

CONTRATO MASTER DE TRANSPORTE 202X

ANUAL EXTRAORDINÁRIO

ENTRE

TRANSPORTADORA SULBRASILEIRA DE GÁS S.A. – TSB

E

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

202X

SUMÁRIO
CONTRATO MASTER DE SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO DE GÁS
NATURAL

CLÁUSULA PRIMEIRA – ESTRUTURA, DEFINIÇÕES DE TERMOS E INTERPRETAÇÃO	5
CLÁUSULA SEGUNDA – OBJETO	6
CLÁUSULA TERCEIRA – HABILITAÇÃO DO CARREGADOR	6
CLÁUSULA QUARTA – ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE DISPONÍVEL	7
CLÁUSULA QUINTA – CONTRATOS DE TRANSPORTE	7
CLÁUSULA SEXTA – DECLARAÇÕES E GARANTIAS	8
CLÁUSULA SÉTIMA – PRAZO E RESCISÃO	9
CLÁUSULA OITAVA – INDENIZAÇÃO	9
CLÁUSULA NONA – DISPOSIÇÕES DIVERSAS	10
ANEXO I – REGRAS DE OFERTA E ALOCAÇÃO DA CAPACIDADE	13
ANEXO II – ENCARGOS E VALORES A FATURAR	22
ANEXO III – CONDIÇÕES TÉCNICO-OPERACIONAIS	32
ANEXO IV – TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE SERVIÇO EXTRAORDINÁRIO (“TCG-Anual”)	34
CLÁUSULA SEGUNDA – DEFINIÇÕES	34
CLÁUSULA TERCEIRA – SERVIÇO DE TRANSPORTE DE GÁS NATURAL	53
CLÁUSULA QUARTA – CUSTÓDIA DO GÁS	55
CLÁUSULA QUINTA – EMPACOTAMENTO	56
CLÁUSULA SEXTA – GÁS PARA USO NO SISTEMA	57
CLÁUSULA SÉTIMA - ALOCAÇÃO DE QUANTIDADES DE GÁS	59
CLÁUSULA OITAVA - FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE	63
CLÁUSULA NONA – GÁS DESCONFORME	65
CLÁUSULA DÉCIMA – FATURAMENTO	72
CLÁUSULA ONZE – COBRANÇAS OBJETO DE CONTROVÉRSIA	77
CLÁUSULA DOZE – FORÇA MAIOR	78
CLÁUSULA TREZE – TÉRMINO ANTECIPADO DO CONTRATO	83
CLÁUSULA QUATORZE – LEI APLICÁVEL E SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS	85
CLÁUSULA QUINZE – GARANTIA DE PAGAMENTO	92
CLÁUSULA DEZESSEIS - CESSÃO DE DIREITOS E OBRIGAÇÕES	95
CLÁUSULA DEZESSETE– CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL	95
CLÁUSULA DEZOITO – REGRAS GERAIS DE UTILIZAÇÃO COMPARTILHADA	98
CLÁUSULA DEZENOVE – AJUSTES DECORRENTES DA PUBLICAÇÃO DE UM CÓDIGO DE REDE	98
APÊNDICE I - REQUISITOS TÉCNICOS	100
CLÁUSULA SEGUNDA – MEDIÇÃO	101
CLÁUSULA TERCEIRA – APURAÇÃO E ALOCAÇÃO DE GUS	110

CLÁUSULA QUARTA - OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DAS INSTALAÇÕES	111
APÊNDICE II - BALANCEAMENTO CLÁUSULA PRIMEIRA – REGRAS DE BALANCEAMENTO	116
CLÁUSULA SEGUNDA – NOMINAÇÃO E PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE	129
CLÁUSULA TERCEIRA – APURAÇÃO E SALDO DE VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO	135
CLÁUSULA QUARTA – PENALIDADES E RESPONSABILIDADES DO CARREGADOR.....	136
APÊNDICE III – MODELO DE FIANÇA BANCÁRIA.....	138
ANEXO V – MODELO DE CONTRATO DE TRANSPORTE DE GÁS (ENTRADA-ANO)	140
CLÁUSULA PRIMEIRA – ESTRUTURA, DEFINIÇÕES DE TERMOS E INTERPRETAÇÃO	142
CLÁUSULA SEGUNDA – OBJETO	142
CLÁUSULA TERCEIRA – TARIFAS DE TRANSPORTE.....	143
CLÁUSULA QUARTA – QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATUAL E PONTO DE ENTRADA	143
CLÁUSULA QUINTA - INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO DE ENTRADA..	143
CLÁUSULA SEXTA – PRAZO DE VIGÊNCIA E TÉRMINO	144
CLÁUSULA SÉTIMA – DECLARAÇÕES E GARANTIAS.....	144
CLÁUSULA OITAVA – DISPOSIÇÕES DIVERSAS	145
ANEXO VI – MODELO DE CONTRATO DE TRANSPORTE DE GÁS (SAÍDA-ANO).....	151
CLÁUSULA PRIMEIRA – ESTRUTURA, DEFINIÇÕES DE TERMOS E INTERPRETAÇÃO	153
CLÁUSULA SEGUNDA – OBJETO	153
CLÁUSULA TERCEIRA – TARIFAS DE TRANSPORTE.....	154
CLÁUSULA QUARTA – QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATUAL E PONTO DE SAÍDA	154
CLÁUSULA QUINTA - INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO DE SAÍDA.....	154
CLÁUSULA SEXTA – PRAZO DE VIGÊNCIA E TÉRMINO	155
CLÁUSULA SÉTIMA – DECLARAÇÕES E GARANTIAS.....	155
CLÁUSULA OITAVA – DISPOSIÇÕES DIVERSAS	156
CANEXO VII – REQUISITOS DE HABILITAÇÃO DO CARREGADOR	160
ANEXO VIII – FORMULÁRIO PARA CONSTITUIÇÃO DE REPRESENTANTE DESIGNADO	165
ANEXO IX – LEILÃO DE PREÇO UNIFORME	166
ANEXO X – CAPACIDADES DISPONÍVEIS NOS PONTOS DE ENTRADA E NAS ZONAS DE SAÍDA .	171

**CONTRATO MASTER DE TRANSPORTE
EXTRAORDINÁRIO DE GÁS NATURAL QUE
ENTRE SI CELEBRAM, DE UM LADO,
TRANSPORTADORA SULBRASILEIRA DE GÁS
S.A. – TSB, E, DE OUTRO LADO,
XXXXXXXXXXXXXXXXXX, NA FORMA ABAIXO:**

TRANSPORTADORA SULBRASILEIRA DE GÁS S.A. – TSB, sociedade anônima, com sede na cidade de Porto Alegre, Estado do Rio Grande do Sul, na Rua Furriel Luiz Antônio Vargas, nº. 250, conj. 1304, inscrita no CNPJ/ME sob o nº. 03.146.349/0001-24, doravante denominada “TRANSPORTADOR” ou “PARTE”, neste ato representada por seus representantes legais, na forma de seu Estatuto Social, e, de outro lado,

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, inscrita no CNPJ/MF sob o nº XXXXXXXXXXXXX, com sede na XXXXXXXXXXXX, na Cidade de XXXXXXXXX, CEP 90050-24, 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 EXTRAORDINÁRIO a carregadores interessados, nos termos da Resolução ANP 11/2016, art. 24;
- 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 EXTRAORDINÁRIO junto ao TRANSPORTADOR;
- D. Durante a vigência do presente CONTRATO poderá ser realizada CHAMADA PÚBLICA para contratação de CAPACIDADE DISPONÍVEL sob o SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME para utilização em 20XX, razão pela qual o TRANSPORTADOR determinou e ofereceu a CAPACIDADE DISPONÍVEL para contratação por meio do SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO durante 20XX, nos termos das REGRAS DE OFERTA E ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE, vinculadas ao CONTRATO MASTER e sujeito à condição resolutive de que trata o Artigo 24, inciso II da Resolução ANP nº 11/2016, conforme previsto no disposto no item 13.3 do TCG;
- E. As PARTES desejam acordar os termos e condições para participação do CARREGADOR em futuros PROCESSOS DE OFERTA E ALOCAÇÃO 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;

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	Regras de Oferta e Alocação da Capacidade (ROAC)
Anexo II	Tarifas e Encargos a Faturar
Anexo III	Condições Técnico-Operacionais (Pts/Zonas/Tolerâncias/Vazão/Pressão)
Anexo IV	Termos e Condições Gerais (TCG-202X)
Apêndice I	Requisitos Técnicos
Apêndice II	Balanceamento
Apêndice III	Modelo de Carta de Fiança
Anexo V	Modelo de CONTRATO DE TRANSPORTE de Gás (Entrada-202X)
Anexo VI	Modelo de CONTRATO DE TRANSPORTE de Gás (Saída-202X)
Anexo VII	Requisitos de Habilitação do CARREGADOR
Anexo VIII	Formulário para Constituição de Representante Designado
Anexo IX	Leilão de Preço Uniforme
Anexo X	Capacidades Disponíveis nos Pontos de Entrada e nas Zonas de Saída – 202X

- 1.2 O presente CONTRATO MASTER e seus anexos formam um único documento que regula os direitos e obrigações do TRANSPORTADOR e do CARREGADOR e devem ser interpretados e aplicados como um único instrumento. Em caso de conflito entre o disposto nos ANEXOS e o disposto neste CONTRATO 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 ALOCAÇÃO 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 IV 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 ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE;
- (ii)** estabelecer as regras dos PROCESSOS DE OFERTA E ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE;
- (iii)** definir antecipadamente os termos e condições gerais que serão aplicáveis a todos os futuros CONTRATOS DE TRANSPORTE que porventura venham a ser celebrados entre as PARTES; 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 EXTRAORDINÁRIO 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

3.1 O CARREGADOR deverá se cadastrar no CADASTRO ÚNICO do TRANSPORTADOR, conforme o **Anexo VII – Requisitos de Habilitação do Carregador**, como condição para participação em qualquer PROCESSOS DE OFERTA E ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE e celebração de CONTRATO DE TRANSPORTE com o TRANSPORTADOR.

