e demais valores devidos pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR nos termos do CONTRATO DE TRANSPORTE 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 DE TRANSPORTE.

- 10.7.2 Se durante o prazo de vigência do CONTRATO DE TRANSPORTE 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.
- 10.7.3 O CARREGADOR se manterá cadastrado e vinculado e/ou credenciado durante toda a vigência do CONTRATO DE TRANSPORTE, 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.
- 10.7.4 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 DE TRANSPORTE, o Ajuste SINIEF 03/2018 e sua LEGISLAÇÃO APLICÁVEL e/ou qualquer ato normativo que venha a substituí-lo para 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 e 10.3.
- 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 10.6, 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 10.6 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 DE TRANSPORTE ou da LEGISLAÇÃO APPLICÁVEL;
- (iii) Cujos riscos ou consequências a PARTE AFETADA tenha expressamente concordado em assumir nos termos do CONTRATO DE TRANSPORTE;
- (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 DE TRANSPORTE, 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 accidental 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 APPLICÁVEL 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 caracterizado como FORÇA MAIOR, incluindo eventos de FORÇA MAIOR que afetem o cumprimento do GSA FLEXIBILIDADE ENTRADA, GSA GUS ou GSA FLEXIBILIDADE 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 DE TRANSPORTE, 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 exonerá a obrigação do pagamento do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e ENCARGO DE CAPACIDADE NÃO UTILIZADA ou de qualquer outro DOCUMENTO DE

COBRANÇA nos prazos, volumes e valores previstos no CONTRATO, não implicando em reduções de receita ou de resarcimento 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 e do ENCARGO DE CAPACIDADE NÃO UTILIZADA.

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 FIRME, a parcela do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e do ENCARGO DE CAPACIDADE NÃO UTILIZADA 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 e ENCARGO DE CAPACIDADE NÃO UTILIZADA, 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 somatório ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e ENCARGO DE CAPACIDADE NÃO UTILIZADA 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 e ENCARGOS DE CAPACIDADE NÃO UTILIZADA, 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.

12.10 Do Fato do Príncipe

- 12.10.1 Ocorrendo uma situação que se caracterize como fato do princípio, e desde que e na medida que tal situação, comprovadamente, afete uma das PARTES, impedindo-a ou onerando-a substancialmente de tal forma que a execução de suas obrigações, previstas no CONTRATO, se torne difícil e/ou extremamente gravosa e /ou prejudicial, acarretando um desequilíbrio econômico-financeiro à PARTE afetada, esta terá o direito de propor à outra PARTE a alteração do CONTRATO de modo a fazer cessar a dificuldade, a situação gravosa e/ou prejudicial, restabelecendo o equilíbrio econômico-financeiro inicialmente pactuado.

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 para contratos de transporte com prazo superior a 90 dias, e por período igual ou superior a 10 (dez) dias para contratos com prazo igual ou inferior a 90 dias, 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, ou descumprimento, a qualquer tempo, de condição precedente estabelecida no item 5.2 "iv" do CONTRATO MASTER;
 - (iii) Descumprimento pelo CARREGADOR de qualquer outra obrigação relevante do CONTRATO DE TRANSPORTE, 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 DE TRANSPORTE, sem prejuízo da execução da GARANTIA DO CONTRATO, nos termos da Cláusula Quinze.
- 13.1.3 A decisão do TRANSPORTADOR pela rescisão do CONTRATO DE TRANSPORTE será exercida mediante envio de NOTIFICAÇÃO ao CARREGADOR, (i) na qual comunicará a sua decisão de rescindir o CONTRATO DE TRANSPORTE, 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 no item 13.1.3, indenização pelas perdas e danos diretos experimentados pelo TRANSPORTADOR em decorrência da rescisão, sendo o valor mínimo de tal indenização o (i) correspondente à soma do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e do ENCARGO DE CAPACIDADE NÃO UTILIZADA que seriam devidos pelo CARREGADOR até o termo final do CONTRATO se a rescisão não tivesse ocorrido, (ii) deduzidas as receitas que vierem a ser auferidas pelo TRANSPORTADOR, até o último DIA do ANO em que ocorrer a rescisão, em decorrência da recontratação da CAPACIDADE DISPONÍVEL objeto do CONTRATO DE TRANSPORTE rescindido, limitada tal dedução ao valor que tenha sido efetivamente pago pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR como indenização aplicável pela rescisão. As PARTES acordarão a forma de eventual restituição ao CARREGADOR de valores pagos ao TRANSPORTADOR a título de rescisão.
 - (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.

13.1.5 A apresentação de GARANTIAS PARA CONTRATOS cujo objeto seja um PRODUTO ANUAL, deverão observar os termos e prazos da GARANTIA DO CONTRATO conforme estabelecidos no item 15.2 deste TCG. Exclusivamente na hipótese de não apresentação de garantia para contratos anuais, o CARREGADOR está obrigado a pagar ao TRANSPORTADOR, como indenização única e aplicável a tal rescisão, o montante correspondente ao valor da GARANTIA DO CONTRATO, não sendo aplicável qualquer tipo de dedução para o caso de recontratação de capacidade.

13.2 Eventos de Rescisão por Motivo Imputável ao TRANSPORTADOR

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 para contratos de transporte com prazo superior a 90 dias, e por período igual ou superior a 10 (dez) dias para contratos com prazo igual ou inferior a 90 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 DE TRANSPORTE.

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 9.6.

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 no âmbito das negociações, 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 “e” 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 queseja.

CLÁUSULA QUINZE – GARANTIA DE PAGAMENTO

15.1. Com a finalidade de assegurar o cumprimento de suas obrigações nos termos do CONTRATO DE TRANSPORTE, 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;
- (iv) GARANTIA CORPORATIVA DO CONTROLADOR, observado disposto no item 15.1.3;
- (v) Concessão de LIMITE DE CRÉDITO O CARREGADOR, observado o disposto no item 15.1.4.

15.1.1 A carta de fiança bancária deverá observar o disposto abaixo:

- (i) Ser emitidas por instituição financeira que não esteja sob regime de direção fiscal, intervenção ou liquidação extrajudicial;
- (ii) Ser emitida por instituição financeira classificada com rating mínimo de “A-” na escala local de rating de longo prazo de uma das agências de classificação de risco Fitch Ratings ou Standard & Poors ou com rating mínimo de A3 na escala de rating de longo prazo pela agência de classificação de risco Moody's;
- (iii) A instituição financeira deverá ter Patrimônio Líquido acima de BRL 1.000.000.000,00 (um bilhão de reais); e
- (iv) A carta de fiança bancária que não possuir assinatura eletrônica com certificado digital (padrão ICP-Brasil) deverá ser entregue 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 A apólice de seguro garantia deverá observar o disposto abaixo:

- (i) Ser emitida por seguradora que não esteja sob regime de direção fiscal, intervenção ou liquidação extrajudicial;
- (ii) Ser emitida por seguradora que seja devidamente constituída e autorizada a operar pela Superintendência de Seguros Privados (SUSEP);
- (iii) A apólice não poderá conter cláusula de desobrigação da Seguradora e/ou de seu ressegurador, sendo certo que a seguradora não se isentará de responsabilidade em

decorrência de atos exclusivos do Tomador ou da empresa resseguradora, ou de seus próprios atos, em conjunto ou separadamente.;

- (vi) Quando emitida eletronicamente com certificação digital, sejam passíveis de verificação de sua autenticidade no site da seguradora, da SUSEP ou diretamente com a seguradora;
- (vii) Quando emitida eletronicamente sem certificado digital, possuam assinaturas dos representantes legais da seguradora passíveis de verificação de sua autenticidade; e
- (viii) Quando emitida fisicamente, possuam assinaturas dos representantes legais da seguradora com reconhecimento de firma.

15.1.3 Exclusivamente para os contratos de transporte de curto prazo diário e mensal, alternativamente às modalidades de GARANTIA DE PAGAMENTO previstas nos Itens anteriores, o TRANSPORTADOR poderá, a seu exclusivo critério, aceitar receber uma garantia corporativa emitida por sociedade do mesmo grupo econômico do CARREGADOR (“GARANTIA CORPORATIVA DO CONTROLADOR”), se o próprio CARREGADOR e/ou a sociedade emissora da GARANTIA DE PAGAMENTO forem detentores, ao longo do prazo de duração da GARANTIA DE PAGAMENTO, de classificação de risco de crédito de longo prazo (*rating*), conforme aplicável, **(a)** no âmbito nacional, entre (a.i) “AAA.br” e “A-.br” pela Fitch Ratings ou Standard & Poors, ou (a.ii) entre “Aaa.br” e “A3.br” pela Moodys; ou **(b)** no âmbito internacional, igual ou superior a (b.i) “A-” pela Fitch Ratings ou Standard & Poors, ou (b.ii) “A3” emitida pela agência de notação de risco Moody's.

- (i) A aceitação da GARANTIA CORPORATIVA DO CONTROLADOR está condicionada à análise de limite de crédito da empresa garantidora, e constitui prerrogativa exclusiva do TRANSPORTADOR, de modo que o atendimento dos requisitos previstos neste item não resulta em obrigação de qualquer natureza do TRANSPORTADOR, que poderá avaliar tal modalidade de garantia a seu critério, segundo sua política interna de análise de crédito e observados os princípios da isonomia e transparência;
- (ii) Os termos da GARANTIA CORPORATIVA DO CONTROLADOR serão regulados por instrumento contratual próprio, a ser firmado entre o TRANSPORTADOR, o CARREGADOR e a empresa garantidora, cuja minuta deverá ser previamente aprovada pelo Transportador até que esteja disponível em seu sítio eletrônico Modelo de Contrato de GARANTIA DE CORPORATIVA DO CONTROLADOR;
- (iii) Para fins de aceitação da GARANTIA CORPORATIVA DO CONTROLADOR, será deduzido do limite de crédito da empresa garantidora os montantes comprometidos e/ou utilizados em contratos de transporte ainda não adimplidos junto ao TRANSPORTADOR, de forma que tais valores somente poderão ser reintegrados ao limite de crédito da garantidora na medida e ao tempo da efetivação dos respectivos pagamentos;
- (iv) O TRANSPORTADOR se reserva o direito de revisar o limite de crédito da empresa garantidora a qualquer tempo, conforme os critérios estabelecidos na sua política interna de análise de crédito; e

15.1.4 Mediante solicitação do CARREGADOR, através do PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE (POC), o TRANSPORTADOR realizará a análise de crédito do CARREGADOR para avaliar a concessão de linha de crédito corporativo (“LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR”) que possa substituir, parcial ou

totalmente, os instrumentos de GARANTIA DO CONTRATO listados nos itens anteriores.

- (i) A utilização do LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR é aplicável apenas para os contratos de transporte cujo objeto seja um PRODUTO DE CURTO PRAZO diário e/ou mensal;
- (ii) O CARREGADOR deverá apresentar, caso seja detentor, classificação de risco de crédito de longo prazo (*rating*), conforme aplicável, **(a)** no âmbito nacional, entre (a.i) “AAA.br” e “A-.br” pela Fitch Ratings ou Standard & Poors, ou (a.ii) entre “Aaa.br” e “A3.br” pela Moodys; ou **(b)** no âmbito internacional, igual ou superior a (b.i) “A-” pela Fitch Ratings ou Standard & Poors, ou (b.ii) “A3” emitida pela agência de notação de risco Moody’s;
- (iii) Caso não possua o item (ii) acima, o CARREGADOR deverá apresentar:
 - (a) os (três) últimos demonstrativos financeiros anuais do CARREGADOR assinados pelo respectivo contador e/ou responsável legal do CARREGADOR, os quais devem conter: (i) balanço patrimonial, (ii) demonstrativo do resultado do exercício. (iii) demonstrações do fluxo de caixa, (iv) demonstração dos lucros ou prejuízos acumulados, podendo ser substituído pela demonstração das mutações do patrimônio líquido e (v) notas explicativas, assim como o parecer dos auditores independentes, quando disponível;
 - (b) o faturamento do CARREGADOR dos últimos 6 meses.

- 15.1.4.1 A análise das informações comerciais e de crédito do CARREGADOR será realizada pelo TRANSPORTADOR no prazo de até 10 dias úteis contados do recebimento da solicitação de análise de LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR e dos documentos comprobatórios para tal análise;
- 15.1.4.2 A concessão de LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR constitui prerrogativa do TRANSPORTADOR, que poderá avaliar tal modalidade de garantia a seu exclusivo critério, segundo sua política e normas internas de análise de crédito e observados os princípios da isonomia e transparência;
- 15.1.4.3 O envio de solicitação de análise de LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR não configura, sob qualquer aspecto, uma obrigação de qualquer natureza do TRANSPORTADOR perante o CARREGADOR interessado, sendo certo que a não aprovação do LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR (total ou parcial) não poderá ser invocada como razão para o descumprimento de qualquer obrigação estabelecida para o CARREGADOR no presente CONTRATO DE TRANSPORTE;
- 15.1.4.4 Será deduzido do LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR os montantes comprometidos e/ou utilizados em contratos de transporte ainda não adimplidos junto ao TRANSPORTADOR, de forma que tais valores somente poderão ser reintegrados ao LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR na medida e ao tempo da efetivação dos respectivos pagamentos; e
- 15.1.4.5 O TRANSPORTADOR se reserva o direito de revisar o LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR a qualquer tempo, conforme critérios estabelecidos na política interna de análise de crédito do TRANSPORTADOR;
- 15.1.4.6 O LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR será analisado periodicamente pelo TRANSPORTADOR, sendo disponibilizado ao CARREGADOR seu valor atualizado mensalmente.

- 15.2. A GARANTIA DO CONTRATO deverá ser prestada pelo CARREGADOR e estar disponível ao

TRANSPORTADOR nas seguintes datas:

- (I) Para os CONTRATOS cujo objeto seja um PRODUTO DE CURTO PRAZO, a GARANTIA DO CONTRATO deverá ser prestada até a data-limite estabelecida no CRONOGRAMA.
- (II) Para os CONTRATOS cujo objeto seja um PRODUTO ANUAL, (a) se o CONTRATO tiver DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE fixada em 01 de janeiro do ANO imediatamente seguinte ao ANO em que ocorreu o PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE, a GARANTIA DO CONTRATO deverá ser prestada até a data-limite estabelecida no CRONOGRAMA; (b) se o CONTRATO tiver DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE fixada em data posterior àquela indicada no item 'a', a GARANTIA DO CONTRATO deverá estar disponível para o TRANSPORTADOR com antecedência mínima de 90 (noventa) dias da DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE

- 15.2.1. Para todos os CONTRATOS DE TRANSPORTE, a GARANTIA DO CONTRATO deverá ser mantida em vigor e válida até a data do término (a) do CONTRATO DE TRANSPORTE 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 do número de dias de sua duração, limitado a 100 (cem) dias, multiplicado pela QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA multiplicado pelo somatório da (i) TARIFA DE TRANSPORTE DE ENTRADA ou DE SAÍDA e da (ii) TARIFA DE CAPACIDADE – EMPACOTAMENTO (“VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO”).
- 15.5. Para contatos de duração superior a um mês, a GARANTIA DO CONTRATO deverá ser ajustada 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 dos volumes médios efetivamente movimentados que superem a QDC, calculados em base rolante nos últimos 30 dias. No caso de não reestabelecimento ou constituição da GARANTIA DO CONTRATO pelo CARREGADOR nos termos aqui estabelecidos, aplicar-se-á o disposto na Cláusula 15.9, sem prejuízo do direito de rescisão do CONTRATO DE TRANSPORTE por parte do TRANSPORTADOR.”
- 15.5.1. 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, Apêndice IV do CONTRATO MASTER, ou aumentadas nos termos permitidos pela LEGISLAÇÃO APPLICÁVEL, 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 10.6.3 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 DE TRANSPORTE, 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 DE TRANSPORTE, 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 FIRME nos termos do 10.6.3 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 DE TRANSPORTE.
- 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 DE TRANSPORTE 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 E RENÚNCIA DE CAPACIDADE

- 16.1 Cessão. O CONTRATO DE TRANSPORTE bem como os direitos e obrigações deles decorrentes, poderão ser cedidos por qualquer das PARTES, total ou parcialmente, desde que haja o

consentimento por escrito da outra PARTE, o qual não poderá ser imotivadamente negado se atendidos os requisitos do item 16.1.1.

- 16.1.1 Para o consentimento a que se refere o item 16.1, é requisito essencial que a PARTE que pretende ceder o CONTRATO DE TRANSPORTE demonstre que o cessionário reúne condições de garantia técnica e solvência econômica satisfatórias para assumir, no todo ou em parte, as obrigações decorrentes da cessão, sem que a outra PARTE incida num risco comercial e econômico maior que o assumido, cabendo a essa PARTE (parte cedida), motivadamente, determinar que o pretenso cessionário reúne as condições necessárias à efetivação da cessão pretendida.
- 16.1.2 O TRANSPORTADOR poderá solicitar informações adicionais do CARREGADOR CEDENTE para dirimir eventuais dúvidas e obter informações adicionais sobre a solicitação de cessão da CAPACIDADE CONTRATADA.
- 16.2 A cessão da CAPACIDADE CONTRATADA, pelo CARREGADOR CEDENTE ao CARREGADOR CESSIONÁRIO, será realizada por meio do ACORDO DE CESSÃO DE CAPACIDADE, nos termos da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, sem que o TRANSPORTADOR incida num risco comercial, operacional ou econômico maior que o assumido ao tempo da contratação original, observando-se o previsto abaixo:
 - 16.2.1 Observados os itens acima, a cessão pelo prazo total remanescente do CONTRATO DE TRANSPORTE exonerará o CARREGADOR CEDENTE de suas obrigações contratuais cedidas, aplicando-se o disposto a seguir:
 - (i) A cessão de apenas uma parcela da CAPACIDADE CONTRATADA será realizada mediante a celebração de (a) termo aditivo ao presente CONTRATO para refletir a nova CAPACIDADE CONTRATADA e (b) novo CONTRATO DE TRANSPORTE entre o TRANSPORTADOR e o CARREGADOR CESSIONÁRIO;
 - (ii) A cessão da totalidade da CAPACIDADE CONTRATADA será realizada mediante a (a) extinção do presente CONTRATO e (b) celebração de um novo CONTRATO DE TRANSPORTE entre o TRANSPORTADOR e o CARREGADOR CESSIONÁRIO.
 - 16.2.2 Observados os itens 16.1 e seguintes acima, a cessão por período inferior ao prazo remanescente do CONTRATO exonerará o CARREGADOR CEDENTE das suas obrigações contratuais cedidas. Nesse caso, tanto a cessão de apenas uma parcela da CAPACIDADE CONTRATADA como da sua totalidade será realizada mediante a celebração de (a) termo aditivo ao presente CONTRATO para refletir a CAPACIDADE CONTRATADA remanescente e o seu prazo de vigência e (b) na celebração de um novo CONTRATO DE TRANSPORTE entre o TRANSPORTADOR e o CARREGADOR CESSIONÁRIO.
 - 16.2.3 Ao término do prazo da vigência da cessão da CAPACIDADE CONTRATADA cedida nos termos do item 16.2.2, o presente CONTRATO será reestabelecido às condições em vigor imediatamente antes da cessão.
 - 16.3 Sem prejuízo de qualquer disposição de LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, o ACORDO DE CESSÃO DE CAPACIDADE deverá conter, no mínimo:
 - (i) Prazo da CESSÃO DE CAPACIDADE CONTRATADA e data de início sujeita à celebração de um novo CONTRATO DE TRANSPORTE entre o TRANSPORTADOR e o CARREGADOR CESSIONÁRIO;

- (ii) CAPACIDADE CONTRATADA cedida, por ZONA DE SAÍDA e PONTO DE ENTRADA, conforme o caso;
- (iii) Remunerações e condições de pagamento;
- (iv) Cláusulas que disciplinem, para o CARREGADOR CESSIONÁRIO, os procedimentos necessários para a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE, nos termos do presente CONTRATO.

- 16.4 O CARREGADOR CEDENTE deverá manter o TRANSPORTADOR permanentemente informado sobre suas tratativas preliminares para efetivar uma CESSÃO DE CAPACIDADE CONTRATADA, bem como sobre o início, andamento e perspectiva de conclusão da negociação do correspondente ACORDO DE CESSÃO DE CAPACIDADE, devendo apresentar ao TRANSPORTADOR, no prazo mínimo de 90 (noventa) dias antes da previsão de celebração do ACORDO DE CESSÃO DE CAPACIDADE, sua intenção em ceder total ou parcialmente a CAPACIDADE CONTRATADA. As operações de cessão da CAPACIDADE CONTRATADA só terão efeito perante o TRANSPORTADOR e o presente CONTRATO após celebração de um novo CONTRATO DE TRANSPORTE entre o TRANSPORTADOR e o CARREGADOR CESSIONÁRIO, de forma que o TRANSPORTADOR possa cumprir suas obrigações previstas em LEGISLAÇÃO APLICÁVEL e operacionalizar o atendimento ao CARREGADOR CESSIONÁRIO.
- 16.5 Os prazos máximos de vigência, as condições tarifárias e não tarifárias dos ACORDOS DE CESSÃO DE CAPACIDADE deverão ser compatíveis, do ponto de vista comercial e operacional, com os CONTRATOS DE TRANSPORTE cedidos, ressalvados eventuais custos decorrentes da cessão, os quais deverão ser suportados financeiramente pelo CARREGADOR CEDENTE ou pelo CESSIONÁRIO, conforme estipulado no ACORDO DE CESSÃO.
- 16.6 Renúncia. Nos termos da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, o CARREGADOR poderá renunciar à CAPACIDADE CONTRATADA, parcial ou integralmente, estando a descontratação sujeita à recontratação da CAPACIDADE RENUNCIADA, desde que esta ocorra no mesmo PONTO DE ENTRADA ou em ZONAS DE SAÍDAS localizadas na mesma unidade federativa.
- 16.6.1 Para a renúncia de que trata o item 16.6 acima, o CARREGADOR deve informar ao TRANSPORTADOR o seu interesse em renunciar à CAPACIDADE CONTRATADA por meio de Carta de Renúncia, conforme modelo disponibilizado no POC, encaminhada na forma do item 8.2.1 do CONTRATO DE TRANSPORTE.
- 16.6.2 O TRANSPORTADOR, após receber a carta supramencionada, ofertará a CAPACIDADE RENUNCIADA através do POC, respeitando o PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE, ficando a oferta da CAPACIDADE RENUNCIADA sujeita ao CRONOGRAMA do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO ao qual for submetida, seja anual ou de curto prazo.
- 16.6.3 Somente após a efetiva contratação da CAPACIDADE RENUNCIADA, pelo prazo remanescente do CONTRATO DE TRANSPORTE, cessarão as obrigações do CARREGADOR. Até a celebração do novo contrato de transporte entre o TRANSPORTADOR e o(s) novo(s) carregador(es), todas as obrigações decorrentes do CONTRATO DE TRANSPORTE, incluindo o pagamento dos DOCUMENTOS DE COBRANÇA devidos até a celebração do novo contrato de transporte, permanecerão válidas e exigíveis.
- 16.6.3.1 Uma vez suprida a condição prevista no item 16.6.3 acima, as PARTES ratificarão o encerramento das obrigações decorrentes do CONTRATO DE TRANSPORTE, celebrando termo de encerramento e quitação de contrato ou outro instrumento equivalente.

CLÁUSULA DEZESSETE – CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL

- 17.1 A não utilização sistemática da CAPACIDADE CONTRATADA, pelo CARREGADOR, em determinado PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA, para o qual haja demanda no mercado por contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME e/ou SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, poderá dar ensejo à identificação de CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL e a implementação de ações de GERENCIAMENTO DE CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL, previstas neste CONTRATO e na LEGISLAÇÃO APPLICÁVEL.
- 17.2 Requisitos para Caracterização de Não Utilização de CAPACIDADE CONTRATADA de Modo Sistemático
- 17.2.1 O enquadramento de não-utilização da CAPACIDADE CONTRATADA, pelo CARREGADOR, em um determinado PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA, como hipótese de CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL está condicionado à ocorrência simultânea das seguintes situações:
- (i) Existência de interesse de terceiros em contratar SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME no PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA, registrado formalmente no PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE do TRANSPORTADOR;
 - (ii) Ausência de CAPACIDADE TÉCNICA disponível no PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA, para contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME;
 - (iii) A não utilização, de forma prolongada e sistemática, pelo CARREGADOR da CAPACIDADE CONTRATADA no PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA, assim entendida a situação na qual a média aritmética simples das QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS DE SAÍDA ou das QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS DE ENTRADA, conforme aplicável, durante um intervalo de tempo de (i) 2 (duas) semanas, para contratos de transporte com duração inferior a 1 (um) ano e, (ii) de 4 (quatro) meses, para contratos de transporte de duração de um ano, corresponda a menos do que 80% da CAPACIDADE CONTRATADA para o respectivo PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA, observando-se o seguinte:
 - (a) O primeiro período de avaliação iniciar-se-á na DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE e será seguido pelos demais, sucessivamente, durante a vigência do CONTRATO;
 - (b) a verificação de média aritmética simples das QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS será feita de forma isolada em cada período, desconsiderando-se as médias observadas nos períodos precedentes;
 - (c) para fins de verificação de utilização da CAPACIDADE CONTRATADA, considerar-se-á a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA por PONTO DE ENTRADA ou a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA por ZONA DE SAÍDA, conforme o caso, vigente durante período de avaliação em referência
- 17.2.2 Não estarão sujeitos às regras de CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL os contratos de transporte:
- (i) que por sua natureza apresentem variações sazonais de injeção ou retirada de gás como, por exemplo, aqueles destinados à geração termelétrica;

- (ii) com entregas ou recebimento de quantidades de gás em regime de batelada;
- (iii) que tiveram a utilização da CAPACIDADE CONTRATADA reduzida por causa da ocorrência de eventos de FORÇA MAIOR, MANUTENÇÕES PROGRAMADAS ou FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE.
- (iv) com prazo de duração inferior a 90 (noventa) dias.

17.3 Procedimentos para Caracterização de CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL

- 17.3.1 Caso identifique a ocorrência simultânea das situações previstas no item 17.2.2 acima, em determinado período de avaliação, o TRANSPORTADOR:
 - (i) Nos 10 (dez) DIAS subsequentes à data de término do período de avaliação; informará os resultados da avaliação à ANP;
 - (ii) Nos 15 (quinze) DIAS subsequentes à data de término do período de avaliação, notificará o CARREGADOR e a ANP da ocorrência de indícios de CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL, a fim de que os procedimentos previstos na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL para fins de apuração da efetiva existência de CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL sejam observados.
- 17.3.2 Se ao término dos procedimentos previstos no item 17.3.1 “ii”, e havendo decisão da ANP confirmando a existência de CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL, a não utilização da CAPACIDADE CONTRATADA seja, no todo ou em parte, enquadrada como CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL, o TRANSPORTADOR adotará a seguinte procedimento para GERENCIAMENTO DO CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL:
 - (i) Até 15 (quinze) DIAS da decisão da ANP de CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL, o TRANSPORTADOR ofertará a CAPACIDADE DE TRANSPORTE relativa ao CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL aos terceiros interessados que tenham registrado suas demandas para utilização de CAPACIDADE DE TRANSPORTE no respectivo PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA, nos termos do item 17.2.1 “i”, observando a ordem cronológica dessas demandas conforme registros do PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE;
 - (ii) O primeiro interessado, de acordo com o item “i” acima, poderá adquirir a integralidade ou parte da capacidade ofertada;
 - (iii) No caso de aquisição parcial da CAPACIDADE DE TRANSPORTE pelo primeiro interessado, a capacidade remanescente será ofertada ao segundo interessado cadastrado na plataforma eletrônica, e assim sucessivamente, até que toda a capacidade objeto de transferência seja recontratada;
 - (iv) O novo carregador deverá atender às condições de qualificação técnica e financeira satisfatórias para assumir, no todo ou em parte, a CAPACIDADE DE TRANSPORTE objeto de transferência, sem que o TRANSPORTADOR incida num risco comercial, operacional ou econômico maior que o assumido ao tempo da contratação original, cabendo ao TRANSPORTADOR apresentar as razões para a eventual não aceitação do novo carregador;
 - (v) A efetiva transferência da capacidade ofertada está condicionada à celebração de um contrato

de transporte com o(s) novo(s) carregador(es), segundo os mesmos termos e condições do presente CONTRATO e de um instrumento de aditamento ao CONTRATO DE TRANSPORTE.

17.4 Direitos e Obrigações do CARREGADOR cuja CAPACIDADE CONTRATADA foi transferida:

17.4.1 O CARREGADOR que tiver CAPACIDADE CONTRATADA transferida por força de ações de GERENCIAMENTO DE CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL, nos termos do item 17.3.2 “v”,

- (i) permanecerá obrigado a cumprir com todas as obrigações previstas no CONTRATO DE TRANSPORTE referentes à CAPACIDADE DE TRANSPORTE transferida, inclusive, as de natureza financeira, até a data na qual seja iniciada a prestação de SERVIÇOS DE TRANSPORTE para a referida capacidade com o(s) novo(s) carregador(es) ou a data do término do CONTRATO DE TRANSPORTE, o que ocorrer primeiro; e
- (ii) somente poderá exercer o direito de reserva da CAPACIDADE DE TRANSPORTE transferida até a data na qual seja iniciada a prestação de SERVIÇOS DE TRANSPORTE para a referida capacidade com o(s) novo(s) carregador (es).