3.2 O TRANSPORTADOR poderá solicitar do CARREGADOR esclarecimentos e/ou informações e documentos adicionais aos descritos no **Anexo VII – Requisitos de Habilitação do Carregador** 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 para celebrar CONTRATO DE TRANSPORTE, OU (iii) Ao cumprimento, pelo CARREGADOR, da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL.

3.3 O CARREGADOR (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.

CLÁUSULA QUARTA – ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE DISPONÍVEL

4.1 O TRANSPORTADOR ofertará CAPACIDADE DISPONÍVEL para a prestação DE SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO, nos termos da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL e sob a supervisão da ANP, por meio de sua PLATAFORMA DE OFERTA DE CAPACIDADE e/ou do SÍTIO ELETRÔNICO DO TRANSPORTADOR.

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 as REGRAS DE OFERTA E ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE, que constam do **Anexo I – Regras de Oferta e Alocação de Capacidade** 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 de PROCESSO DE OFERTA E ALOCAÇÃO 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 V-Modelo de Contrato de Transporte de Gás (entrada-ano)** e do **Anexo VI-Modelo de Contrato de Transporte de Gás (saída-ano)**, conforme aplicável e de acordo com as regras estipuladas nas REGRAS DE OFERTA E ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE.

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, (v) aportar mecanismo financeiro de garantia dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE, nos termos do item 3.8 das REGRAS DE OFERTA E ALOCAÇÃO DE

CAPACIDADE.

5.3 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:

- (i) ter se habilitado junto ao TRANSPORTADOR nos termos do item 3.1 deste CONTRATO MASTER;
- (ii) 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, (v) aportar mecanismo financeiro de garantia dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE, nos termos do item 3.8 das REGRAS DE OFERTA E ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE.

5.4 Os CONTRATOS DE TRANSPORTE celebrados pelo CARREGADOR com o TRANSPORTADOR nos termos do item 5.1. serão regidos pelos termos e condições gerais previstos neste CONTRATO MASTER e pelas cláusulas específicas estipuladas nos CONTRATOS DE TRANSPORTE.

5.5 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.

5.6 O SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO 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.

5.7 Apenas os representantes legais do CARREGADOR identificados no CADASTRO ÚNICO ou um representante designado nos termos do **Anexo VIII – Formulário para Constituição de Representante Designado** 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) Em relação às operações, serviços e outras atividades relativas a este CONTRATO MASTER, cumpre e cumprirá toda e qualquer LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, inclusive, sem limitação, a relativa à coibição de atos de corrupção, suborno ou lavagem de dinheiro, garantindo não ter autorizado, ofertado, prometido ou realizado o pagamento ou cessão, direta ou indiretamente, de qualquer suborno, desconto, compensação, restituição, vantagem ou qualquer outro pagamento ilícito a quaisquer agentes públicos e/ou membros ou representantes de qualquer AUTORIDADE GOVERNAMENTAL que pudesse resultar em qualquer violação a qualquer LEGISLAÇÃO APLICÁVEL anticorrupção, em especial a Lei 12.846/2013, bem como que não realizará qualquer tal ato a partir da presente data.

CLÁUSULA SÉTIMA – PRAZO E RESCISÃO

- 7.1** Este CONTRATO MASTER vigorará entre a data da sua assinatura e o dia [XX.XX.XX].
- 7.2** 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.
- 7.4** O término, por qualquer motivo, deste CONTRATO MASTER não importará rescisão ou término de qualquer CONTRATO DE TRANSPORTE celebrado entre as PARTES, que esteja em vigor no momento da rescisão deste CONTRATO MASTER.

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. Anexos. Os documentos abaixo listados são parte indissociável deste CONTRATO MASTER como seus anexos. Na hipótese de conflito entre as disposições deste CONTRATO MASTER e as dos seus anexos, as dos últimos prevalecerão.

Anexo I – Regras de Oferta e Alocação de Capacidade (ROAC) Anexo II – Tarifas e Encargos a Faturar

Anexo III – Condições Técnico-Operacionais (Ptos/Zonas/Tolerâncias/Vazão/Pressão) Anexo IV – Termos e Condições Gerais (TCG-Ano)

Anexo V – Modelo de Contrato de Transporte de Gás (Entrada-Ano) Anexo VI – Modelo de Contrato de Transporte de Gás (Saída-Ano) Anexo VII – Requisitos de Habilitação do Carregador Anexo VIII – Formulário para Constituição de Representante Designados Anexo IX – Leilão de Preço Uniforme

Anexo X – Capacidade Disponível 202X

9.3. Notificações.

9.3.1. 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:

TRANSPORTADORA SULBRASILEIRA DE GÁS S.A. – TSB

Rua Furriel Luiz Antônio Vargas, nº. 250, conj. 1304

Porto Alegre, Estado do Rio Grande do Sul, CEP 90470-130

Telefone: (051) 3019-0185 ou (51) 999121154

Em atenção a: XXXXXXXXX, Endereço eletrônico: XXXXXXXX

Se para o CARREGADOR:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Endereço

Telefone: xxxxxx ou xxxxxxxx

Em atenção a: XXXXXXXXX

Endereço eletrônico: XXXXXXXXXXXX

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

9.4. Tolerância, modificações. Eventual tolerância quanto ao cumprimento dos prazos e condições estabelecidos neste CONTRATO MASTER não importará alteração ou novação das disposições ora pactuadas ou renúncia a qualquer direito decorrente do CONTRATO MASTER. Qualquer alteração ou novação das disposições ora pactuadas ou renúncia a qualquer direito decorrente do CONTRATO MASTER apenas será válida se feita por escrito, em documento próprio assinado por ambas as PARTES.

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

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 inexecutável de acordo com a LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, (i) tal ilegalidade ou inexecutabilidade 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 inexecutável 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 inexecutáveis.

9.7. Não impedimento. A celebração pelo CARREGADOR de CONTRATO DE TRANSPORTE na forma do item 5.1, não o impede de participar de celebrar novos contratos de transporte com o TRANSPORTADOR, seja em decorrência de CHAMADAS PÚBLICAS ou de novos PROCESSOS DE OFERTA E ALOCAÇÃO 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 dos TCG.

* * *

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

[Porto Alegre]/[RS], [dia] de [mês] de [ano].

TRANSPORTADORA SULBRASILEIRA DE GÁS S.A. – TSB

Por XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
Função

Por XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
Função

XX

Por XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
Função

Por XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
Função

TESTEMUNHAS:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
CPF: XXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
CPF: XXXXXXXXXX

ANEXO I – REGRAS DE OFERTA E ALOCAÇÃO DA CAPACIDADE

1. OBJETO

1.1.1 Este anexo estabelece as regras de oferta e alocação da CAPACIDADE DISPONÍVEL para contratação, com publicidade, transparência e isonomia, de SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO, por carregador junto ao TRANSPORTADOR (“PROCESSO DE OFERTA E ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE”).

1.1.2 O PROCESSO DE OFERTA E ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE será conduzido pelo TRANSPORTADOR, sob a supervisão da ANP, nos termos da Resolução ANP nº 11/2016 e da Lei nº 14.134/2021.

1.1.3 Os termos em maiúsculas utilizados nestas REGRAS DE OFERTA E ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE terão seu significado atribuído nos Termos e Condições Gerais, que constituem o Anexo IV do CONTRATO MASTER.

1.1.4 A participação no PROCESSO DE OFERTA E ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE implica a aceitação incondicional da Regras e Condições estabelecidas neste Anexo I.