17.4.2 Caso a CAPACIDADE DE TRANSPORTE seja transferida por prazo inferior ao do término do CONTRATO DE TRANSPORTE, a referida capacidade voltará a integrar a CAPACIDADE CONTRATADA do CARREGADOR, nos termos e condições deste CONTRATO, no DIA subsequente ao do término do(s) novo(s) CONTRATO DE TRANSPORTE celebrado em decorrência das ações de GERENCIAMENTO DE CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL.

CLÁUSULA DEZOITO – REGRAS GERAIS DE UTILIZAÇÃO COMPARTILHADA

18.1 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 DEZENOVE – AJUSTES DECORRENTES DA PUBLICAÇÃO DE UM CÓDIGO DE REDE

19.1 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.

CLÁUSULA VINTE – AJUSTES NO CONTRATO MASTER VIGENTE DETERMINADOS PELA ANP

20.1. Os contratos de transporte firmados entre as PARTES serão regidos pelo CONTRATO MASTER,

conforme eventual aditamento, nos termos do item 20.2 abaixo, aprovado pelo órgão regulador ANP para cada ANO calendário do ciclo tarifário.

- 20.2. Havendo determinação da ANP e/ou alteração da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL ao presente CONTRATO MASTER e/ou aos Contratos de Transporte celebrados em seu âmbito que, no entender da Autarquia, deva ser refletida nos termos e condições deste CONTRATO MASTER ao longo de sua vigência ou nos termos e condições de qualquer contrato de transporte celebrado no âmbito deste CONTRATO MASTER, as PARTES se comprometem, mediante determinação formal da ANP, a realizar os ajustes necessários no CONTRATO MASTER e/ou nos contratos de transporte, conforme o caso, para refletir a referida determinação da ANP e/ou alteração da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL (“MODIFICAÇÃO DETERMINADA”), ressalvando-se que qualquer MODIFICAÇÃO DETERMINADA somente não será implementada se implicar, justificadamente, 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.
- 20.3. 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.
- 20.4. As PARTES aceitam e reconhecem que, uma vez atendidos os requisitos dos itens 20.2 e 20.3 acima, bem como daqueles previstos na Cláusula 19 do TCG, conforme o caso, estarão obrigadas a celebrar termo aditivo ao presente CONTRATO MASTER e/ou aos contratos de transporte celebrados em seu âmbito, os quais serão consolidados para incluir a referida MODIFICAÇÃO DETERMINADA. O prazo para a celebração do(s) referido(s) termos aditivos será conforme definição da ANP ou, na sua ausência, em prazo razoável determinado pelo TRANSPORTADOR.
- 20.5. O descumprimento da obrigação estabelecida no item 20.4 por qualquer das PARTES em relação à celebração de um termo aditivo a um CONTRATO DE TRANSPORTE ou ao presente CONTRATO MASTER terá o seguinte tratamento: (i) se não houver nenhum CONTRATO DE TRANSPORTE em vigor em relação ao presente CONTRATO MASTER no momento da caracterização do descumprimento, aplicar-se-á o disposto 7.2 deste CONTRATO MASTER ou (ii) havendo um ou mais CONTRATOS DE TRANSPORTE em vigor ao tempo da caracterização do descumprimento, tal descumprimento será equiparado a um inadimplemento da PARTE no(s) CONTRATO(S) DE TRANSPORTE em questão.

CLÁUSULA VINTE E UM – GÁS DESCONFORME

21.1 Identificação de Gás Desconforme na Rede de Transporte

- 21.1.1. 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.
- 21.1.2. Caso a desconformidade seja identificada pelo TRANSPORTADOR, ele emitirá o AVISO DE GÁS DESCONFORME para os carregadores potencialmente afetados.
- 21.1.3. Caso a desconformidade seja identificada pelo CARREGADOR DE ENTRADA ou CARREGADOR DE SAÍDA, ele emitirá o AVISO DE GÁS DESCONFORME ao TRANSPORTADOR e este, ato contínuo, deverá

emitir AVISO DE GÁS DESCONFORME aos carregadores potencialmente afetados.

- 21.1.4. O AVISO DE GÁS DESCONFORME deverá conter as seguintes informações, sempre que disponíveis, 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.
- 21.1.5. Após o recebimento ou expedição 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.
- 21.1.6. 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.
- 21.1.7. Caso a disponibilização de GÁS DESCONFORME implique na necessidade de redução ou de interrupção da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, tal fato não suspenderá ou exonerará a obrigação do pagamento do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e ENCARGO DE CAPACIDADE NÃO UTILIZADA pelo CARREGADOR DE ENTRADA, mesmo nos casos em que a injeção de GÁS DESCONFORME tenha sido provocada por outro carregador de entrada.
- 21.1.8. Sem prejuízo da responsabilidade do CARREGADOR DE ENTRADA prevista no item 21.2.1, 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 21.2.2 “iv” e 21.2.5.
- 21.1.9. Sem prejuízo de qualquer penalidade ou obrigação estabelecida no CONTRATO DE TRANSPORTE, as obrigações de BALANCEAMENTO causadas pela redução ou interrupção do recebimento de GÁS no PONTO DE ENTRADA segundo o disposto nos itens 21.1.6 e 21.1.7 acima serão apuradas conforme as disposições previstas no Apêndice II deste TCG.

21.1.10. Na ocorrência de presença de resíduos sólidos ou líquidos nas instalações dos carregadores de saída, deverá ser implementado um processo coordenado entre carregador de saída e TRANSPORTADOR, para que as coletas de resíduos sejam acompanhadas por um representante do TRANSPORTADOR ou quem este indicar. Caso sejam detectados resíduos durante as coletas conjuntas, o material será acondicionado, armazenado nas bases operacionais da malha de Transporte e conduzido para análises laboratoriais, sendo instaurado um processo investigativo sob responsabilidade do TRANSPORTADOR. As amostras deverão ser armazenadas separadamente por dia e ponto de saída. Para fins de aplicação de penalidades e indenizações, somente serão aceitos os resultados provenientes do processo de coleta conjunta de resíduos

21.2. Responsabilidade do CARREGADOR DE ENTRADA por GÁS DESCONFORME

21.2.1. 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.

21.2.2. 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 21.1.8, ou para realizar o BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE,
- (v) danos decorrentes de redução de receita relacionada ao ENCARGO DE CAPACIDADE NÃO UTILIZADA devido ao TRANSPORTADOR no CONTRATO, em outros contratos de transporte ou CONTRATOS LEGADOS. (DANOS POR GÁS DESCONFORME).

21.2.3. 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.

21.2.4. 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,

- 21.2.5. 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.

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

- 21.3.1. 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 (a) 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.

- 21.3.2. 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 21.3.1“i” acima.

- 21.3.3. Após o recebimento do pagamento previsto no item 21.3.2 do CARREGADOR DE ENTRADA responsável pelo GÁS DESCONFORME, o TRANSPORTADOR efetuará o ressarcimento ao(s) carregador(es) e/ou terceiro prejudicado pelo GÁS DESCONFORME.

- 21.3.4. Caso o CARREGADOR DE ENTRADA responsável pelo GÁS DESCONFORME não efetue o pagamento previsto no item 21.3.2, 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.

21.4 Responsabilidade do TRANSPORTADOR pela ocorrência de Gás Desconforme

- 21.4.1. Ressalvadas as hipóteses previstas no item 21.4.3, 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 9.2 deste TCG

- 21.4.2. 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..

21.4.3. Mesmo que a existência de culpa exclusiva do TRANSPORTADOR seja identificada na forma do item 21.4.2, o TRANSPORTADOR não estará obrigado a efetuar o pagamento da penalidade prevista no item 21.4.1, caso:

- (i) ocorra a entrega de GÁS DESCONFORME a um carregador de saída no PONTO DE SAÍDA em função da entrega de GÁS DESCONFORME por um CARREGADOR DE ENTRADA 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;
- (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; ou
- (iv) o CARREGADOR DE SAÍDA não tenha se manifestado formalmente sobre rejeitar ou receber o GÁS DESCONFORME nos termos do item 21.1.5.

CLÁUSULA VINTE E DOIS – PROTEÇÃO DE DADOS PESSOAIS

22.1. As PARTES obrigam-se, sempre que aplicável, a atuar no presente CONTRATO MASTER em conformidade com a legislação vigente sobre proteção de dados relativos a uma pessoa física (“Titular”) identificada ou identificável (“DADOS PESSOAIS”) e as determinações de órgãos reguladores/fiscalizadores sobre a matéria, em especial a Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (Lei nº 13.709/18), além de adotar as medidas, ferramentas e tecnologias necessárias e suficientes para garantir a segurança, confidencialidade, pseudonimização e a criptografia dos DADOS PESSOAIS, inclusive no seu armazenamento e transmissão dos dados pessoais tratados no âmbito deste CONTRATO MASTER, responsabilizando-se 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, em decorrência deste CONTRATO MASTER.

- 22.2. As PARTES reconhecem que, em razão deste CONTRATO, realizarão atividades de tratamento de DADOS PESSOAIS estritamente relacionadas às pessoas naturais dos representantes legais e demais signatários do CONTRATO, sendo vedado o tratamento dos DADOS PESSOAIS para quaisquer outras finalidades não expressamente previstas ou relacionadas a este CONTRATO, sendo o prazo de guarda o necessário para execução do CONTRATO e cumprimento de obrigações legais

CLÁUSULA VINTE E TRÊS – ÉTICA E ANTICORRUPÇÃO

- 23.1. Em relação às operações, serviços e outras atividades relativas a este CONTRATO MASTER e outros instrumentos decorrentes ou conexos, as PARTES declaram que cumprem e cumprirão toda e qualquer LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, inclusive, sem limitação, a Lei nº 12.846/13, o Decreto 11.129/22, a Lei nº 8.429/92, a Lei nº 9.613/98, o Título X do Código Penal brasileiro.
- 23.2. As PARTES cumprirão com todas as leis, regulamentos e regras aplicáveis à execução das obrigações ora assumidas pelo presente CONTRATO MASTER e/ou no CONTRATO DE TRANSPORTE, e neste sentido não deverão, direta ou indiretamente oferecer, pagar, prometer pagar ou autorizar o pagamento de qualquer quantia, ou oferecer, dar, prometer dar ou autorizar dar qualquer valor para qualquer dirigente ou qualquer empregado de qualquer AUTORIDADE GOVERNAMENTAL ou qualquer departamento, agência, órgãos ou companhias subsidiárias integrais destas, qualquer partido político, empregado ou dirigente ou qualquer candidato a cargo político ou qualquer subdivisão política, ou qualquer pessoa, enquanto sabendo ou tendo razões para saber que toda ou uma parte de tal quantia ou coisa ou valor será oferecida, dada ou prometida, direta ou indiretamente para dirigentes governamentais com o objetivo de (i) influenciar qualquer ato ou decisão de tal dirigente governamental, inclusive uma decisão de faltar com o cumprimento de suas funções oficiais; ou (ii) induzir tal dirigente a fazer ou deixar de fazer qualquer ato com violação de seus deveres legais; ou (iii) induzir tal dirigente governamental a usar sua influência com o governo ou órgãos auxiliares deste, com o objetivo de dar assistência a qualquer das PARTES na obtenção ou reserva de negócios com ou direcionando negócios para qualquer pessoa.
- 23.3. As PARTES deverão assegurar que todos os seus administradores, empregados, subcontratados, fornecedores, agentes, afiliadas, acionistas e partes relacionadas cumpram com as obrigações anteriormente mencionadas, devendo impor aos seus subcontratados e quaisquer outros agentes em conexão com este CONTRATO MASTER e/ou no CONTRATO DE TRANSPORTE, cláusulas com obrigações semelhantes.
- 23.4. As PARTES declaram que possuem e cumprem seus respectivos programas de integridade, particularmente os compromissos e códigos de ética, desenvolvimento sustentável, proteção à direitos humanos e dever de vigilância. As PARTES declaram e garantem que desconhecem, até o momento, estarem envolvidas em qualquer atividade ou prática que constitua uma infração aos Códigos de Ética que se submetem. O CARREGADOR compromete-se a notificar imediatamente o TRANSPORTADOR em caso de qualquer alteração à sua situação de conformidade com tais documentos.
- 23.5. Qualquer descumprimento das obrigações assumidas nesta Cláusula, constituirá inadimplemento deste CONTRATO MASTER e do CONTRATO DE TRANSPORTE, caso firmado entre as PARTES, dando direito ao TRANSPORTADOR de suspender e/ou rescindir este CONTRATO MASTER e/ou CONTRATO DE TRANSPORTE, conforme cada caso. Em caso de rescisão nos termos desta Cláusula, o TRANSPORTADOR fará jus a multa rescisória não compensatória, sem prejuízo de quaisquer perdas e danos ou quaisquer outros direitos previstos neste CONTRATO MASTER e/ou ao CONTRATO DE TRANSPORTE.

ANEXO II – TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS DO CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME (“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 nº 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 (“Mm³”), 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 nº1, de 10 de junho de 2013, ou as que venham a substituí-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/cm²”).
- 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 nº1, 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 nº1 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 II, Apêndice III 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 nº1 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 MEDAÇÃO de GÁS NATURAL

- 2.5.1 O TRANSPORTADOR instalará, manterá e operará, os equipamentos do SISTEMA DE MEDAÇÃO 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 nº01/2013, 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
Audit Trails
Relatório de teste de estanqueidade de válvulas
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 1º DIA ÚTIL do MÊS subsequente ao MÊS de solicitação.
- 2.5.2.2. As calibrações ordinárias 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 DE TRANSPORTE.

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 nº1, 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 ordinárias dos equipamentos do SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL, com pelo menos 5 dias úteis de antecedência da realização do evento, 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 2 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 Correção de Erros e Falhas de Medição

- 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 estática	+/- 0,50 % do span
Instrumento de pressão diferencial	+/- 0,25% do span
Instrumento de temperatura	+/- 0,50% do span
Medidor de vazão tipo turbina	Conforme AGA-7
Medidor de vazão tipo ultrassônico	Conforme AGA-9
Cromatógrafo	Conforme ISO 6974 / Portaria INMETRO nº188/ 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 nº1, 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:

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

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

Logo:

$$FC = \frac{1}{\sqrt{\frac{(1 + E_{P\text{ relativo}}) \cdot (1 + E_{\Delta P\text{ relativo}})}{(1 + E_{T\text{ relativo}})}}}$$

Onde:

Er^Q é o erro relativo à medição de vazão;

$E_{P\text{ relativo}}$ é o erro relativo encontrado na calibração do medidor de pressão;

$E_{\Delta P\text{ relativo}}$ é o erro relativo encontrado na calibração do medidor de pressão estática;

$E_{T\text{ relativo}}$ 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);

<i>Qf</i>	-	corresponde à vazão na condição operacional (vazão média);
<i>Pf</i>	-	corresponde pressão nas condições operacionais (pressão média);
<i>Pb</i>	-	corresponde a pressão nas CONDIÇÕES DE REFERÊNCIA;
<i>Ptm</i>		corresponde à pressão atmosférica
<i>Tf</i>	-	corresponde à temperatura absoluta nas condições operacionais (temperatura média);
<i>Tb</i>	-	corresponde à temperatura nas CONDIÇÕES DE REFERÊNCIA;
<i>Zf</i>	-	corresponde ao fator de compressibilidade nas condições operacionais;
<i>Zb</i>	-	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:

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

- 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, apresentando 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:

$$GNC_j = (E_{j-1} - E_j + QDRR_j - QDER_j - GCOM_j - QPO_j - QPE_j)$$

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 DIÁRIA 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.
- 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 DE TRANSPORTE.
- 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 DE TRANSPORTE, 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 estimativa de extensão da redução da CAPACIDADE DE TRANSPORTE.

- 4.2.2.1 O CARREGADOR deve disponibilizar o planejamento indicativo semestral de MANUTENÇÃO PROGRAMADA de suas respectivas instalações, 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 estimativa de extensão da redução de uso da capacidade de transporte
- 4.2.2.2 Sem prejuízo do disposto no item 4.2.1, o TRANSPORTADOR ou o CARREGADOR enviará à outra PARTE a 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 do CARREGADOR.
- 4.2.2.3 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 à outra PARTE 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 à outra PARTES 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 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 e ENCARGO DE CAPACIDADE NÃO UTILIZADA atribuível ao DIA OPERACIONAL em questão.

4.3 MANUTENÇÕES NÃO-PROGRAMADAS

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 ou CARREGADOR notificará a outra PARTE 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 e ENCARGO DE CAPACIDADE NÃO UTILIZADA 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 Atendimento a Situações Contingenciais

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 no Protocolo de Responsabilidade e anexo (Procedimento Mútuo Operacional, 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 II – TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS DO CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME (“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 em seu(s) CONTRATO(S) DE TRANSPORTE, neste TCG.
- 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:

$$LTP = + \text{ ou } - 5,0\%^* (\text{somatório QDCE} + \text{somatório QDCS})$$

Onde:

<i>LTP</i>	limite de tolerância do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR;
<i>QDCE</i>	QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA DE ENTRADA;
<i>QDCS</i>	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 em um determinado PONTO DE ENTRADA. 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 DESEQUILÍBRO 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 permitir maior liquidez ao mercado, atingir e 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 de direitos de capacidade ou de solicitações 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 às 19h 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) do DIA OPERACIONAL em questão; 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. Restringir às programações solicitadas pelos carregadores quando superado o limite de tolerância do SDPC, conforme descrito no item 1.1.4 deste Apêndice II ao TCG;
 - 1.3.3.2. Emitir alertas aos carregadores, sob a forma de NOTIFICAÇÕES;
 - 1.3.3.3. Efetuar a compra ou venda de quantidades de gás por meio dos GSA FLEXIBILIDADE ENTRADA ou por meio do GSA FLEXIBILIDADE SAÍDA, nos termos do item 1.4.2 abaixo.
 - 1.3.3.4. 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
 - 1.3.3.5. 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 DE TRANSPORTE, o TRANSPORTADOR poderá utilizar GSA FLEXIBILIDADE ENTRADA ou GSA FLEXIBILIDADE SAÍDA visando à maior eficiência na execução de suas AÇÕES DE BALANCEAMENTO, conforme sejam:
 - (i) Celebrados por meio de processos concorrenciais supervisionados pela ANP para auxiliar o TRANSPORTADOR no cumprimento de suas obrigações de BALANCEAMENTO (“SERVICOS 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) Celebrados por meio da 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 FLEXIBILIDADE ENTRADA e/ou do GSA FLEXIBILIDADE 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 FLEXIBILIDADE ENTRADA e/ou do GSA FLEXIBILIDADE SAÍDA serão feitas para ajustar o SALDO DO DESEQUILÍBRO DO SISTEMA sempre que constatar a ocorrência de níveis de DESEQUILÍBRO ALTO ou DESEQUILÍBRO SEVERO, conforme descrito no item 1.5.1.1.2, até que o SALDO DE DESEQUILÍBRO DO SISTEMA retorne a uma condição de nível do DESEQUILÍBRO 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 DESEQUILÍBRO 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 DESEQUILÍBRO 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 DESEQUILÍBRO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR ou a qualquer tempo, caso o SALDO DE DESEQUILÍBRO DO SISTEMA atinja os níveis ALTO ou SEVERO, 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 DESEQUILÍBRO 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 DESEQUILÍBRO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR a qualquer tempo, caso o SALDO DE DESEQUILÍBRO DO SISTEMA atinja os níveis ALTO ou SEVERO, 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 DESEQUILÍBRO DO SISTEMA.
- 1.4.4.1. Os mecanismos de FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA poderão ser exercidos por meio de GSA FLEXIBILIDADE ENTRADA e/ou do GSA FLEXIBILIDADE 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, para correção de desequilíbrio negativo:

- (i) O TRANSPORTADOR deverá adquirir o gás para regularizar o desequilíbrio negativo dos carregadores por meio da alternativa disponível para AÇÃO DE BALANCEAMENTO com menor preço de venda de GÁS NATURAL no dia da aquisição;
- (ii) O preço a ser repassado pelo TRANSPORTADOR aos carregadores causadores deverá considerar uma estimativa de custo das transações realizadas para fins de flexibilidade da REDE DE TRANSPORTE;
- (iii) Caso o valor repassado ao carregador seja superior ao efetivo custo médio do estoque de gás referente às transações realizadas para fins de flexibilidade da REDE DE TRANSPORTE, o TRANSPORTADOR emitirá documento fiscal a favor do carregador causador para regularizar a diferença do custo incorrido na aquisição;
- (iv) Caso o valor repassado ao carregador seja inferior ao efetivo custo médio do estoque de gás referente às transações realizadas para fins de flexibilidade da REDE DE TRANSPORTE, o TRANSPORTADOR emitirá documento fiscal contra o carregador causador para regularizar a diferença do custo incorrido na aquisição;
- (v) Apenas para regularizações de desequilíbrio para as quais não é necessária a utilização de gás natural adquirido por meio de GSA FLEXIBILIDADE ENTRADA, o preço do gás será igual ao custo médio do ESTOQUE DE GÁS DO TRANSPORTADOR;
- (vi) O seu pagamento será conforme os mesmos prazos e condições previstos para os DOCUMENTOS DE COBRANÇA emitidos pelo TRANSPORTADOR conforme item 10.1.1.

1.4.5.2. No caso de operação de compra e venda efetuada pelo TRANSPORTADOR, para correção de DESEQUILÍBRIO POSITIVO:

- (i) O TRANSPORTADOR deverá adquirir o gás para regularizar o desequilíbrio positivo dos carregadores por meio da alternativa disponível para AÇÃO DE BALANCEAMENTO com maior preço de venda de GÁS NATURAL no dia da aquisição;
- (ii) O preço a ser repassado pelo TRANSPORTADOR aos carregadores causadores deverá considerar a estimativa de custo das transações realizadas para fins de flexibilidade da REDE DE TRANSPORTE;
- (iii) Caso o valor repassado ao carregador seja inferior ao efetivo custo médio do estoque de gás referente às transações realizadas para fins de flexibilidade da REDE DE TRANSPORTE, o TRANSPORTADOR emitirá documento fiscal a favor do carregador causador para regularizar a diferença do custo incorrido na aquisição;

- (iv) Caso o valor repassado ao carregador seja superior ao efetivo custo médio do estoque de gás referente às transações realizadas para fins de flexibilidade da REDE DE TRANSPORTE, o TRANSPORTADOR emitirá documento fiscal contra o carregador causador para regularizar a diferença do custo incorrido na aquisição;
- (v) Apenas para regularizações de desequilíbrio para as quais não é necessária a utilização de gás natural adquirido por meio de GSA FLEXIBILIDADE SAÍDA, o preço do gás será igual ao custo médio do ESTOQUE DE GÁS DO TRANSPORTADOR;
- (vi) O referido pagamento será conforme os mesmos prazos e condições previstos para os DOCUMENTOS DE COBRANÇA emitidos pelo TRANSPORTADOR conforme item 10.1.1.

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 DESEQUILÍBRIOS DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR, observando-se o disposto na LEGISLAÇÃO APPLICÁVEL, 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, Apêndice IV do CONTRATO MASTER.

1.5. Ferramentas para Acompanhamento de SALDOS DE DESEQUILÍBRIOS:

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 DESEQUILÍBRIOS DO SISTEMA (SDS);
- (iii) a Curva de Saldo de DESEQUILÍBRIOS 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.

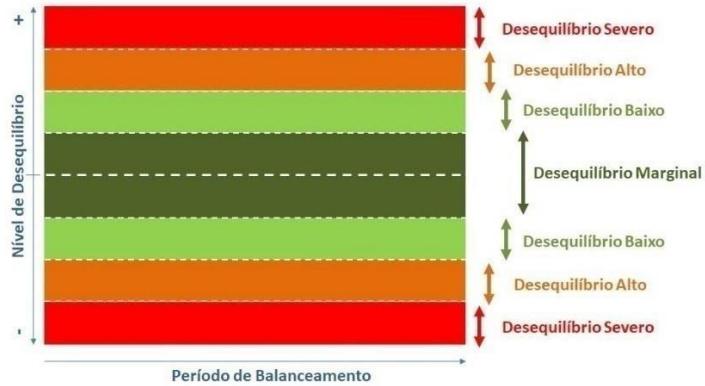
1.5.1.1.2. Neste gráfico serão indicados os seguintes níveis de desequilíbrio, com a representação dos diferentes graus de criticidade de desequilíbrio da REDE DE TRANSPORTE para o PERÍODO DE BALANCEAMENTO:

- (i) Nível de DESEQUILÍBRIOS MARGINAL: zona de criticidade muito baixa.
- (ii) Nível de DESEQUILÍBRIOS 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:



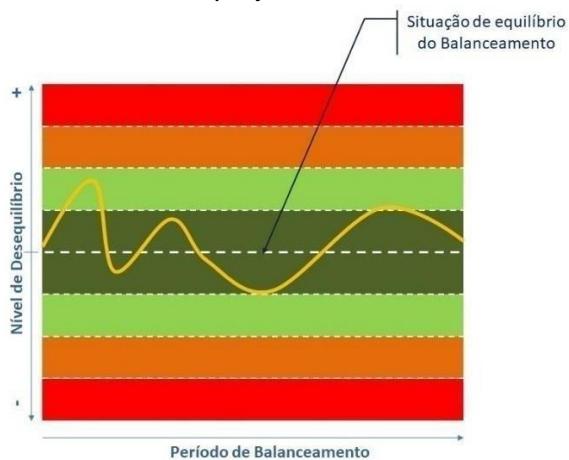
1.5.1.1.4. Os intervalos indicados no item 1.5.1.1.3 têm seus valores estabelecidos e atualizados pelo TRANSPORTADOR, aprovados pela ANP, e devidamente publicados no SÍTIO ELETRÔNICO DO TRANSPORTADOR.

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 ALOCAÇÃO assim como 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 DE GUS para determinado DIA OPERACIONAL, serão adicionadas ou subtraídas do SALDO DO DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO do CARREGADOR.

1.6. Sinal das Curvas de Balanceamento do Sistema e Sinal do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO do CARREGADOR

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 DESEQUILÍBRIOS DO SISTEMA atinja o nível de DESEQUILÍBRIOS BAIXO, independentemente do sinal da curva, o TRANSPORTADOR poderá 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 individuais.
- (iii) caso o SALDO DE DESEQUILÍBRIOS DO SISTEMA atinja o nível de DESEQUILÍBRIOS 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 DESEQUILÍBRIOS DO SISTEMA retorne ao nível de DESEQUILÍBRIOS MARGINAL na ZONA DE BALANCEAMENTO.
- (iv) caso o SALDO DE DESEQUILÍBRIOS DO SISTEMA atinja o nível de DESEQUILÍBRIOS 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 DESEQUILÍBRIOS 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 DESEQUILÍBRIOS DO SISTEMA.

1.8.1.2. Caso, ao final do PERÍODO DE BALANCEAMENTO

- (i) a curva SDS indique a existência de nível de DESEQUILÍBRIOS 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 DESEQUILÍBRIOS 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 DESEQUILÍBRIOS 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 DESEQUILÍBRIOS MARGINAL.

1.8.1.4. O TRANSPORTADOR poderá solicitar a nominação de QUANTIDADES DE GÁS para acerto de SALDOS DE DESEQUILÍBRIOS DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR, observada o item 2.1.4 deste Apêndice.

1.9.1. Apuração e Liquidação do SALDO DE DESEQUILÍBRIOS 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 liquidaada 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 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 ANEXO II, Apêndice III do CONTRATO MASTER, 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 (m^3) nas CONDIÇÕES DE REFERÊNCIA e no PCR, com zero casa decimal.

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-1”), o CARREGADOR enviará ao TRANSPORTADOR a NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE para o DIA OPERACIONAL seguinte (“D”).
- 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”), 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”):

- (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) As alterações solicitadas por meio da NOMINAÇÃO INTRADIÁRIA estarão sujeitas à análise do SDP do carregador, não sendo o TRANSPORTADOR obrigado a programar valores em situações que extrapolarem o limite de tolerância do SDP, conforme descrito no item 1.1.4, ou que conduzam o SDS a níveis ALTO ou SEVERO de desequilíbrio;
- (iii) 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”), sendo a NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE alterada aplicável, também de forma proporcional, às 7 horas remanescentes desse mesmo DIA OPERACIONAL (“D”);
- (iv) 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 das 17h de tal DIA OPERACIONAL (“D”) não exceda os limites de tolerância estabelecidos no ANEXO II, Apêndice III do CONTRATO MASTER, 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 DESEQUILÍBRO 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, localização e limite físico dos PONTOS DE ENTRADA e PONTOS DE SAÍDA, tal como estabelecido no ANEXO II, Apêndice III do CONTRATO MASTER.
- 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 ("D"), o valor médio ponderado entre as QUANTIDADES DE GÁS nominadas na NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE vigente até às 17h do DIA OPERACIONAL em questão ("D") 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 18h de cada DIA OPERACIONAL ("D-1"), o TRANSPORTADOR enviará ao CARREGADOR a PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE para o DIA OPERACIONAL seguinte ("D").
- 2.4.3 Alteração intradiária da PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE: até as 16h 30 do DIA OPERACIONAL ("D"), 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 ("D") em questão, com entrada em vigor a partir das 17hs de tal DIA OPERACIONAL ("D"), 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 DESEQUILÍBRIOS 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 ("D"), o valor médio ponderado entre as QUANTIDADES DE GÁS programadas na PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE vigente até às 17h do DIA OPERACIONAL em questão ("D") e as QUANTIDADES DE GÁS programadas na PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE intradiária vigente após tal horário.
- 2.5. Prioridades de Programação em Casos de Insuficiência de Capacidade**
- 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 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, 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, 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 12.4.1 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 ANEXO II, Apêndice III do CONTRATO MASTER, 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 tal 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 FIRME.