2. SERVIÇOS DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO OFERTADOS

2.1. O SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO

2.1.1. O SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO é definido como uma “modalidade de contratação de CAPACIDADE DISPONÍVEL, a qualquer tempo, e que contenha condição resolutiva, na hipótese de contratação da capacidade na modalidade firme” (Resolução ANP nº 11/2016, Art. 2º, XXXVII).

2.1.2. Com a prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO, o TRANSPORTADOR assume a obrigação de programar e transportar o volume diário de GÁS NATURAL solicitado pelo carregador até a CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE, de acordo com as condições previstas em contrato, sob pena de sofrer as penalidades previstas no contrato de SERVIÇO DE TRANSPORTE celebrado pelas partes.

2.1.3. O SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO pode ser contratado a qualquer tempo, desde que haja CAPACIDADE DISPONÍVEL DE TRANSPORTE, sem a realização de CHAMADA PÚBLICA, uma vez observada a regulamentação e assegurada a publicidade, transparência e garantia de acesso a todos os interessados.

2.1.4 Para a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO, 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.

2.1.5 Para a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO, 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.

2.1.6 A contratação da capacidade tem implicações operacionais e financeiras para ambas as PARTES do contrato. 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. REGIME DE ENTRADA E SAÍDA

2.2.1 Os SERVIÇOS DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO objeto deste PROCESSO DE OFERTA E ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE serão prestados sob o regime de “Entrada e Saída” (“E/S”).

2.2.2 O regime de E/S é um modelo de acesso a uma rede de transporte por gasodutos no qual seus usuários contratam o serviço de transporte de forma independente nos pontos de entrada e/ou nos pontos/zonas de Saída. Desta forma, o transporte de gás não é limitado a rotas contratuais pré-definidas, o que permite maior flexibilidade no transporte e mais liquidez à comercialização da molécula.

2.3. ZONAS DE SAÍDA e/ou PONTOS DE ENTRADA DISPONÍVEIS PARA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO

2.3.1 As ZONAS DE SAÍDA e/ou os PONTOS DE ENTRADA, para os quais há a previsão de CAPACIDADE DISPONÍVEL DE TRANSPORTE e os carregadores poderão apresentar SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE nos termos deste PROCESSO DE OFERTA E ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE, são os indicados na Tabela 1 abaixo.¹

¹ Definição de acordo com o trecho a ser utilizado (1 ou 3).

Tabela 1

Zonas de Saída	Pontos de Entrada
XXXXXXXXXX	Estação de entrega XXXXX, na XXXXXX entre as transportadoras XXXX e XXXX
PONTO DE ENTREGA XXXXXXXXXX	

2.3.2 A CAPACIDADE DISPONÍVEL máxima independente dos PONTOS DE ENTRADA e ZONAS/PONTO DE SAÍDA de referência encontra-se no Anexo X do CONTRATO MASTER, devendo ser periodicamente atualizada e divulgada no SÍTIO ELETRÔNICO DO TRANSPORTADOR e/ou em PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE. 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

2.4.1 O PROCESSO DE OFERTA E ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE visa a alocar a CAPACIDADE DE TRANSPORTE ofertada pelo TRANSPORTADOR, para contratação dos seguintes tipos SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO ("PRODUTOS"), nos PONTOS DE ENTRADA e ZONAS/PONTO DE SAÍDA indicados no item 2.3.1 acima.

- (i)** PRODUTO PARA CONTRATAÇÃO ANUAL DE CAPACIDADE DE ENTRADA - Produto 365E: Contrato de SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO, com duração de 365 DIAS corridos, com início no primeiro DIA OPERACIONAL de um determinado ano e término no último DIA OPERACIONAL desse ano, sendo DIA OPERACIONAL e MÊS definidos no CONTRATO DE TRANSPORTE;
- (ii)** PRODUTO PARA CONTRATAÇÃO ANUAL DE CAPACIDADE DE SAÍDA - Produto 365S: Contrato de SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO, com duração de 365 DIAS corridos, com início no primeiro DIA OPERACIONAL de um determinado ano e término no último DIA OPERACIONAL desse ano, sendo DIA OPERACIONAL e MÊS definidos no CONTRATO DE TRANSPORTE

2.4.2 O carregador poderá solicitar, conforme seu interesse, a contratação da CAPACIDADE por meio de 01 (um) PRODUTO ou mais PRODUTOS, por PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA.

2.5. TARIFAS

2.5.1 As TARIFAS DE TRANSPORTE dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO objeto deste PROCESSO DE OFERTA E ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE foram pré-homologadas pela ANP e encontram-se disponíveis no Anexo II do CONTRATO MASTER.

3. PROCEDIMENTO PARA SOLICITAÇÃO DE CAPACIDADE E ALOCAÇÃO

3.1. ETAPAS DO PROCESSO DE OFERTA E ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE

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

- 3.1.1.1.** Cadastramento, Habilitação e celebração do CONTRATO MASTER pelo carregador;
- 3.1.1.2.** Divulgação do CALENDÁRIO e da CAPACIDADE DISPONÍVEL pelo TRANSPORTADOR;
- 3.1.1.3.** SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE;
- 3.1.1.4.** Alocação de CAPACIDADE DE TRANSPORTE;
- 3.1.1.5.** Divulgação do resultado para as SOLICITAÇÕES DE RESERVA DE CAPACIDADE;
- 3.1.1.6.** GARANTIA DO CONTRATO do SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO;
- 3.1.1.7.** Celebração dos CONTRATOS DE TRANSPORTE para a prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO.

3.2. CADASTRAMENTO, E CELEBRAÇÃO DO CONTRATO MASTER PELO CARREGADOR

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

- (i)** estejam com o seu CADASTRO ÚNICO atualizado junto ao TRANSPORTADOR, nos termos do processo descrito no Anexo VII do presente CONTRATO MASTER;
- (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 em razão do CONTRATO MASTER.

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 CALENDÁRIO E DA CAPACIDADE DISPONÍVEL DE TRANSPORTE PELO TRANSPORTADOR

3.3.1. O PROCESSO DE OFERTA E ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE para prestação de SERVIÇOS EXTRAORDINÁRIO pelo TRANSPORTADOR para o ano de 20XX, seguirá calendário a ser divulgado no SÍTIO ELETRÔNICO DO TRANSPORTADOR e/ou em PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE e estará sujeito a atualizações de acordo com as instruções expedidas pela ANP (“CALENDÁRIO”).

3.3.2 A CAPACIDADE DISPONÍVEL a ser ofertada em cada publicação prevista no CALENDÁRIO 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 em PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE

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 ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE.

3.3.4 Para fins deste PROCESSO DE OFERTA E ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE, o PODER CALORÍFICO DE REFERÊNCIA (PCR) é aquele definido conforme Cláusula Segunda do Anexo IV 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 EXTRAORDINÁRIO poderá ser solicitado pelo carregador que atenda aos requisitos previstos no item 3.2.1, sempre que exista CAPACIDADE DISPONÍVEL DE TRANSPORTE e de acordo com CALENDÁRIO divulgado no item 3.3.1.

3.4.2 A SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE deverá ser submetida eletronicamente no PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE do TRANSPORTADOR, na data estabelecida no CALENDÁRIO, por PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA, contendo:

- (i) A identificação do carregador habilitado;
- (ii) PRODUTO;
- (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 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.
- (vii) A assinatura eletrônica do representante legal do carregador habilitado no formulário de SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE;

3.4.3 A SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE deverá ser realizada para cada PRODUTO e para cada ZONA DE SAÍDA e/ou PONTO DE ENTRADA contratados. Os carregadores poderão realizar mais de uma SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE quando este tiver interesse em mais de um PRODUTO 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.

3.5. 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 IX 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 ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE para contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO 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 EXTRAORDINÁRIO

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 dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO, até a data- limite prevista no CALENDÁRIO.

3.7.2. A contratação dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO se dará por meio de um ou mais CONTRATOS DE TRANSPORTE, na forma substancialmente igual à dos Anexos V e VI do CONTRATO MASTER, conforme aplicável.

3.7.3. Para cada PRODUTO 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 legal do carregador, de forma irrevogável e irretratável, 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 EXTRAORDINÁRIO não poderá ceder, temporária ou definitivamente, parcial ou integralmente, sua CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE para outros interessados

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.

3.8.4 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 EXTRAORDINÁRIO, nos prazos previstos no CALENDÁRIO.

ANEXO II – ENCARGOS E VALORES A FATURAR

A.1 Valor das Tarifas

A.1.1 Os valores das tarifas cobradas pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR serão aquelas publicadas no website do TRANSPORTADOR no início do ano de 202X, válidas para os contratos extraordinários de transporte. Os valores estabelecidos abaixo são referenciais para base janeiro de 202X.

- (i) TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA: R\$ [XXXXXX] por MMBTU ([] MMBTU);
- (ii) TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE: R\$ [0,0] por MMBTU ([] MMBTU);
- (iii) TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA: R\$ [XXXXXX] por MMBTU ([] MMBTU)
- (iv) TARIFA DE MOVIMENTAÇÃO R\$ [0,0] por MMBTU ([] MMBTU);
- (v) TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO: R\$ [0,0] por MMBTU ([] MMBTU).