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 do Fator da Penalidade, conforme disposto na tabela a seguir, multiplicado por (i) 1 vez 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.

Tabela de Penalidade de Variação:

Percentual de VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA com relação a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA	Fator da Penalidade
Maior que 10,0 % e menor ou igual a 20%	0,5
Maior que 20,0 % e menor ou igual a 35%	1
Maior que 35,0 % e menor ou igual a 50%	1,5
Maior que 50,0 %	2

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 Notificação de Regularização de Situação

- 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 II – TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS DO CONTRATO DE SERVIÇO DE
TRANSPORTE FIRME (“TCG”)**

APÊNDICE III – CONDIÇÕES TÉCNICO-OPERACIONAIS

SISTEMA INTEGRADO						
Zonas de Saída	Pontos de Saída da Zona de Saída	Capacidade Máxima de Projeto (mil m³/d)	Tolerância de Variação da Programação Diária (% da QDP)	Intervalo de Vazão Mensurável (mil m³/dia)	Pressão de entrega mínima (kgf/cm²)	Pressão de entrega máxima (kgf/cm²)
CE2	UTE José de Alencar	1.800,0	+/- 5,0%	250 a 2.500	31,0	42,0
	Pecém	90,0		9 a 90	14,0	19,0
	Termofortaleza	1.705,0		216 a 1.705	33,0	42,0
	Estação KM 370	1.700,0		170 a 1.700	50,0	100,0
CE1	Caucaia	45,0	+/- 5,0%	4 a 45	14,0	20,0
	Fortaleza	550,0		27,5 a 550	9,5	15,0
	Aquiraz	650,0		65 a 650	9,0	11,0
	Pacajus	225,0		75 a 225	10,0	13,0
	Aracati	40,0		3,5 a 40	14,0	20,0
	Fazenda Belém	202,0		18 a 160	15,0	19,0
RN3	Mossoró	300,0	+/- 5,0%	10 a 300	34,5	41,0
RN2	Termoaçu	2.500,0	+/- 5,0%	250 a 2.500	31,0	42,0
RN1	Ielmo Marinho	8,0	+/- 5,0%	1,5 a 8	24,0	34,0
	Macaíba	1.010,0		150 a 1.010	35,0	44,0
	Goiandinha	70,0		7 a 70	30,0	43,0
PB	Mamanguape	25,0	+/- 5,0%	2,5 a 25	34,0	36,0
	Santa Rita-Campina Grande	200,0		20 a 200	35,0	44,0
	Santa Rita-João Pessoa	375,0		50 a 375	26,0	33,0
	Pedras de Fogo	264,0		120 a 264	31,5	35,0
PE2	Goiana II	1.000,0	+/- 5,0%	250 a 1.000	35,5	40,0
	Igarassu	129,0		47 a 129	25,0	30,0
	Igarassu II	93,0		24 a 93	25,0	30,0
	Paulista	202,0		42 a 202	25,0	30,0
	Recife	389,0		96 a 389	25,0	30,0
	Jaboatão	400,0		100 a 400	36,0	42,0
PE1	Cabo	1.070,0	+/- 5,0%	380 a 1.070	25,0	30,0
	Suape	1.200,0		250 a 1.200	25,0	30,0
	RNEST	2.800,0		350 a 2.800	32,5	36,8
	Termopernambuco	2.600,0		275 a 2.600	33,0	38,0
AL	Rio Largo	230,0	+/- 5,0%	40 a 230	37,0	40,0
	Marechal Deodoro (UPGN Pilar)	600,0		300 a 2.600	66,0	100,0
	São Miguel do Campos	50,0		5 a 50	34,0	45,0
	Penedo	50,0		5 a 50	34,0	45,0
SE	Carmópolis II (UO-SEAL)	600,0	+/- 5,0%	60 a 600	8,5	18,0
	Carmopólis II (SERGAS)	60,0		5 a 60	13,5	18,5
	FAFEN-SE	1.500,0		150 a 1.500	23,0	31,5
	Manguinhos	100,0		15 a 100	24,0	27,5
	Socorro	200,0		15 a 200	24,0	27,5
	Aracaju	340,0		50 a 340	14,0	21,0
	Itaporanga	35,0		3,5 a 35	30,0	45,0
	Águas Claras	45,0		5 a 45	30,0	45,0
	Estância	90,0		10 a 90	30,0	45,0
BA2	Fazenda Alvorada	60,0	+/- 5,0%	6 a 60	32,0	41,0
	Fazenda Bálsmo	30,0		3 a 30	31,0	41,0
	Araçás	30,0		3 a 30	30,0	39,0
	Catu	200,0		20 a 200	25,0	33,0
BA3	Camaçari-Residual	3.200,0	+/- 5,0%	274 a 2.700	21,0	36,0
	Camaçari-Manati	4.200,0		420 a 4.200	21,0	24,0
	UTE CHESF	3.100,0		310 a 3.100	21,0	27,0

SISTEMA INTEGRADO						
Zonas de Saída	Pontos de Saída da Zona de Saída	Capacidade Máxima de Projeto (mil m³/d)	Tolerância de Variação da Programação Diária (% da QDP)	Intervalo de Vazão Mensurável (mil m³/dia)	Pressão de entrega mínima (kgf/cm²)	Pressão de entrega máxima (kgf/cm²)
	FAFEN-BA	2.960,0		200 a 2.960	21,0	23,0
	Cexis	30,0		3 a 30	22,0	37,0
BA5	Aratu-Manati	1.000,0	+/- 5,0%	100 a 1.000	20,0	30,0
	Aratu-Residual	1.000,0		100 a 1.000	20,0	30,0
	Caboto (Dow-Química)	1.200,0		120 a 1.200	21,0	32,0
BA4	UPGN Candeias	1.500,0	+/- 5,0%	150 a 1.500	34,0	38,0
	Candeias-Manati	200,0		20 a 200	22,0	30,0
	Candeias-Residual	400,0		40 a 400	22,0	33,0
	RLAM 6"	400,0		40 a 400	23,0	38,0
	Termobahia	1.500,0		150 a 1.500	23,0	51,0
	RLAM 14"	2.400,0		240 a 2.400	23,0	38,0
BA1	Itabuna	500,0	+/- 5,0%	50 a 500	33,0	44,0
	Veracel	500,0		50 a 500	30,0	44,0
	Eunápolis	500,0		50 a 500	33,0	44,0
	Mucuri	500,0		50 a 500	33,0	44,0
ES3	Barra do Riacho	150,0	+/- 5,0%	30 a 150	24,0	33,0
	Aracruz	350,0		35 a 350	14,0	20,0
	VB-10	750,0		45 a 750	25,0	51,0
ES2	Vale	1.700,0	+/- 5,0%	170 a 1.700	9,0	13,0
	Vitória	4.000,0		400 a 4.000	25,0	42,0
ES1	São Mateus	280,0	+/- 5,0%	30 a 280	48,5	100,0
	UTE Linhares	1.300,0		130 a 1.300	34,0	51,0
	Linhares	48,0		10 a 48	50,0	100,0
	Viana	500,0		50 a 500	34,0	44,0
	Anchieta	1.200,0		120 a 1.200	34,0	44,0
	Cachoeiro do Itapemirim	500,0		50 a 500	34,0	44,0
RJ	Campos	500,0	+/- 5,0%	50 a 500	34,0	44,0
	TECAB	20.000,0	+/- 5,0%	3.000 a 20.000	50,0	100,0

SISTEMA NORTE						
Zonas de Saída	Pontos de Saída da Zona de Saída	Capacidade Máxima de Projeto (mil m³/d)	Tolerância de Variação da Programação Diária (% da QDP)	Intervalo de Vazão Mensurável (mil m³/dia)	Pressão de entrega mínima (kgf/cm²)	Pressão de entrega máxima (kgf/cm²)
AM	Coari	175,0	+/- 5,0%	17,5 a 175	34,0	50,0
	Codajás	60,0	+/- 5,0%	6 a 60	34,0	50,0
	Anori	15,0	+/- 5,0%	1,5 a 15	34,0	50,0
	Anamã	15,0	+/- 5,0%	1,5 a 15	34,0	50,0
	Caapiranga	15,0	+/- 5,0%	1,5 a 15	34,0	50,0
	Manacapuru	175,0	+/- 5,0%	17,5 a 175	34,0	50,0
	Iranduba	60,0	+/- 5,0%	6 a 60	34,0	38,0
	Aparecida	2.500,0	+/- 5,0%	150 a 2.500	16,0	23,0
	UTE Aparecida	1.200,0	+/- 5,0%	100 a 1.200	45,4	60,0
	Mauá (PIEs)	1.075,0	+/- 5,0%	65 a 1.075	16,0	23,0
	UTE Mauá	2.800,0	+/- 5,0%	200 a 2.800	36,0	50,0
	REMAN	400,0	+/- 5,0%	25 a 400	40,0	50,0

SISTEMA INTEGRADO					
Pontos de Entrada	Capacidade Máxima de Projeto (mil m ³ /d)	Tolerância de Variação da Programação Diária (% da QDP)	Intervalo de Vazão Mensurável (mil m ³ /dia)	Pressão de recebimento mínima (kgf/cm ²)	Pressão de recebimento máxima (kgf/cm ²)
Caucaia (GNL Pecém)	7.000,0	+/- 5,0%	1.000 a 7.000	58,0	100,0
Guamaré	7.000,0*	+/- 5,0%	100 a 7.000	45,0	100,0
Marechal Deodoro (UPGN Pilar)	2.600,0	+/- 5,0%	100 a 2.600	66,0	100,0
Pojuca	3.000,0	+/- 5,0%	320 a 3.000	26,0	33,0
PR São Francisco do Conde I (UPGN Candeias)	3.000,0	+/- 5,0%	300 a 3.000	23,0	37,0
São Francisco do Conde II (EVF Manati)	6.000,0	+/- 5,0%	1.000 a 6.000	34,0	38,0
São Francisco do Conde III (GNL TRBA)	6.000,0	+/- 5,0%	1.000 a 6.000	52,5	100,0
São Sebastião do Passé – GNL SSP	14.000,0	+/- 5,0%	1.400 a 14.000	50,0	100,0
Cacimbas	20.000,0	+/- 5,0%	500 a 20.000	50,0	100,0
UTG Sul Capixaba (UTGSUL)	2.000,0	+/- 5,0%	200 a 2.000	50,0	100,0
Atalaia	4.600,0**	+/- 5,0%	150 a 4.600	22,0	100,0
TECAB	20.000,0	+/- 5,0%	3.000 a 20.000	50,0	100,0

SISTEMA NORTE					
Pontos de Entrada	Capacidade Máxima de Projeto (mil m ³ /d)	Tolerância de Variação da Programação Diária (% da QDP)	Intervalo de Vazão Mensurável (mil m ³ /dia)	Pressão de recebimento mínima (kgf/cm ²)	Pressão de recebimento máxima (kgf/cm ²)
URUCU	7.685,0	+/- 5,0%	1.500 a 7.685	50,0	120,0

*Capacidades constantes nas Autorizações de Operação de Guamaré I, Guamaré II,

** Capacidades constantes nas Autorizações de Operação de Atalaia I e Atalaia II.

Nota: A prestação do serviço em cada PONTO é condicionada ao INTERVALO DE VAZÃO MENSURÁVEL e demais características técnico operacionais das instalações, de acordo com sua Autorização de Operação (“AO”). Estas informações também se encontram disponíveis no SÍTIO ELETRÔNICO DO TRANSPORTADOR e/ou POC e estão sujeitas a atualizações, devendo sempre observar as AOs emitidas pela ANP, as quais prevalecerão sobre o disposto neste Apêndice III do TCG.

A “Capacidade Máxima do Projeto” indica tão somente a capacidade isolada do PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA e não representam a CAPACIDADE DISPONÍVEL para fins de contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE. Para fins de avaliação da CAPACIDADE DISPONÍVEL, deverão ser observados os cenários de atendimento considerados pelo TRANSPORTADOR, que podem, inclusive, divergir do CENÁRIO DE REFERÊNCIA utilizado para elaboração da planilha de CAPACIDADES DISPONÍVEIS nos PONTOS DE ENTRADA e ZONAS DE SAÍDA disponível no POC em função de novas demandas de capacidade solicitadas.

ANEXO II – TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS DO CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME (“TCG”)

APÊNDICE IV – TARIFAS E ENCARGOS A FATURAR

A – TARIFAS

As TARIFAS DE TRANSPORTE são calculadas no regime de RECEITA MÁXIMA PERMITIDA (RMP), expressa em Reais por ano (R\$/ano), que representa o total da receita bruta anual a que um TRANSPORTADOR tem direito pela prestação dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE, exceto pela prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL.

As TARIFAS DE REFERÊNCIA (TR) são o resultado da divisão da RMP (numerador) pelo volume de contratação esperado no cenário de referência (denominador), de acordo com os critérios de alocação definidos pela metodologia tarifária aprovada pela ANP.

As TRs apresentadas para o processo de oferta de capacidade de 2023 foram propostas pelo transportador e aprovadas pela ANP, após consulta pública, segundo critérios por ela previamente solicitados por meio do ofício Nº 293/2023/SIM-CGN/SIM/ANP-RJ-e.

As TARIFAS DE REFERÊNCIA para PRODUTOS DE CAPACIDADE FIRME para os PONTOS DE ENTRADA e ZONAS/POTO DE SAÍDA excluem quaisquer tributos incidentes sobre o faturamento realizado pelo TRANSPORTADOR e poderão ser consultadas diretamente no POC ou SÍTIO ELETRÔNICO DO TRANSPORTADOR, a qualquer tempo.

A.1 Numerador Tarifário

A.1.1 A RECEITA MÁXIMA PERMITIDA da TAG para o período compreendido entre janeiro de 2024 e dezembro de 2025, no qual todos os contratos celebrados com a Petrobras permanecem vigentes, corresponde às receitas destes contratos, cujos direitos foram preservados de acordo com a Nova Lei do Gás, acrescidos de eventuais despesas custos e investimentos, desde que devidamente reconhecidos e aprovados pela ANP.

A Tabela 1 a seguir apresenta a distribuição da RECEITA MÁXIMA PERMITIDA oriunda dos contratos celebrados com a Petrobras, bem como os indexadores aplicados a tais contratos.

Tabela 1 – Distribuição da RECEITA MÁXIMA PERMITIDA

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%

A.2. Reajuste em Janeiro de 2024 e Janeiro de 2025

A.2.1 Para a contratação dos PRODUTOS DE CAPACIDADE FIRME no âmbito deste CONTRATO MASTER, a TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA, a TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e a TARIFA DE CAPACIDADE-EMPACOTAMENTO que constam no POC foram publicadas e calculados com data base em janeiro de 2023, e serão ajustadas em 1º de janeiro de 2024 e em 1º de janeiro de 2025, pela aplicação do reajuste médio ponderado pela receita dos contratos de transporte do sistema integrado da TAG, baseado nos índices de reajuste monetário vigentes, conforme percentuais disponibilizados na Tabela 1.

A.2.2 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.

A.2.3 Conforme disposto na Tabela disponibilizada no item A.1.1, 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).

A.2.3 O Reajuste médio ponderado das tarifas de capacidade de entrada e saída da TAG serão dados pela seguinte fórmula:

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

C₁= Contrato Gasene Sul

C₂= Contrato Gasene Norte

C₃= Contrato Malhas Nordeste

C₄= Contrato Pilar Ipojuca

C₅= Contrato Lagoa Parda

Receita C= Receita total dos CONTRATOS Legados da malha integrada

A.2.4 Informações detalhadas sobre a receita de cada um dos contratos e outras informações relevantes podem ser consultadas no SÍTIO ELETRÔNICO DO TRANSPORTADOR.

A.3. Reajuste Anual a partir de janeiro de 2026

A.3.1. Para a contratação dos PRODUTOS ANUAIS no âmbito deste CONTRATO MASTER, a TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA, a TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e a TARIFA DE CAPACIDADE-EMPACOTAMENTO serão reajustadas monetariamente todo 1º de janeiro de cada ANO, a partir de 2026, e permanecerão vigentes durante tal ANO, conforme regras estabelecidas pela ANP.

A.3.2 As tarifas expressas no item A.3.1, respectivamente, deverão ser recalculadas anualmente, permanecendo as novas parcelas vigentes até a data do próximo reajuste.

A.3.3 Caso haja descontinuidade de cálculo de índices citados no CONTRATO MASTER, esses serão substituídos por índices propostos pela instituição responsável pelo cálculo do índice descontinuado. Caso a instituição responsável não indique um índice substituto, as PARTES deverão acordar de boa-fé qual índice será aplicado, em qualquer dos casos sujeito à aprovação da ANP.

A.4 Tarifas Flutuantes

A.4.1 As PARTES aceitam e reconhecem que os valores das TARIFAS DE TRANSPORTE estabelecidas no item A.1.1 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 do TRANSPORTADOR pela LEGISLAÇÃO APLICÁVEL.

A.4.2 Para a finalidade prevista no item A.4.1, será estabelecida uma CONTA REGULATÓRIA, cujos valores a serem computados, a forma de alocação e os limites de aplicação na redução ou majoração das tarifas disponibilizadas no POC, dentre outros aspectos relevantes, serão definidos pela ANP e/ou PELA LEGISLAÇÃO APLICÁVEL.

A.5 Arredondamento

A.5.1 Após o cálculo das TARIFAS DE TRANSPORTE, elas sofrerão o arredondamento na quarta casa decimal e serão expressas em R\$/MMBtu, conforme critério estabelecido abaixo:

- (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

B – VALORES A FATURAR

B. Mensalmente, na forma na Cláusula Décima do TCG, o TRANSPORTADOR emitirá DOCUMENTOS DE COBRANÇA referentes ao ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, ao ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE AUTORIZADO, ao ENCARGO DE CAPACIDADE NÃO UTILIZADA, ao ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO, ENCARGO DE EMPACOTAMENTO e ao ENCARGO DE GUS, calculados de acordo com as fórmulas abaixo:

(i) ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE:

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

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 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 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.
TCS	-	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA.
$TCEmp$	-	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE CAPACIDADE DE EMPACOTAMENTO.

(ii) ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE AUTORIZADO:

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

Onde:

<i>ESEA</i>	-	corresponde ao valor a ser pago em Reais pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR a título de ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE AUTORIZADO no MÊS em questão;
<i>N</i>	-	corresponde ao número de DIAS OPERACIONAIS no MÊS em questão;
<i>I</i>	-	corresponde questão a um determinado DIA OPERACIONAL no MÊS em questão;
<i>QEA_i</i>	-	corresponde ao somatório das QUANTIDADES EXCEDENTES AUTORIZADAS para cada DIA OPERACIONAL “i” do MÊS em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR;
<i>TCE</i>	-	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA;
<i>TCS</i>	-	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA;
<i>TCEmp</i>	-	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, Apêndice IV.

QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA (QDC)*	Limites de Quantidade de Excedente Autorizada
$QDC < 0,5 \text{ MM m}^3/\text{d}$	$50\% \times QDC$
$0,5 \leq QDC < 1 \text{ MM m}^3/\text{d}$	Maior entre: $40\% \times QDC$ ou $250 \text{ mil m}^3/\text{d}$
$1 \leq QDC < 1,5 \text{ MM m}^3/\text{d}$	Maior entre: $30\% \times QDC$ ou $400 \text{ mil m}^3/\text{d}$
$1,5 \leq QDC < 4 \text{ MM m}^3/\text{d}$	Maior entre: $20\% \times QDC$ ou $450 \text{ mil m}^3/\text{d}$
$QDC \geq 4 \text{ MM m}^3/\text{d}$	Maior entre: $15\% \times QDC$ ou $800 \text{ mil m}^3/\text{d}$

(iii) ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO:

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

Onde:

<i>ESENA</i>	-	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;
<i>N</i>	-	corresponde ao número de DIAS OPERACIONAIS no MÊS em questão;
<i>I</i>	-	corresponde a um determinado DIA OPERACIONAL no MÊS em questão;
<i>QENA_i</i>	-	corresponde ao somatório das QUANTIDADES EXCEDENTES NÃO AUTORIZADAS para cada DIA OPERACIONAL “ <i>i</i> ” do MÊS em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR;
<i>TCE</i>	-	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA;
<i>TCS</i>	-	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA;
<i>TCEmp</i>	-	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE CAPACIDADE DE EMPACOTAMENTO.

(iv) ENCARGO DE CAPACIDADE NÃO UTILIZADA:

$$ECNU = \sum_{i=1}^N [QDC_i - (QDA_i - QEA_i - QENA_i) - QFST_i] \times (TCE + TCS + TCEmp)$$

Onde:

<i>ECNU</i>	-	corresponde ao valor em Reais a ser pago pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR a título de ENCARGO DE CAPACIDADE NÃO UTILIZADA no MÊS em questão, sendo igual a zero se o cálculo resultar negativo;
<i>N</i>	-	corresponde ao número de DIAS OPERACIONAIS no MÊS em questão;
<i>I</i>	-	corresponde a um determinado DIA OPERACIONAL no MÊS em questão;
<i>QDAi</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;
<i>QDCi</i>	-	corresponde à QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA para cada DIA OPERACIONAL no MÊS em questão;
<i>QEAi</i>	-	corresponde ao somatório das QUANTIDADES EXCEDENTES AUTORIZADAS para cada DIA OPERACIONAL “i” do MÊS em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR;
<i>QENAi</i>	-	corresponde ao somatório das QUANTIDADES EXCEDENTES NÃO AUTORIZADAS para cada DIA OPERACIONAL “i” do MÊS em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR;
<i>QFSTi</i>	-	corresponde ao somatório das QUANTIDADES DE GÁS não realizadas pelo CARREGADOR em decorrência de FALHA no SERVIÇO DE TRANSPORTE OU MANUTENÇÃO NÃO-PROGRAMADA no DIA OPERACIONAL em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR;
<i>TCE</i>	-	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA;
<i>TCS</i>	-	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA;
<i>TCEmp</i>	-	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE CAPACIDADE DE EMPACOTAMENTO;

(v) ENCARGO DE GUS:

$$EGUS = \sum_{i=1}^N \left(\frac{QDA_i}{QDAT_i} QDAGT \times CGUS_i \right)$$

Onde:

<i>EGUS</i>	-	corresponde ao valor a ser pago em Reais pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR a título de ENCARGO DE GUS no MÊS em questão;
<i>QDAi</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;
<i>QDATi</i>	-	corresponde ao somatório das QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS TOTAIS para cada DIA OPERACIONAL “i” do MÊS em questão neste CONTRATO e nos demais contratos de transporte atendidos pela REDE DE TRANSPORTE, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR;
<i>N</i>	-	corresponde ao número de DIAS OPERACIONAIS no MÊS em questão;
<i>I</i>	-	corresponde a um determinado DIA OPERACIONAL no MÊS em questão;
<i>QDAGT</i>	-	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;
<i>CGUSi</i>	-	corresponde ao valor de aquisição de GUS, em Reais por MMBTU, no dia anterior ao dia de faturamento.*

*Caso seja necessária a utilização do Gás de estoque do Transportador, o CGUSi será o valor do custo médio do estoque

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 GUS. 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.

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

$$E_{CFCVG} = \sum_{I=1}^N \left[\frac{QDCc_{GUS}}{QDCt_{GUS}} \right] x CF_{GUS} + \sum_{I=1}^N \left[\frac{QDCc_{FLEX}}{QDCt_{FLEX}} \right] x CF_{FLEX(E)} + \sum_{I=1}^N \left[\frac{QDCc_{FLEX}}{QDCt_{FLEX}} \right] x CF_{FLEX(S)} + \sum_{I=1}^N \left[\frac{QDCc_{FLEX}}{QDCt_{FLEX}} \right] x CT$$

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 estabelecida neste CONTRATO para cada DIA OPERACIONAL “ i ” do MÊS em questão, deduzida da QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA ao CARREGADOR para cada DIA “ i ” do referido MÊS segundo os termos do presente CONTRATO
$QDCt_{GUS}$	-	corresponde ao somatório das QUANTIDADES DIÁRIAS CONTRATADAS estabelecida neste CONTRATO e nos demais contratos de transporte celebrados pelo TRANSPORTADOR para cada DIA OPERACIONAL “ i ” do MÊS em questão, deduzido do somatório das QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS aos carregadores (incluindo o CARREGADOR) para cada DIA “ i ” do referido MÊS segundo os termos do presente CONTRATO.
$QDCc_{FLEX}$	-	corresponde a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA estabelecida neste CONTRATO para cada DIA OPERACIONAL “ i ” do MÊS;
$QDCt_{FLEX}$	-	corresponde ao somatório das QUANTIDADES DIÁRIAS CONTRATADAS estabelecida neste CONTRATO e 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 GUS 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 FLEXIBILIDADE ENTRADA para fins da FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA incluindo Congestionamento.
$CF_{FLEX(S)}$	-	corresponde ao valor dos custos fixos associados à reserva de infraestrutura logística (encargo de infraestrutura/capacidade ou similar) para adquirir gás natural ao TRANSPORTADOR por meio do GSA FLEXIBILIDADE SAÍDA para fins da FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA incluindo Congestionamento.
CT	-	Corresponde ao valor dos custos não-recuperáveis incorridos pelo TRANSPORTADOR no âmbito do (i) GSA GUS para fim de GUS e/ou GSA FLEXIBILIDADE ENTRADA para fins de FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA e/ou Congestionamento e do (ii) GSA FLEXIBILIDADE SAÍDA para fins da FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA e/ou 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 do Sistema Especial de Liquidação e Custódia (SELIC) publicada pelo Banco Central do Brasil em <http://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 e venda de gás no âmbito de qualquer GSA FLEXIBILIDADE ENTRADA e GSA FLEXIBILIDADE 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 faturado mensalmente, em referência ao período de aquisição do gás por meio de GSA FLEXIBILIDADE ENTRADA e GSA FLEXIBILIDADE 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.

(vii) ENCARGO DE RETIRADA DE CONGESTIONAMENTO

De acordo com o estabelecido na Cláusula dezessete do TCG, se houver CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL, o TRANSPORTADOR também poderá cobrar do carregador, ENCARGO DE RETIRADA DE 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 contratos de compra e venda de gás natural. Estas ações do TRANSPORTADOR têm como objetivo ampliar a capacidade de transporte firme ofertada, em função de eventuais restrições físicas para atendimento a nominações realizadas entre os carregadores contratantes de entrada e saída localizados em diferentes trechos de sua infraestrutura;

$$Eccong. = \sum_{i=1}^N \frac{QDA_i}{QDAT_i} [(QDCE_i \times CE_{aq}) - (QDCS_i \times CS_{aq})]$$

Onde:

Eccong	-	corresponde ao valor a ser pago em Reais pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR a título de ENCARGO DE RETIRADA DE CONGESTIONAMENTO 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 neste CONTRATO e 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 FLEXIBILIDADE 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 FLEXIBILIDADE 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 GSA FLEXIBILIDADE ENTRADA, relacionado à injeção do gás natural pelo TRANSPORTADOR, para fins de solucionar o CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL;
CS_{aq}	-	corresponde ao custo variável de venda estabelecido no GSA FLEXIBILIDADE SAÍDA, relacionado à retirada do gás natural pelo TRANSPORTADOR, para fins de solucionar o CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL.