A.1.2 As PARTES aceitam e reconhecem que os valores das tarifas 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.1.3 Para a finalidade prevista no item A.1.2, será estabelecida uma conta regulatória, conforme LEGISLAÇÃO APLICÁVEL aprovada pela ANP, na qual serão computados, dentre outros, os eventuais lucros ou prejuízos extraordinários provenientes de AÇÕES DE BALANCEAMENTO, custos financeiros com contratação de garantias, da prestação do serviço de transporte de curto prazo (a ser definido pela ANP) ou penalidades aplicáveis ao CARREGADOR e ao TRANSPORTADOR previstas neste CONTRATO, bem como eventuais valores relacionados aos impactos, positivos ou negativos, decorrente da demanda por contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE verificada nas CHAMADAS PÚBLICAS de tempos em tempos. Os valores a serem computados, a forma de alocação e os limites de aplicação na redução ou majoração das tarifas definidas no tem A.1.1, dentre outros aspectos relevantes, serão definidos pela ANP, na forma da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL.

A.2 Arredondamento

A.2.1 Após o cálculo das TARIFAS, as mesmas 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.

VALORES A FATURAR

B.1 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 SERVIÇO EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO, ao ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA, ao ENCARGO DE GUS e ao ENCARGO DE CUSTOS FIXOS DE COMPRA E VENDA DE GÁS, calculados de acordo com as fórmulas abaixo:

(i) ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE:

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

Onde:

<i>EST</i>	-	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;
<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>QDA_i</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>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>QENA_i</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>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.

(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.

(iii) 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>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>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 DE TRANSPORTE 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 DE TRANSPORTE 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>QDA_i</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>QDC_i</i>	-	corresponde à QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA para cada 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>QENA_i</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>QFST_i</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>QDA_i</i>	corresponde ao somatório das QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS para cada DIA OPERACIONAL “ <i>i</i> ” do MÊS em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR;
<i>QDAT_i</i>	corresponde ao somatório das QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS TOTAIS para cada DIA OPERACIONAL “ <i>i</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>CGUS_i</i>	corresponde ao valor do custo médio do ESTOQUE DE GÁS DO TRANSPORTADOR, em Reais por MMBTU, no dia anterior ao dia de faturamento.

O valor do ENCARGO DE GUS 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 TSB efetuar o pagamento ao FORNECEDOR DO GÁS relacionado com a compra do GUS, até a data do efetivo pagamento do ENCARGO DE GUS pelo CARREGADOR. O ENCARGO DE GUS será faturado mensalmente, em referência ao período de aquisição do GUS por meio de GSA TRANSPORTE ENTRADA. De forma a implementar o previsto neste item, o TRANSPORTADOR poderá empregar projeções da variação da SELIC no faturamento do ENCARGO DE 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:

$$E_{CF_{CVG}} = \sum_I^N \left[\frac{QDC_{CGUS}}{QDCt_{GUS}} \right] \times CF_{GUS} + \sum_I^N \left[\frac{QDC_{CFLEX}}{QDCt_{FLEX}} \right] \times CF_{FLEX(E)} + \sum_I^N \left[\frac{QDC_{CFLEX}}{QDCt_{FLEX}} \right] \times CF_{FLEX(S)} + \sum_I^N \left[\frac{QDC_{CFLEX}}{QDCt_{FLEX}} \right] \times CT$$

Onde:

$E_{CF_{CVG}}$	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;
QDC_{CGUS}	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.
QDC_{CFLEX}	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 TRANSPORTE ENTRADA para fins de fornecimento de GUS.

$CF_{FLEX(E)}$	corresponde ao valor dos custos fixos associados à reserva de infraestrutura logística (encargo de infraestrutura/capacidade ou similar) para fornecer gás natural ao TRANSPORTADOR por meio do GSA TRANSPORTE ENTRADA para fins da FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA incluindo 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 TRANSPORTE SAÍDA para fins da FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA incluindo CONGESTIONAMENTO.
CT	Corresponde ao valor dos custos não-recuperáveis incorridos pelo TRANSPORTADOR no âmbito do (i) GSA TRANSPORTE ENTRADA para fim de GUS e/ou de FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA e/ou CONGESTIONAMENTO e do (ii) GSA TRANSPORTE SAÍDA para fins da FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA e/ou CONGESTIONAMENTO para cumprimento de obrigações relacionadas com a instituição de garantias financeiras, entre outros.

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 TSB efetuar o pagamento ao FORNECEDOR DO GÁS relacionado com a compra e venda de gás no âmbito de qualquer GSA TRANSPORTE ENTRADA e GSA TRANSPORTE SAÍDA, até a data do efetivo pagamento do ENCARGO DE CUSTOS FIXOS DE COMPRA E VENDA DE GÁS pelo CARREGADOR.

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

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

(vii) ENCARGO DE CAPACIDADE-CONGESTIONAMENTO

De acordo com o estabelecido na Clausula dezessete do TCG, Se houver Congestionamento Contratual, o Transportador poderá cobrar do carregador, Encargo de Capacidade-Congestionamento, destinado a cobrir todo e qualquer custo, fixo ou 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;

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

Onde:

TCcong	-	corresponde ao valor a ser pago em Reais pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR a título de Tarifa de Capacidade-Congestionamento no MÊS em questão.
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 entrada utilizado na operação da REDE DE TRANSPORTE no DIA OPERACIONAL no MÊS em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR para cada DIA OPERACIONAL “i” do MÊS em questão.
$QDCS_i$	-	corresponde ao total da necessidade de venda de gás de congestionamento em GSA saída utilizado na operação da REDE DE TRANSPORTE no DIA OPERACIONAL no MÊS em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR para cada DIA OPERACIONAL “i” do MÊS em questão.
N	-	corresponde ao número de DIAS OPERACIONAIS no MÊS em questão.
I	-	corresponde a um determinado DIA OPERACIONAL no MÊS em questão.

CE_{aq}	-	corresponde ao custo variável de aquisição estabelecido no Contrato Compra com terceiros dos custos de Entrada, relacionado à injeção do gás natural pelo Transportador, para fins de solucionar o congestionamento contratual.
CS_{aq}	-	corresponde ao custo variável de venda estabelecido no Contrato de Venda com terceiros, relacionado à retirada do gás natural pelo Transportador, para fins de solucionar o congestionamento contratual.

B.1 Na forma da Cláusula Décima do TCG, o TRANSPORTADOR emitirá DOCUMENTO DE COBRANÇA para cobrança das penalidades por QUANTIDADES EXCEDENTES NÃO AUTORIZADAS, 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 constante do quadro abaixo, a qual possui o número de identificação no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica – CNPJ igualmente abaixo descrito:

SEDE / FILIAL	CNPJ	ENDEREÇO
SEDE: Transportadora Sulbrasileira de Gás S.A.	03.146.349/0001-24	Rua Furriel Luiz Antonio Vargas, 250, Cjto 1304 – CEP 90470-130, Bairro Bela Vista – Porto Alegre - RS

ANEXO III – CONDIÇÕES TÉCNICO-OPERACIONAIS

Zonas de Saída	Pontos de Saída da Zona de Saída	Capacidade Máxima de Projeto (mil m ³ /d)	Tolerância de Variação da Programação Diária (% da QDP)	Pressão de entrada mínima (kgf/cm ²)	Pressão de entrada máxima (kgf/cm ²)	Pressão de entrega mínima (kgf/cm ²)	Pressão de entrega máxima (kgf/cm ²)
XXXX	XXXXXX	1.200	50% QDP	25,2	29,40	25,0	29,4

ANEXO III – CONDIÇÕES TÉCNICO-OPERACIONAIS

Pontos de Entrada	Capacidade Máxima de Projeto (mil m³/d)	Tolerância de Variação da Programação Diária (% da QDP)	Pressão de recebimento mínima (kgf/cm²)	Pressão de recebimento máxima (kgf/cm²)
XXXXXX	1.800 (Capacidade da EMED)	50% QDP	25,2	29,4

*A “Capacidade Máxima do Projeto” indica tão somente a capacidade isolada do PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA, não representando CAPACIDADE DISPONÍVEL. Para fins de avaliação da CAPACIDADE DISPONÍVEL, deverão ser observados os cenários de atendimento considerados pelo TRANSPORTADOR, de acordo com o caso base utilizado para elaboração do Anexo X e/ou novas demandas de capacidade solicitadas.

ANEXO IV – TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE SERVIÇO EXTRAORDINÁRIO (“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 EXTRAORDINÁRIO.