- B.1 Na forma da Cláusula Décima do 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.2 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.3 Em conformidade com a LEGISLAÇÃO APLICÁVEL e para efeitos tributários, o TRANSPORTADOR confirma que os Conhecimentos de Transporte Eletrônico (CTE's) serão emitidos pela filial constante do quadro abaixo, a qual possui o número de identificação no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica – CNPJ igualmente abaixo descrito:

FILIAL	CNPJ	ENDERECO
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 - Area Industrial de Santiago - BA CEP: 48120-000
São Francisco do Conde	06.248.349/0013-67	Rodovia BA, 522 KM 6 São Francisco do Conde BA CEP: 43900-000
Guamaré	06.248.349/0016-00	Rodovia RN, 221 Km 25 - RN CEP: 59598-000
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 Portuario de Suape Industrial Ipojuca - PE 55590-000
Aracajú	06.248.349/0009-80	Avenida Melicio Machado S/N Km 2 -Atalaia- SE 49037-445

Caucaia	06.248.349/0030-68	Rodovia CE 422, KM 0 Salgadinho – Caucaia-CE CEP: 61605-600
Anchieta	06.248.349/0031-49	Estrada Do Limão 2900 Recanto do Sol Anchieta- ES 29230-000
Coari	06.248.349/0021-77	Rua Rio Urucu, S/N Margem Direita - Zona Rural Coari/AM Cep: 69460-000
Linhares	06.248.349/0004-76	Parque Reserva Florestal de Comboios, S/N Regencia – Linhares – ES CEP: 29914-000
Macaé	06.248.349/0002-04	Amaral Peixoto S/N Km 188 Cabiunas-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: 43850-000
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 – TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS DO CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME (“TCG”)

APÊNDICE V – 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 pela AFIANÇADA à BENEFICIÁRIA nos termos do Contrato de Prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME 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 (i) esta Carta de Fiança foi emitida de acordo com as normas do Banco Central do Brasil, do Conselho Monetário Nacional, do seu estatuto social; (ii) os seus signatários estão investidos dos poderes necessários; e (iii) reconhece que assinaturas eletrônicas, com utilização de certificado digital emitido no padrão estabelecido pela ICP-Brasil, reputam-se válidas e têm os mesmos efeitos legais das assinaturas físicas, sendo consideradas como assinaturas originais para os fins desta Fiança, sendo exequível de acordo com os seus respectivos termos.

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 DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME (“TCG”)

APÊNDICE VI – CONDIÇÕES PARTICULARES QUE DEVEM CONSTAR NO SEGURO GARANTIA

1. Expectativa de Sinistro

1.1. Expectativa de Sinistro: Em até 5 (cinco) DIAS ÚTEIS 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 III – MODELO DE CONTRATO DE TRANSPORTE DE GÁS (ENTRADA)

**CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE
FIRME DE GÁS NATURAL DE ENTRADA**

ENTRE

[TRANSPORTADOR]

E

[CARREGADOR]

vinculado ao **CONTRATO MASTER**

**CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE
TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA DE GÁS
NATURAL QUE ENTRE SI CELEBRAM, DE UM
LADO, [DENOMINAÇÃO SOCIAL DO
TRANSPORTADOR], E, DE OUTRO LADO,
[DENOMINAÇÃO SOCIAL DO CARREGADOR], NA
FORMA ABAIXO:**

[DENOMINAÇÃO SOCIAL DO TRANSPORTADOR], inscrita no CNPJ/MF sob o nº [•], com sede na [endereço completo], na Cidade do [cidade]/[sigla do estado], CEP [•], doravante denominada “TRANSPORTADOR” ou “PARTE”, neste ato representada por seus representantes legais, na forma de seu Estatuto Social, e, de outro lado,

[DENOMINAÇÃO SOCIAL DO CARREGADOR], 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. A Lei nº 14.134, de 08/04/2021, estabelece que os serviços de transporte de gás natural serão oferecidos no regime de contratação de capacidade por entrada e saída, e a entrada e a saída de gás natural poderão ser contratadas independentemente uma da outra;
- C. O CARREGADOR detém autorização da ANP, que o habilita a exercer a atividade de carregamento, e, portanto, está apto para contratar SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME junto ao TRANSPORTADOR;
- D. O TRANSPORTADOR e o CARREGADOR celebraram CONTRATO MASTER por meio do qual acordaram os termos e condições para participação do CARREGADOR em PROCESSOS DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE promovidos pelo TRANSPORTADOR, bem como para a celebração de CONTRATOS DE TRANSPORTE entre as PARTES, na hipótese de efetiva alocação de CAPACIDADE DE TRANSPORTE em favor do CARREGADOR;
- E. O CARREGADOR participou de PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE instaurado pelo TRANSPORTADOR para contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, tendo ao término do referido procedimento obtido a alocação de CAPACIDADE DE TRANSPORTE no PONTO DE ENTRADA indicado no item 4.2 deste CONTRATO DE TRANSPORTE em seu favor;
- F. O CARREGADOR deseja contratar o SERVIÇO DE TRANSPORTE DE FIRME DE ENTRADA para o PONTO DE ENTRADA, pela QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA e pelas TARIFAS DE TRANSPORTE que foram determinadas pelas regras de oferta de alocação aplicadas no referido PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE, conforme atualizadas e ajustadas na forma do CONTRATO MASTER e segundo determinação da ANP;

- G. O CARREGADOR cumpriu com todas as condições precedentes para assinatura de CONTRATO DE TRANSPORTE com o TRANSPORTADOR, previstas no item 5.2. do CONTRATO MASTER;
- H. A TARIFA DE TRANSPORTE do presente CONTRATO DE TRANSPORTE foi aprovada pela ANP para os CONTRATOS DE TRANSPORTE no regime de E/S, na forma da regulamentação da ANP, tendo sido adaptada e aprovada para os PRODUTOS DE CAPACIDADE FIRME considerados nas REGRAS DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE.

Assim sendo, as PARTES têm justo e acordado celebrar este CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA (“CONTRATO DE TRANSPORTE”), conforme as seguintes cláusulas e condições:

CLÁUSULA PRIMEIRA – ESTRUTURA, DEFINIÇÕES DE TERMOS E INTERPRETAÇÃO

- 1.1 Este CONTRATO DE TRANSPORTE é celebrado no âmbito do CONTRATO MASTER e regido pelos termos e condições gerais contidos no seu ANEXO II (TCG), conforme item 1.1.1 do CONTRATO MASTER. Tais termos, condições e informações são incorporados aqui integralmente por referência, podendo ser atualizados na forma prevista no referido CONTRATO MASTER. O TCG e as cláusulas específicas pactuadas neste CONTRATO devem ser aplicados e interpretados em conjunto para disciplinar os direitos e obrigações contratuais das PARTES.
- 1.2 Em caso de conflito entre o disposto neste CONTRATO DE TRANSPORTE e o CONTRATO MASTER, prevalecerá o disposto neste CONTRATO DE TRANSPORTE.
- 1.3 Exceto quando forem expressamente definidos de forma diversa no presente CONTRATO DE TRANSPORTE, os termos aqui grafados em caixa alta, no singular ou no plural, em qualquer gênero, terão as definições que lhes são atribuídas na Cláusula Segunda do TCG, que constitui o ANEXO II do CONTRATO MASTER, e outras formas gramaticais de um termo aqui definido terão significados correlatos.
- 1.4 Exceto se expressamente indicado de outra forma neste CONTRATO DE TRANSPORTE, (i) uma referência a Cláusula ou ANEXO significa referência a uma cláusula ou ANEXO deste CONTRATO DE TRANSPORTE; (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 DE TRANSPORTE 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 DE TRANSPORTE é a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME a partir do PONTO DE ENTRADA indicado no item 4.2, pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR, em cada DIA OPERACIONAL, por meio da REDE DE TRANSPORTE.
- 2.2 O SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME objeto do presente CONTRATO DE TRANSPORTE será prestado concomitantemente ao SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME objeto dos CONTRATOS LEGADOS, razão pela qual este CONTRATO DE TRANSPORTE estabelece condições para preservar os direitos das partes já constituídos no âmbito dos CONTRATOS LEGADOS.

CLÁUSULA TERCEIRA – TARIFAS DE TRANSPORTE

- 3.1 As TARIFAS DE TRANSPORTE aplicáveis ao presente CONTRATO DE TRANSPORTE são [-], conforme previsto no ANEXO II, Apêndice IV do CONTRATO MASTER.
- 3.2 As PARTES aceitam e reconhecem que as TARIFAS DE TRANSPORTE estabelecidas no item 3.1 poderão sofrer alterações em virtude de redefinições determinadas ou aprovadas pela ANP, observado a Cláusula 20 do TCG, conforme o conceito de TARIFAS FLUTUANTES. Nessa hipótese, as TARIFAS DE TRANSPORTE deste CONTRATO DE TRANSPORTE passarão a ser as novas tarifas e encargos determinados pela ANP.

CLÁUSULA QUARTA – QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATUAL E PONTO DE ENTRADA

- 4.1 A QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA do presente CONTRATO é de [-] MIL METROS CÚBICOS DE GÁS por DIA.
- 4.2 O PONTO DE ENTRADA do presente CONTRATO é [-]. Aplicam-se ao referido PONTO DE ENTRADA as correspondentes condições de tolerâncias, vazões e intervalos de pressão especificadas no ANEXO II, Apêndice III do CONTRATO MASTER.

CLÁUSULA QUINTA - INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA

- 5.1 A prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME iniciar-se-á no dia [dia] de [mês] de [ano] (“DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE”) e encerrar-se-á no [dia] de [mês] de [ano] (“PERÍODO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE”). Qualquer alteração da DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE deverá ser feita por termo aditivo ao presente CONTRATO DE TRANSPORTE.
- 5.2 O TRANSPORTADOR não será obrigado a iniciar a prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME nos casos de (i) não implemento das condições precedentes previstas no item 5.2 do CONTRATO MASTER; (ii) ocorrência de um evento de FORÇA MAIOR, (iii) não outorga, revogação ou suspensão das AUTORIZAÇÕES GOVERNAMENTAIS para a operação das da REDE DE TRANSPORTE; (iv) inexistência de condições operacionais, desde que não tenha sido causada pelo TRANSPORTADOR, ou (v) inadimplemento ou mora do CARREGADOR no cumprimento de qualquer obrigação por ele assumida no CONTRATO MASTER ou em qualquer outro contrato de transporte celebrado no âmbito do CONTRATO MASTER.
- 5.3 Exceto nos casos previstos no item 5.2 acima e nos demais casos previstos no TCG, que não configuram FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, caso o TRANSPORTADOR não esteja apto a iniciar, na data estabelecida no item 5.1 acima, a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, no todo ou em parte, em relação à QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA, tal fato será considerado uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, sendo aplicável como única reparação exigível pelo CARREGADOR o disposto nas Cláusulas Oitava e Nona do TCG, ficando o TRANSPORTADOR desobrigado de pagar qualquer outra penalidade ou indenização ao CARREGADOR pelo atraso no início da prestação 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, conforme previsto no item 5.1 do presente CONTRATO.

CLÁUSULA SÉTIMA – DECLARAÇÕES E GARANTIAS

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

- (a) Não é necessária qualquer autorização societária ou obteve todas as autorizações necessárias, conforme seus documentos societários, para celebrar o presente CONTRATO DE TRANSPORTE;
- (b) As suas obrigações oriundas deste CONTRATO DE TRANSPORTE e dos demais instrumentos a ele relacionados 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 DE TRANSPORTE na qualidade de seu(s) representante(s) legal(is) detém(êm) os poderes necessários para assiná-lo, sem qualquer reserva ou limitação e sem a necessidade de obtenção de qualquer autorização legal, contratual ou estatutária que, nesta data, ainda não tenha sido obtida;
- (d) A celebração deste CONTRATO DE TRANSPORTE e/ou o cumprimento das obrigações nele contempladas não conflitam com (i) qualquer dispositivo dos 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 que possa afetar, direta ou indiretamente, a sua capacidade de celebrar e cumprir as disposições deste CONTRATO DE TRANSPORTE;
- (e) Possui plena capacidade e experiência para celebração e execução do CONTRATO e está ciente de todas as circunstâncias, regras e riscos relacionados com o CONTRATO.

CLÁUSULA OITAVA – DISPOSIÇÕES DIVERSAS

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

8.2. Notificações.

8.2.1. Todas as comunicações entre as PARTES relacionadas a este CONTRATO DE TRANSPORTE 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 MASTER:

Se para o TRANSPORTADOR:
[DENOMINAÇÃO SOCIAL DO TRANSPORTADOR]

[Endereço completo]

[Cidade]/[sigla do estado], CEP [•]

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.
- 8.2.3. Qualquer uma das PARTES terá o direito de modificar o seu domicílio ou destinatário mediante NOTIFICAÇÃO transmitida à outra.

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 não poderá ser alterado 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, aplicar-se-á o disposto nos itens 20.2 a 20.5 do Anexo II do CONTRATO MASTER.

- 8.5. Cessão de Direitos e Obrigações e Renúncia de Capacidade. Os direitos e obrigações das PARTES oriundos deste, ou relacionados a este CONTRATO DE TRANSPORTE poderão ser cedidos e/ou a CAPACIDADE CONTRATADA poderá ser renunciada nos termos da Cláusula Dezesseis do TCG.

- 8.6. Independência das disposições. As disposições deste CONTRATO DE TRANSPORTE são independentes umas das outras, de modo que, se qualquer disposição deste CONTRATO DE TRANSPORTE for considerada ilegal ou inexequível de acordo com a LEGISLAÇÃO APLICÁVEL,

(i) tal ilegalidade ou inexequibilidade não afetará a validade das suas demais disposições, nem das disposições do CONTRATO MASTER e/ou de qualquer outro contrato de transporte celebrado entre as PARTES, e (ii) este CONTRATO DE TRANSPORTE e/ou o CONTRATO MASTER 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 DE TRANSPORTE não o impede de celebrar novos contratos de transporte com o TRANSPORTADOR, seja em decorrência de Chamadas Públicas ou de novos PROCESSOS DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE.
- 8.8. **Resolução de disputas.** Qualquer disputa oriunda deste CONTRATO DE TRANSPORTE ou a ele relacionada será resolvida conforme as regras previstas na Cláusula Quatorze do TCG.
- 8.9. **Concordância das PARTES.**
- 8.9.1. As PARTES confirmam que negociaram e celebraram este CONTRATO DE TRANSPORTE seguindo os princípios de probidade e boa-fé, os quais deverão ser observados pelas PARTES durante toda a execução deste CONTRATO DE TRANSPORTE.
- 8.9.2. As PARTES reconhecem que assinaturas eletrônicas, mediante o emprego de certificados e processos por elas aceitos e admitidos, reputam-se válidas e têm os mesmos efeitos legais das assinaturas manuais, sendo consideradas como assinaturas originais para os fins deste CONTRATO DE TRANSPORTE e encontram respaldo na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL. Os REPRESENTANTES AUTORIZADOS das PARTES assinam o presente CONTRATO DE TRANSPORTE, e possuem poderes suficientes para assinar este CONTRATO DE TRANSPORTE em nome e por conta das PARTES, sendo exequível de acordo com os seus respectivos termos.
- 8.10. **Assinatura Eletrônica.** As Partes reconhecem que assinaturas eletrônicas, com ou sem utilização de certificado digital emitido no padrão estabelecido pela ICP-Brasil, mas desde que garantidas por sistema de criptografia, reputam-se válidas e têm os mesmos efeitos legais das assinaturas manuais, sendo consideradas como assinaturas originais para os fins deste CONTRATO DE TRANSPORTE. Os representantes legais das Partes assinam o presente CONTRATO DE TRANSPORTE, e possuem poderes suficientes para assinar este CONTRATO DE TRANSPORTE em nome e por conta das Partes, sendo exequível de acordo com os seus respectivos termos.