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 AJUSANTE: 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 do TRANSPORTADOR 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 CUSTAS: 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 oferecidas;

CALENDÁRIO: calendário das etapas do PROCESSO DE OFERTA E ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE para prestação de SERVIÇOS EXTRAORDINÁRIO pelo TRANSPORTADOR para o ano de 202X, divulgado e atualizado de acordo com as instruções da ANP, no SÍTIO ELETRÔNICO DO TRANSPORTADOR e/ou em PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE.

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

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

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

CARREGADOR: pessoa jurídica que tenha celebrado, com o TRANSPORTADOR, o CONTRATO MASTER e/ou o CONTRATO DE TRANSPORTE, na modalidade de SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO, 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 EXTRAORDINÁRIO DE ENTRADA ou (ii) a CARREGADOR DE SAÍDA, quando o CONTRATO DE TRANSPORTE tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO DE SAÍDA. Quando utilizando em caixa baixa, carregador significa qualquer(qualsquer) 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;

CHAMADA PÚBLICA: procedimento, com garantia de acesso a todos os interessados, que tem por finalidade estimar a demanda efetiva por serviços de transporte de gás natural, na forma da regulação da ANP;

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

CÓDIGO COMUM DE REDE: conjunto de regras publicadas pela ANP, com a finalidade de promover o acesso não discriminatório nos sistemas de transporte de GÁS NATURAL, e sua

operação uniforme, harmônica, eficiente e segura

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

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

CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL: situação na qual a demanda por contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME e SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO excede a CAPACIDADE TÉCNICA DE TRANSPORTE, 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 EXTRAORDINÁRIO, celebrado pelo CARREGADOR, de acordo com os termos e condições do CONTRATO MASTER, podendo ser, conforme o caso, (i) CONTRATO DE TRANSPORTE DE ENTRADA, quando tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO DE ENTRADA ou (ii) CONTRATO DE TRANSPORTE DE SAÍDA, quando tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO DE SAÍDA. Quando utilizado em caixa baixa, “contrato de transporte” significa qualquer contrato de transporte celebrado pelo TRANSPORTADOR. As expressões “contrato de transporte de entrada” ou “contrato de transporte de saída” poderão ser empregadas de forma análoga;

CONTRATO MASTER: designa o contrato celebrado pelo TRANSPORTADOR e pelo CARREGADOR, do qual este TCG compõe o Anexo IV, pelo qual as referidas partes acordaram os termos e condições para participação do CARREGADOR em futuro PROCESSOS DE OFERTA E ALOCAÇÃO 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.

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

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 EXTRAORDINÁRIO, 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, 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 ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE, confirme definido no item 3.4.2 "iv", do Anexo I 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 DESEQUILÍBRIO;

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

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

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

ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE: significa a remuneração devida ao TRANSPORTADOR, pela prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO DE ENTRADA pelo CARREGADOR DE ENTRADA ou, conforme o caso, pelo CARREGADOR DE SAÍDA ao TRANSPORTADOR, pela prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE DE SAÍDA, calculada na forma do Anexo II do CONTRATO MASTER;

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

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

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

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

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

ESTOQUE DE GÁS EXTRAORDINÁRIO ENTRADA: significa parcela do ESTOQUE DE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

GÁS ou GÁS NATURAL: o gás natural objeto do SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO, 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 TRANSPORTE ENTRADA: contrato de compra e venda de GÁS NATURAL celebrado entre FORNECEDOR DO GÁS e o TRANSPORTADOR para fins de FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA e para GÁS PARA USO NO SISTEMA;

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

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

INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE: data estabelecida na Cláusula Quinta do CONTRATO DE TRANSPORTE;

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

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 EXTRAORDINÁRIO, 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 EXTRAORDINÁRIO, sem a incidência de qualquer penalidade, custo adicional ou redução de receita ao TRANSPORTADOR, nos termos estipulados no item 4.2 do Apêndice I deste TCG;

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

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

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

MIMBTU: 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;

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 nominação para o TRANSPORTADOR;

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

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

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

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 EXTRAORDINÁRIO será prestado, conforme definido na Cláusula Quinta do CONTRATO;

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

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

PLATAFORMA DE BALANCEAMENTO: sistema operacional de compra e venda de gás natural, por meio do qual o TRANSPORTADOR e os carregadores podem apresentar e aceitar propostas para aquisição ou venda de gás natural necessária às AÇÕES DE BALANCEAMENTO, dentro do escopo previsto na 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 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 INTERCONEXÃO: local físico da REDE DE TRANSPORTE, onde ocorre a ligação desta com um ou mais equipamentos, processos ou sistemas de transferência, transporte ou estocagem sob responsabilidade de terceiros, no qual é instalado um ou mais sistemas de medição de gás natural;

PONTO DE SAÍDA: local físico da REDE DE TRANSPORTE, segundo as características estabelecidas no Anexo 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 dos PRODUTOS entre o TRANSPORTADOR e os CARREGADORES HABILITADOS, com publicidade, transparência e isonomia;

PRESSÃO DE ENTRADA: pressão do GÁS disponibilizado pelo CARREGADOR DE ENTRADA em cada PONTO DE ENTRADA, cujos limites superior e inferior são estipulados no Anexo 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 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 ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE: processo conduzido pelo TRANSPORTADOR, sob a supervisão da ANP, nos termos da Resolução ANP nº 11/2016 e da Lei nº 14.134/2021, que estabelece a ordem de prioridade e/ou a atribuição de capacidade entre carregadores interessados na contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO de forma transparente e não-discriminatória, na REDE DE TRANSPORTE, conforme as regras estabelecidas no **Anexo I – Regras de Oferta e Alocação de Capacidade do Contrato Master**.

PRODUTOS: tipos de SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO ofertados pelo TRANSPORTADOR para a alocação da CAPACIDADE DISPONÍVEL DE TRANSPORTE conforme minutas contratuais, tarifas, termos e condições gerais aprovados pela ANP;

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

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 EXTRAORDINÁRIO 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 EXTRAORDINÁRIO 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 EXTRAORDINÁRIO DE ENTRADA ou (ii) a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO 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 EXTRAORDINÁRIO DE ENTRADA ou (ii) QUANTIDADE DIÁRIA NOMINADA DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO 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 EXTRAORDINÁRIO DE ENTRADA ou (ii) a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO DE SAÍDA;

QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA: QUANTIDADE DE GÁS solicitada pelo

CARREGADOR, em um determinado 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;

REDE DE TRANSPORTE: conjunto de instalações físicas de propriedade do TRANSPORTADOR necessárias à prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO, 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 destes 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.

REPRESENTANTE DESIGNADO: representante designado, pelo CARREGADOR, nos termos do Anexo VIII – Formulário para Constituição de Representante Designado que pode representá-lo na celebração de CONTRATOS DE TRANSPORTE;

SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO: é definido no item 1.5.1.3.1 do Apêndice II deste TCG;

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

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

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

SERVIÇO DE TRANSPORTE: serviço prestado pelo TRANSPORTADOR que compreende o recebimento, movimentação e entrega de volumes de gás natural por meio da REDE DE

TRANSPORTE, nos termos de qualquer contrato de transporte;

SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO: significa o SERVIÇO DE TRANSPORTE objeto da presente CONTRATO, prestado pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR, nos termos e condições deste TCG, sob condição resolutive na hipótese de contratação da capacidade na modalidade firme;

SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME: significa o SERVIÇO DE TRANSPORTE objeto de contrato de serviço de transporte firme entre o TRANSPORTADOR e o carregador, 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 de transporte;

SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL: conjunto dos elementos primários e secundários de medição de vazão, temperatura e pressão e, computadores de vazão entre outros, situados em cada PONTO DE ENTRADA, PONTO DE SAÍDA ou PONTOS DE INTERCONEXÃO 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.tsb.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 EXTRAORDINÁRIO, no curso do PROCESSO DE OFERTA E ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE, nos termos do item 3.4.2, do Anexo I 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;

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

TCG: significa estes termos e condições gerais do CONTRATO DE TRANSPORTE, conforme o presente Anexo IV, 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 III do CONTRATO MASTER.

CLÁUSULA TERCEIRA – SERVIÇO DE TRANSPORTE DE GÁS NATURAL

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

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

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 ENTREGA, 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 EXTRAORDINÁRIO conforme regras do CONTRATO DE TRANSPORTE; e

- (vi) Faturar mensalmente as TARIFAS DE TRANSPORTE referentes à prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO;

3.4 O TRANSPORTADOR tem direito de recusar a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO em relação:

- (i) às QUANTIDADES DE GÁS que excedam a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA DE ENTRADA ou a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA DE SAÍDA; e
- (ii) à GÁS NATURAL que não atenda aos requisitos de qualidade e pressão estabelecidos no CONTRATO DE TRANSPORTE.

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 EXTRAORDINÁRIO;
- (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 EXTRAORDINÁRIO, 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 EXTRAORDINÁRIO com eficiência, qualidade, segurança e proteção ambiental; e
- (iii) responderá por PERDAS EXTRAORDINÁRIAS e por desvios nas ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS.

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

CLÁUSULA QUINTA – EMPACOTAMENTO

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

5.2 O TRANSPORTADOR poderá ajustar a qualquer tempo:

- (i) o ESTOQUE DE REFERÊNCIA com vistas a adequá-lo às necessidades operacionais de sua REDE DE TRANSPORTE, desde que justificado tecnicamente
- (ii) o EMPACOTAMENTO da REDE DE TRANSPORTE, para fins de atendimento de necessidades operacionais ou de BALANCEAMENTO, nos termos do Apêndice II deste TCG.

5.3 A parcela do ESTOQUE DE REFERÊNCIA adquirida pelo TRANSPORTADOR:

- (i) será de propriedade do TRANSPORTADOR,
- (ii) terá os seus respectivos custos de aquisição repartidos por todos os carregadores que utilizam a REDE DE TRANSPORTE sem o fornecimento de sua respectiva parcela de ESTOQUE DE REFERÊNCIA, por meio das TARIFAS DE CAPACIDADE-EMPACOTAMENTO

e/ou das TARIFAS DE TRANSPORTE, calculadas através de critério isonômico e proporcional às quantidades contratadas por cada um deles na REDE DE TRANSPORTE, conforme Anexo II do CONTRATO 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, será adquirido pelo TRANSPORTADOR de FORNECEDORES DE GÁS, por meio da celebração de GSA TRANSPORTE ENTRADA ou do exercício da opção de compra prevista no item 1.4.3 do Apêndice II deste TCG, observando-se o seguinte:

- (i) O TRANSPORTADOR será o proprietário do GUS adquirido;
- (ii) O custo total de aquisição de GUS, incluindo TRIBUTOS, será repassado ao CARREGADOR, por meio de cobrança de ENCARGO DE GUS; e
- (iii) O FORNECEDOR DE GÁS não será responsável pelo pagamento do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE ou de qualquer outro encargo relativo ao transporte do GÁS PARA USO NO SISTEMA na REDE DE TRANSPORTE.

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

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

- (i) calculada, em cada DIA OPERACIONAL, com base na QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA do CARREGADOR em questão; e
- (ii) informada ao CARREGADOR pelo TRANSPORTADOR juntamente com o processo de PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE, estabelecido na Cláusula Segunda do Apêndice II deste TCG.

6.4.1 Em situações nas quais o GÁS PARA USO DO SISTEMA seja fornecido pelo CARREGADOR, não caberá ao TRANSPORTADOR qualquer ressarcimento de TRIBUTOS incidentes sobre o fornecimento do GUS ou de créditos fiscais porventura obtidos pelo TRANSPORTADOR com a aquisição do GUS.

6.5. A obrigação do TRANSPORTADOR de prestar o SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO 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, em quantidades e condições que viabilizem a operação da REDE DE TRANSPORTE. Se, em qualquer DIA, o GUS não estiver disponível para o TRANSPORTADOR, por razão que não lhe seja exclusivamente imputável, as QUANTIDADES DE GÁS injetadas ou retiradas poderão ser reduzidas, sem que seja caracterizada FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e/ou imputada qualquer penalidade ou indenização ao TRANSPORTADOR.

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

6.6.1 A alocação será realizada proporcionalmente às QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS DE ENTRADA e QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS DE SAÍDA a cada carregador. Os critérios para apuração e alocação de GUS encontram-se detalhados na Cláusula Terceira do Apêndice I deste TCG.

CLÁUSULA SÉTIMA - ALOCAÇÃO DE QUANTIDADES DE GÁS

7.1 Alocação das QUANTIDADES DE GÁS nos PONTOS DE ENTRADA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7.2 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 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 DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO;

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

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

CLÁUSULA OITAVA - FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE

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

- (i)** não programar a QUANTIDADE DIÁRIA SOLICITADA para determinado PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA;
- (ii)** não receber a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA (nela incluída a QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA, quando aplicável) em um determinado PONTO DE ENTRADA; ou
- (iii)** não disponibilizar para o CARREGADOR DE SAÍDA em um determinado PONTO DE SAÍDA a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA (nela incluída a QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA, quando aplicável), de acordo com a PRESSÃO DE SAÍDA e as ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS; ou
- (iv)** disponibilizar GÁS DESCONFORME para o CARREGADOR DE SAÍDA em determinado PONTO DE SAÍDA.

8.2. Em qualquer CONTRATO 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)** 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 III do CONTRATO

MASTER;

- (v) falha de fornecimento de gás no âmbito do(s) GSA TRANSPORTE ENTRADA ou falha de recebimento no âmbito do(s) GSA TRANSPORTE SAÍDA, bem como da rescisão de qualquer desses instrumentos, salvo se por culpa exclusiva do TRANSPORTADOR;
- (vi) existência de situações iminentes e comprovadas de risco, identificadas pelo TRANSPORTADOR, que (a) possam ameaçar a integridade ou a segurança da REDE DE TRANSPORTE, de suas instalações, de pessoas, ou do meio ambiente e (b) demandem a realização de uma MANUTENÇÃO NÃO-PROGRAMADA, nos termos do item 4.3 do Apêndice I deste TCG. Nestes casos, o TRANSPORTADOR poderá, preventivamente, reduzir ou interromper o SERVIÇO DE TRANSPORTE.
- (vii) não disponibilização, pelo CARREGADOR DE ENTRADA ou pela contraparte do CARREGADOR DE SAÍDA, conforme aplicável, do GÁS PARA USO NO SISTEMA programado e solicitado pelo TRANSPORTADOR.

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

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

- (i) Não aceitação pelo TRANSPORTADOR, de QUANTIDADE DE GÁS igual à QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA, quando ultrapassados os níveis de desequilíbrio estabelecidos neste TCG;
- (ii) Disponibilização de GÁS DESCONFORME, pelo CARREGADOR DE ENTRADA, com ou sem o envio de AVISO DE GÁS DESCONFORME ao TRANSPORTADOR;
- (iii) Disponibilização de GÁS, pelo CARREGADOR DE ENTRADA, com um PODER CALORÍFICO SUPERIOR inferior ao especificado nas normas técnicas da ANP;
- (iv) Envio ao TRANSPORTADOR de AVISO DE GÁS DESCONFORME por qualquer carregador de entrada.

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

- (i) Não retirada da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA, quando o TRANSPORTADOR tiver disponibilizado a PRESSÃO DE SAÍDA no PONTO DE SAÍDA em questão;
- (ii) Queda ou permanência da PRESSÃO DE SAÍDA abaixo do limite mínimo contratual, no PONTO DE SAÍDA, desde que respeitados os limites do projeto, quando a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA tenha sido maior ou igual a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA;
- (iii) Não retirada pelo CARREGADOR DE SAÍDA ou pela contraparte do CARREGADOR DE ENTRADA, conforme aplicável, da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA em decorrência da não-disponibilização da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA pela contraparte do CARREGADOR DE SAÍDA ou pelo CARREGADOR DE ENTRADA;
- (iv) Não retirada no PONTO DE SAÍDA, pelo CARREGADOR DE SAÍDA ou pela contraparte do CARREGADOR DE ENTRADA, conforme aplicável, em um DIA OPERACIONAL, da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA, quando a pressão no PONTO DE SAÍDA e a pressão do TRANSPORTADOR no PONTO DE SAÍDA estiverem dentro dos limites da PRESSÃO DE SAÍDA estabelecidos no Anexo III do CONTRATO MASTER.
- (v) o CARREGADOR DE SAÍDA tenha enviado ao TRANSPORTADOR um AVISO DE ACEITAÇÃO DE GÁS DESCONFORME;

8.5. Sem prejuízo da redução do ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA prevista, conforme o caso, no Anexo II 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) 1 (uma) vez o somatório da, TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA, TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e TARIFA DE CAPACIDADE- EMPACOTAMENTO pelas (ii) QUANTIDADES DE GÁS não recebida ou não entregues, conforme o caso, pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR em função da FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE.

CLÁUSULA NONA – GÁS DESCONFORME

9.1. Identificação De Gás Desconforme Na Rede De Transporte

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

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

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

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

- (i) as variações máximas esperadas em relação às ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS,
- (ii) a estimativa da QUANTIDADE DE GÁS fora das ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS a ser entregue em cada PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA afetados, conforme o caso,
- (iii) as estimativas quanto aos momentos inicial e final de sua ocorrência,
- (iv) as razões que originaram o GÁS DESCONFORME e
- (v) as medidas tomadas ou a serem tomadas para mitigar o problema.

9.1.5. Após o recebimento de AVISO DE GÁS DESCONFORME, qualquer carregador de saída terá o direito de aceitar ou não a entrega do GÁS DESCONFORME. Para rejeitar o GÁS DESCONFORME, o carregador de saída deverá enviar ao TRANSPORTADOR um AVISO DE REJEIÇÃO DE GÁS DESCONFORME no prazo máximo de 2 (duas) horas a contar do recebimento do AVISO DE GÁS DESCONFORME. O não envio do AVISO DE REJEIÇÃO DE GÁS DESCONFORME, pelo carregador de saída, no prazo previstos neste item será considerado, para todos os fins, sua opção pela aceitação e recebimento do GÁS DESCONFORME.