* * *

E por estarem justos e combinados, os representantes das PARTES firmam o presente CONTRATO DE TRANSPORTE, que segue ainda subscrito por duas testemunhas.

[LOCAL, DATA]

TRANSPORTADORA ASSOCIADA DE GÁS S/A – TAG

Por [Nome completo]
[Cargo]

Por [Nome completo]
[Cargo]

[DENOMINAÇÃO SOCIAL DO CARREGADOR]:

Por [Nome completo]
[Cargo]

Por [Nome completo]
[Cargo]

TESTEMUNHAS:

[Nome completo]
CPF/MF [•]

[Nome completo]
CPF/MF [•]

ANEXO IV – MODELO DE CONTRATO DE TRANSPORTE DE GÁS (SAÍDA)

**CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE
FIRME DE GÁS NATURAL DE SAÍDA**

ENTRE

[TRANSPORTADOR]

E

[CARREGADOR]

vinculado ao **CONTRATO MASTER**

**CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE
TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA DE GÁS NATURAL
QUE ENTRE SI CELEBRAM, DE UM LADO,
[DENOMINAÇÃO SOCIAL DO TRANSPORTADOR],
E, DE OUTRO LADO, [DENOMINAÇÃO SOCIAL DO
CARREGADOR], NA FORMA ABAIXO:**

[DENOMINAÇÃO SOCIAL DO TRANSPORTADOR], inscrita no CNPJ/MF sob o nº[•], com sede na [endereço completo], na Cidade do [cidade]/[sigla do estado], CEP[•], doravante denominada “TRANSPORTADOR” ou “PARTE”, neste ato representada por seus representantes legais, na forma de seu Estatuto Social, e, de outro lado,

[DENOMINAÇÃO SOCIAL DO CARREGADOR], 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. A Lei nº 14.134, de 08/04/2021, estabelece que os serviços de transporte de gás natural serão oferecidos no regime de contratação de capacidade por entrada e saída, e a entrada e a saída de gás natural poderão ser contratadas independentemente uma da outra;
- C. O CARREGADOR detém autorização da ANP, que o habilita a exercer a atividade de carregamento, e, portanto, está apto para contratar SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME junto ao TRANSPORTADOR;
- D. O TRANSPORTADOR e o CARREGADOR celebraram CONTRATO MASTER por meio do qual acordaram os termos e condições para participação do CARREGADOR em PROCESSOS DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE promovidos pelo TRANSPORTADOR, bem como para a celebração de CONTRATOS DE TRANSPORTE entre as PARTES, na hipótese de efetiva alocação de CAPACIDADE DE TRANSPORTE em favor do CARREGADOR;
- E. O CARREGADOR participou de PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE instaurado pelo TRANSPORTADOR para contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, tendo ao término do referido procedimento obtido a alocação de CAPACIDADE DE TRANSPORTE na ZONA DE SAÍDA indicado no item 4.2 deste CONTRATO DE TRANSPORTE em seu favor,
- F. O CARREGADOR deseja contratar o SERVIÇO DE TRANSPORTE DE FIRME DE SAÍDA para a ZONA DE SAÍDA, pela QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA e pelas TARIFAS DE TRANSPORTE que foram determinadas pelas regras de oferta de alocação aplicadas no referido PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE, conforme atualizadas e ajustadas na forma do CONTRATO MASTER e segundo determinação da ANP;
- G. O CARREGADOR cumpriu com todas as condições precedentes para assinatura de contrato de transporte com o TRANSPORTADOR, previstas no item 5.2. do CONTRATO MASTER;

- H. A TARIFA DE TRANSPORTE do presente CONTRATO DE TRANSPORTE foi aprovada pela ANP para os CONTRATOS DE TRANSPORTE no regime de E/S, na forma da regulamentação da ANP, tendo sido adaptada e aprovada para os PRODUTOS DE CAPACIDADE FIRME considerados nas REGRAS DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE.

Assim sendo, as PARTES têm justo e acordado celebrar este CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA (“CONTRATO DE TRANSPORTE”), conforme as seguintes cláusulas e condições:

CLÁUSULA PRIMEIRA – ESTRUTURA, DEFINIÇÕES DE TERMOS E INTERPRETAÇÃO

- 1.1 Este CONTRATO DE TRANSPORTE é celebrado no âmbito do CONTRATO MASTER e regido pelos termos e condições gerais contidos no seu ANEXO II (TCG), conforme item 1.1.1 do CONTRATO MASTER Tais termos, condições e informações são incorporados aqui integralmente por referência, podendo ser atualizados na forma prevista no referido CONTRATO MASTER. O TCG e as cláusulas específicas pactuadas neste CONTRATO devem ser aplicados e interpretados em conjunto para disciplinar os direitos e obrigações contratuais das PARTES.
- 1.2 Em caso de conflito entre o disposto neste CONTRATO DE TRANSPORTE e o CONTRATO MASTER, prevalecerá o disposto neste CONTRATO DE TRANSPORTE.
- 1.3 Exceto quando forem expressamente definidos de forma diversa no presente CONTRATO DE TRANSPORTE, os termos aqui grafados em caixa alta, no singular ou no plural, em qualquer gênero, terão as definições que lhes são atribuídas na Cláusula Segunda do TCG, que constitui o ANEXO II do CONTRATO MASTER, e outras formas gramaticais de um termo aqui definido terão significados correlatos.
- 1.4 Exceto se expressamente indicado de outra forma neste CONTRATO DE TRANSPORTE, (i) uma referência a Cláusula ou ANEXO significa referência a uma cláusula ou ANEXO deste CONTRATO DE TRANSPORTE; (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 TRANSPORTE 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 DE TRANSPORTE é a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME até a ZONA DE SAÍDA indicada no item 4.2, pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR, em cada DIA OPERACIONAL, por meio da REDE DE TRANSPORTE.
- 2.2 O SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME objeto do presente CONTRATO DE TRANSPORTE será prestado concomitantemente ao SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME objeto dos CONTRATOS LEGADOS, razão pela qual este CONTRATO DE TRANSPORTE estabelece condições para preservar os direitos das partes já constituídos no âmbito dos CONTRATOS LEGADOS.

CLÁUSULA TERCEIRA – TARIFAS DE TRANSPORTE

- 3.1 As TARIFAS DE TRANSPORTE aplicáveis ao presente CONTRATO DE TRANSPORTE são [-], conforme previsto no ANEXO II, Apêndice IV do CONTRATO MASTER.

3.2 As PARTES aceitam e reconhecem que as TARIFAS DE TRANSPORTE estabelecidas no item 3.1 poderão sofrer alterações em virtude de redefinições determinadas ou aprovadas pela ANP, observado a Cláusula 20 do TCG, conforme o conceito de TARIFAS FLUTUANTES. Nessa hipótese, as TARIFAS DE TRANSPORTE deste CONTRATO DE TRANSPORTE passarão a ser as novas tarifas e encargos determinados pela ANP.

CLÁUSULA QUARTA – QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATUAL E ZONA DE SAÍDA

- 4.1 A QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA do presente CONTRATO é de [-] MIL METROS CÚBICOS DE GÁS por DIA.
- 4.2 A ZONA DE SAÍDA do presente CONTRATO é [-]. Aplicam-se à referida ZONA DE SAÍDA as correspondentes condições de tolerâncias, vazões e intervalos de pressão especificadas no ANEXO II, Apêndice III do CONTRATO MASTER.

CLÁUSULA QUINTA - INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA

- 5.1 A prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME iniciar-se-á no dia [dia] de [mês] de [ano] (“DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE”) e encerrar-se-á no [dia] de [mês] de [ano] (“PERÍODO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE”). Qualquer alteração da DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE deverá ser feita por termo aditivo ao presente CONTRATO DE TRANSPORTE.
- 5.2 O TRANSPORTADOR não será obrigado a iniciar a prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME nos casos de (i) não implemento das condições precedentes previstas no item 5.2 do CONTRATO MASTER; (ii) ocorrência de um evento de FORÇA MAIOR, (iii) não outorga, revogação ou suspensão das AUTORIZAÇÕES GOVERNAMENTAIS para a operação das da REDE DE TRANSPORTE; (iv) inexistência de condições operacionais, desde que não tenha sido causada pelo TRANSPORTADOR, ou (v) inadimplemento ou mora do CARREGADOR no cumprimento de qualquer obrigação por ele assumida no CONTRATO MASTER ou em qualquer outro contrato de transporte celebrado no âmbito do CONTRATO MASTER.
- 5.3 Exceto nos casos previstos no item 5.2 acima e nos demais casos previstos no TCG, que não configuram FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, caso o TRANSPORTADOR não esteja apto a iniciar, na data estabelecida no item 5.1 acima, a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, no todo ou em parte, em relação à QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA, tal fato será considerado uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, sendo aplicável como única reparação exigível pelo CARREGADOR o disposto nas Cláusulas Oitava e Nona do TCG, ficando o TRANSPORTADOR desobrigado de pagar qualquer outra penalidade ou indenização ao CARREGADOR pelo atraso no início da prestação 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, conforme previsto no item 5.1 do presente CONTRATO.

CLÁUSULA SÉTIMA – DECLARAÇÕES E GARANTIAS

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

- (a) Não é necessária qualquer autorização societária ou obteve todas as autorizações necessárias, conforme seus documentos societários, para celebrar o presente CONTRATO DE TRANSPORTE;
- (b) As suas obrigações oriundas deste CONTRATO DE TRANSPORTE e dos demais instrumentos a ele relacionados 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 DE TRANSPORTE na qualidade de seu(s) representante(s) legal(is) detém(êm) os poderes necessários para assiná-lo, sem qualquer reserva ou limitação e sem a necessidade de obtenção de qualquer autorização legal, contratual ou estatutária que, nesta data, ainda não tenha sido obtida;
- (d) A celebração deste CONTRATO DE TRANSPORTE e/ou o cumprimento das obrigações nele contempladas não conflitam com (i) qualquer dispositivo dos 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 que possa afetar, direta ou indiretamente, a sua capacidade de celebrar e cumprir as disposições deste CONTRATO DE TRANSPORTE;
- (e) Possui plena capacidade e experiência para celebração e execução do CONTRATO e está ciente de todas as circunstâncias, regras e riscos relacionados com o CONTRATO.

CLÁUSULA OITAVA – DISPOSIÇÕES DIVERSAS

- 8.1. Lei aplicável. Este CONTRATO DE TRANSPORTE será regido e interpretado de conformidade com as leis da República Federativa do Brasil.
- 8.2. Notificações.
 - 8.2.1. Todas as comunicações entre as PARTES relacionadas a este CONTRATO DE TRANSPORTE 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 MASTER:

Se para o TRANSPORTADOR:

[DENOMINAÇÃO SOCIAL DO TRANSPORTADOR]

[Endereço completo]

[Cidade]/[sigla do estado], CEP [•]

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.

8.2.3. Qualquer uma das PARTES terá o direito de modificar o seu domicílio ou destinatário mediante NOTIFICAÇÃO transmitida à outra.

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 não poderá ser alterado 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, aplicar-se-á o disposto nos itens 20.2 a 20.5 do TCG.

8.5. Cessão de Direitos e Obrigações e Renúncia de Capacidade. Os direitos e obrigações das PARTES oriundos deste, ou relacionados a este CONTRATO DE TRANSPORTE poderão ser cedidos e/ou a CAPACIDADE CONTRATADA poderá ser renunciada nos termos da Cláusula Dezesseis do TCG.

8.6. Independência das disposições. As disposições deste CONTRATO DE TRANSPORTE são independentes umas das outras, de modo que, se qualquer disposição deste CONTRATO DE TRANSPORTE for considerada ilegal ou inexequível de acordo com a LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, (i) tal ilegalidade ou inexequibilidade não afetará a validade das suas demais disposições, nem das disposições do CONTRATO MASTER e/ou de qualquer outro contrato de transporte celebrado entre as PARTES, e (ii) este CONTRATO DE TRANSPORTE e/ou o CONTRATO MASTER 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 DE TRANSPORTE não o impede de celebrar novos contratos de transporte com o TRANSPORTADOR, seja em decorrência de Chamadas Públicas ou de novos PROCESSOS DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE.

- 8.8. Resolução de disputas. Qualquer disputa oriunda deste CONTRATO DE TRANSPORTE ou a ele relacionada será resolvida conforme as regras previstas na Cláusula Quatorze do TCG.
- 8.9. Concordância das PARTES.
- 8.9.1. As PARTES confirmam que negociaram e celebraram este CONTRATO DE TRANSPORTE seguindo os princípios de probidade e boa-fé, os quais deverão ser observados pelas PARTES durante toda a execução deste CONTRATO DE TRANSPORTE.
- 8.9.2. As PARTES reconhecem que assinaturas eletrônicas, mediante o emprego de certificados e processos por elas aceitos e admitidos, reputam-se válidas e têm os mesmos efeitos legais das assinaturas manuais, sendo consideradas como assinaturas originais para os fins deste CONTRATO DE TRANSPORTE e encontram respaldo na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL. Os REPRESENTANTES AUTORIZADOS das PARTES assinam o presente CONTRATO DE TRANSPORTE, e possuem poderes suficientes para assinar este CONTRATO DE TRANSPORTE em nome e por conta das PARTES, sendo exequível de acordo com os seus respectivos termos.
- 8.10. Assinatura Eletrônica. As Partes reconhecem que assinaturas eletrônicas, com ou sem utilização de certificado digital emitido no padrão estabelecido pela ICP-Brasil, mas desde que garantidas por sistema de criptografia, reputam-se válidas e têm os mesmos efeitos legais das assinaturas manuais, sendo consideradas como assinaturas originais para os fins deste CONTRATO DE TRANSPORTE. Os representantes legais das Partes assinam o presente CONTRATO DE TRANSPORTE, e possuem poderes suficientes para assinar este CONTRATO DE TRANSPORTE em nome e por conta das Partes, sendo exequível de acordo com os seus respectivos termos.

* * *

E por estarem justos e combinados, os representantes das PARTES firmam o presente CONTRATO DE TRANSPORTE, que segue ainda subscrito por duas testemunhas.

[LOCAL, DATA]

TRANSPORTADORA ASSOCIADA DE GÁS S/A – TAG

Por [Nome completo]
[Cargo]

Por [Nome completo]
[Cargo]

[DENOMINAÇÃO SOCIAL DO CARREGADOR]:

Por [Nome completo]
[Cargo]

Por [Nome completo]
[Cargo]

TESTEMUNHAS:

[Nome completo]
CPF/MF [•]

[Nome completo]
CPF/MF [•]