9.1.6. Independentemente de expedição ou recebimento de AVISO DE GÁS DESCONFORME, no caso de identificação de GÁS DESCONFORME e de risco à segurança e/ou integridade da REDE DE

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

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

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

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

9.2. Responsabilidade Do Carregador De Entrada Por Gás Desconforme

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

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

- (i) danos causados à REDE DE TRANSPORTE,
- (ii) danos, penalidades, inclusive, penalidades por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE que venham a ser devidos pelo TRANSPORTADOR a qualquer outro carregador prejudicado, clientes de carregador prejudicado ou terceiros;
- (iii) multas ou penalidades aplicadas pela ANP ou outras Autoridades Governamentais,
- (iv) custos adicionais incorridos pelo TRANSPORTADOR para sanar a desconformidade do GÁS, tal como previstas no item 9.1.8, ou para realizar o BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE,
- (v) danos decorrentes de redução de receita relacionada ao ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA devido ao TRANSPORTADOR neste CONTRATO, em outros contratos de transporte. (“DANOS POR GÁS DESCONFORME”).

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

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

9.2.5. Caso o PONTO DE ENTRADA no qual foi apurada a injeção de GÁS DESCONFORME seja compartilhado entre dois ou mais carregadores, o regime de responsabilidades estabelecido nesta Cláusula Nona será aplicado de forma proporcional (a) às QUANTIDADES ALOCADAS DE ENTRADA para cada carregador que tenha colocado GÁS DESCONFORME no referido PONTO DE ENTRADA, ou (b) se existente ACORDO DE ALOCAÇÃO, de acordo com as QUANTIDADES ALOCADAS DE ENTRADA para os carregadores segundo as regras estabelecidas nesse instrumento.

9.3. Procedimento Para Cobrança De Danos Por Gás Desconforme Causados A Outros

Carregadores De Entrada Ou Terceiros

9.3.1. Caso o TRANSPORTADOR receba qualquer notificação, citação, intimação, demanda, pleito, judicial, extrajudicial ou de arbitragem (“DEMANDA”) de um carregador ou terceiro prejudicado por DANOS POR GÁS DESCONFORME de responsabilidade do carregador de entrada, o TRANSPORTADOR enviará NOTIFICAÇÃO:

- (i) ao CARREGADOR DE ENTRADA responsável, com toda documentação apresentada e valores pleiteados pelo carregador prejudicado ou terceiro em sua DEMANDA, e
- (ii) ao(s) carregador(es) e/ou terceiro(s) prejudicado(s) pelo GÁS DESCONFORME, com a (a) a identificação precisa do(s) carregador(es) de entrada responsáveis pelo GÁS DESCONFORME, e (ii) toda a documentação pertinente à identificação dos responsáveis pelo GÁS DESCONFORME.

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

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

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

9.4. Responsabilidade do Transportador pela ocorrência de Gás Desconforme

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

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

cumulativamente atendidas:

- (i) Todos os carregadores de entrada no PONTO DE ENTRADA no qual tenha sido identificado o ingresso de GÁS DESCONFORME tenham apresentado tempestivamente os certificados de qualidade e histórico de medições disponíveis, comprovando que não houve o ingresso de GÁS DESCONFORME no PONTO DE ENTRADA;
- (ii) No caso de GÁS DESCONFORME por presença de contaminantes oleosos, o(s) carregador(es) de entrada deverão: (a) informar o tipo de sistema de compressão existente à montante do PONTO DE ENTRADA e (b) comprovar que não houve injeção de resíduos oleosos no PONTO DE ENTRADA, apresentando os seguintes documentos: (A) especificação do sistema de filtragem de óleo existente no sistema de compressão, (B) relatórios de inspeção dos filtros, (C) balanço de óleo dos últimos doze meses do sistema de compressão, (E) registro de drenagem de óleo dos filtros do PONTO DE ENTRADA, e, caso solicitado pelo TRANSPORTADOR ao longo do processo investigativo, (F) as fichas técnicas dos óleos lubrificantes utilizados durante o período de vigência do contrato, e (G) uma amostra do óleo utilizado;
- (iii) A ocorrência do GÁS DESCONFORME: (a) não decorra do acúmulo de GÁS DESCONFORME na REDE DE TRANSPORTE por conta de prévio recebimento de GÁS DESCONFORME pelo TRANSPORTADOR no PONTO DE ENTRADA, provocado por um ou mais carregadores, ou (b) decorra de GÁS que tenha se tornado GÁS DESCONFORME por ação ou omissão não imputável ao TRANSPORTADOR.

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

- (i) ocorra a entrega de GÁS DESCONFORME a um carregador de saída no PONTO DE SAÍDA sem que o CARREGADOR DE ENTRADA tenha enviado o AVISO DE GÁS DESCONFORME ao TRANSPORTADOR; ou
- (ii) o carregador de saída tenha previamente concordado em receber o GÁS DESCONFORME; ou
- (iii) o carregador de saída tenha enviado um AVISO DE REJEIÇÃO DE GÁS DESCONFORME, mas, a despeito disso, receba o GÁS DESCONFORME no PONTO DE SAÍDA.

9.5. Indenização e Limites de Responsabilidade

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

9.5.2. 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.

9.5.3. 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.

9.5.4. Salvo se expressamente previsto de forma diversa neste contrato, 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.

9.5.5. O valor máximo e agregado que o TRANSPORTADOR deverá pagar ao CARREGADOR por penalidade ou indenização devida ao CARREGADOR nos termos do CONTRATO DE TRANSPORTE corresponde ao valor equivalente à aplicação do percentual de 10% (dez 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.

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

CLÁUSULA DÉCIMA – FATURAMENTO

10.1 Disposições Gerais

10.1.1 Até o sétimo Dia ÚTIL de cada mês calendário, o TRANSPORTADOR enviará para o CARREGADOR, conforme aplicável, os DOCUMENTOS DE COBRANÇA relativos (a) aos encargos, conforme o caso, previstos no Anexo II do CONTRATO DE TRANSPORTE, (b) às penalidades e demais valores que tenham se tornado devidos pelo CARREGADOR, no mês calendário antecedente, nos termos destes TCG, e (c) à venda de gás natural efetuada ao CARREGADOR para fins de BALANCEAMENTO.

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

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

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

10.1.5 Os valores relativos (a) à venda de gás natural pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR para

fins de BALANCEAMENTO e (b) a outros créditos do CARREGADOR em face do TRANSPORTADOR nos termos do CONTRATO 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.

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

10.2 Faturamento Dependente de Informações do CARREGADOR

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

10.2.2 Quando a informação necessária para fins de emissão dos DOCUMENTOS DE COBRANÇA estiver sob o controle do CARREGADOR, o CARREGADOR deverá prestá-las, com a maior brevidade possível, a partir do momento em que estejam disponíveis, mas, em todo caso, sempre até o segundo DIA ÚTIL de cada Mês, relativo ao MÊS anterior. Caso 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, no primeiro mês calendário subsequente ao da data em que a diferença tiver sido identificada.

10.2.4 Se o CARREGADOR comprovar ao TRANSPORTADOR que os valores cobrados em determinado DOCUMENTO DE COBRANÇA ESTIMADO são superiores aos efetivamente devidos, o TRANSPORTADOR deverá reconhecer um crédito do CARREGADOR no valor da diferença apurada em seu favor, e o CARREGADOR poderá compensar esse crédito no pagamento do primeiro DOCUMENTO DE COBRANÇA emitido após a referida comprovação, e, se necessário, em DOCUMENTOS DE COBRANÇA subsequentes, até a integral extinção desse crédito. O valor do

referido crédito será sujeito apenas à atualização monetária pela variação positiva do IGP-M entre a data do pagamento do DOCUMENTO DE COBRANÇA ESTIMADO até a data da emissão de cada DOCUMENTO DE COBRANÇA subsequente que será pago por compensação.

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

10.3 Correções de Faturamento decorrentes de Ajustes de Medição

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

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

10.3.2 O TRANSPORTADOR não será responsável eventual exigência fiscal relativa aos TRIBUTOS devidos pelo CARREGADOR em decorrência de diferenças nas QUANTIDADES DE GÁS apuradas em razão dos eventos de medição previstos no Apêndice I deste TCG. O CARREGADOR se obriga a

ressarcir, no prazo de 5 (cinco) DIAS contados do recebimento da solicitação correspondente, todos os valores pagos pelo TRANSPORTADOR, e custos correlatos por este incorridos, se a autoridade fiscal vier a lhe imputar responsabilidade por TRIBUTO devido pelo CARREGADOR.

10.4 Outras correções de Faturamento

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

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

10.5 Prazo e Forma de Pagamento

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

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

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

10.6 Obrigatoriedade de Pagamento Integral

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

10.6.2 Sem prejuízo de quaisquer outros direitos de que disponha, o TRANSPORTADOR poderá compensar quaisquer quantias vencidas e devidas pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR com toda e qualquer quantia devida pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR nos termos de quaisquer CONTRATOS DE TRANSPORTE.

10.7 Encargos Moratórios

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

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

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

10.8 Tributos sobre o faturamento

10.8.1 Os valores das tarifas previstas nos Anexo II, 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.

10.8.2 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.

10.8.3 O CARREGADOR se compromete a se manter 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.

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

CLÁUSULA ONZE – COBRANÇAS OBJETO DE CONTROVÉRSIA

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

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

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

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

11.5. A PARTE que, por decisão do TRIBUNAL ARBITRAL ou do PERITO, for ordenada a restituir ou pagar, no todo ou em parte, a quantia controversa, deverá pagá-la à outra PARTE com a correção monetária e os acréscimos moratórios previstos no item 10.7, 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 APLICÁVEL;
- (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 acidental de instalações da PARTE AFETADA, ainda que parcial;
- (iv)** Cataclismos, raios, terremotos, tornados, incêndios, tempestades, inundações, explosões, deslizamento de encostas, eventos meteorológicos excepcionais e outros fatos da natureza;
- (v)** MUDANÇA DE LEGISLAÇÃO APLICÁVEL que afete de forma substancial e adversa o objeto do CONTRATO ou a PARTE AFETADA;
- (vi)** Qualquer evento ou situação que afete, comprovadamente, o cumprimento das obrigações do TRANSPORTADOR em qualquer contrato de transporte, desde que tal evento ou situação possa ser caracterizado como FORÇA MAIOR, incluindo eventos de FORÇA MAIOR que afetem o cumprimento do GSA DE TRANSPORTE ENTRADA ou GSA TRANSPORTE SAÍDA; e
- (vii)** Desapropriação, confisco, aquisição compulsória ou nacionalização de todos ou de parcela substancial dos ativos de uma PARTE.

12.3 Eventos Excluídos

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

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

- (ii) Greve dos empregados de uma PARTE ou qualquer outra perturbação de natureza similar executada somente pelos empregados, agentes, contratados ou subcontratados da PARTE, que afete apenas uma das PARTES;
- (iii) Qualquer prejuízo acidental, quebra ou falha de instalações, maquinário ou equipamento pertencente a uma PARTE, ou qualquer evento ligado ao seu negócio, exceto se tal prejuízo acidental, quebra ou falha de instalações, maquinário ou equipamento ocorrer em virtude de um evento de FORÇA MAIOR;
- (iv) Atraso no desempenho das obrigações assumidas por contratados ou subcontratados de uma PARTE, que afetem o cumprimento de quaisquer obrigações assumidas por tal PARTE;
- (v) Qualquer evento, de FORÇA MAIOR ou não, ocorrido a um contratado ou subcontratado do CARREGADOR DE ENTRADA, que o impeça de disponibilizar o GÁS nos PONTOS DE ENTRADA, ou do CARREGADOR DE SAÍDA 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 exonerará a obrigação do pagamento do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE 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 ressarcimento de indenizações, custos adicionais ou penalidades devidas ao TRANSPORTADOR durante sua ocorrência, observado o disposto nos itens 12.8. e 12.9 abaixo; ou importará alteração do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e do ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE 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 EXTRAORDINÁRIO, a parcela do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e do ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE 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 DE TRANSPORTE 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 deste 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 DE TRANSPORTE 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 DE TRANSPORTE 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 deste CONTRATO, o que

ocorrer primeiro.

CLÁUSULA TREZE – TÉRMINO ANTECIPADO DO CONTRATO

13.1 Eventos de Rescisão por Motivo Imputável ao CARREGADOR

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

- (i)** Atraso, pelo CARREGADOR, no pagamento de um DOCUMENTO DE COBRANÇA por período igual ou superior a 30 (trinta) DIAS contados do seu vencimento, salvo se submetido ao procedimento previsto na Cláusula Onze;
- (ii)** Descumprimento, pelo CARREGADOR, de qualquer obrigação relativa à GARANTIA DO CONTRATO, conforme estabelecido na Cláusula Quinze;
- (iii)** descumprimento pelo CARREGADOR de qualquer outra obrigação relevante do CONTRATO 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 DE TRANSPORTE 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.

13.2 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 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 9.5.5.

13.3 Término Antecipado do Contrato por Motivo de Contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME por meio da CHAMADA PÚBLICA

13.3.1 Nos termos da Resolução ANP nº 11/2016, na hipótese de ocorrer a contratação da CAPACIDADE DE TRANSPORTE objeto do CONTRATO DE TRANSPORTE celebrado com o CARREGADOR, na modalidade firme, o Contrato de Transporte será considerado resolvido de pleno direito na data do início da prestação do Serviço de Transporte Firme prevista no Contrato de Transporte celebrado sob a modalidade firme.

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 emendar seus melhores esforços para resolver amigavelmente todas as controvérsias que surgirem com relação ao presente CONTRATO.

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

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

14.3 Arbitragem

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

- (a) Na hipótese de conflito entre as disposições das REGRAS ICC e a desta Cláusula Quatorze, as últimas prevalecerão;
- (b) A ARBITRAGEM será realizada na Cidade de Porto Alegre, Estado de Rio do Rio Grande do Sul, 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;

- (i) 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 (a) 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 à 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 de Porto Alegre, Estado do Rio Grande do Sul, com renúncia a qualquer outro, por mais privilegiado que seja.

CLÁUSULA QUINZE – GARANTIA DE PAGAMENTO

15.1. Com a finalidade de assegurar o cumprimento de suas obrigações nos termos do CONTRATO 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) Fiança bancária, irrevogável e executável ao primeiro pedido, conforme modelo constante do Apêndice III deste TCG, emitida por instituição financeira de primeira linha, que (a) detenha classificação de risco de longo prazo em moeda nacional (rating) entre “AAA.br” e “A-.br” pela Fitch Ratings ou Standard & Poors, ou entre “Aaa.br” e “A3.br” pela Moodys, e (b) possua patrimônio líquido mínimo de um bilhão de reais; ou
- (iii) Seguro garantia emitido por seguradora, autorizada a operar no Brasil, com, no

mínimo 2 (dois) anos, de operação no mercado, e com a Certidão de Regularidade na SUSEP, cujos termos e condições da apólice sejam previamente aprovados pelo TRANSPORTADOR.

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

15.3. A fiança bancária ou o seguro garantia deverá ser emitido com prazo de vigência de, no mínimo, de 1 (um) ano acrescido de 60 DIAS. O CARREGADOR realizará as renovações e/ou prorrogações necessárias dessas garantias, com 30 (trinta) DIAS de antecedência à data de seus respectivos termos, até que esteja liberado de sua obrigação de prestar a GARANTIA DO CONTRATO, nos termos do item 15.2.

15.4. A GARANTIA DO CONTRATO deverá ser constituída no valor correspondente ao produto de 100 (cem) multiplicado pela QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA multiplicado pelo somatório da (i) TARIFA DE TRANSPORTE DE ENTRADA ou DE SAÍDA e da (ii) TARIFA DE ESTOQUE DE REFERÊNCIA (“VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO”).

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

15.6. Respeitado o prazo de 5 (cinco) DIAS previsto no item 10.7.3, 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 à 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. 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 EXTRAORDINÁRIO nos termos do 10.7.3; 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

16.1 Este CONTRATO e os direitos e obrigações dele decorrentes não poderão ser cedidos, no todo ou em parte, por nenhuma das PARTES sem o prévio consentimento, por escrito, da outra PARTE.

CLÁUSULA DEZESSETE – CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL

17.1 A não utilização sistemática da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE, 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 EXTRAORDINÁRIO, poderá dar ensejo à identificação de CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL e a implementação de ações de Gerenciamento de CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL, previstas neste CONTRATO e na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL.

17.2 Requisitos para Caracterização de Não Utilização de CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE de Modo Sistemático

17.2.1 O enquadramento de não-utilização da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE, 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 e/ou SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO no PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA, registrado formalmente no PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE do TRANSPORTADOR;
- (ii)** Ausência de CAPACIDADE TÉCNICA DE TRANSPORTE 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 DE TRANSPORTE 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 4 (quatro) meses, para contratos de transporte de duração inicial inferior a 3 (três) anos, ou de 12 (doze) meses, para contratos de transporte com duração inicial igual ou superior à 3 (três) anos, corresponda a menos do que 80% da CAPACIDADE

CONTRATADA DE TRANSPORTE 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 DE TRANSPORTE, 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 DE TRANSPORTE 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 DE TRANSPORTE 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 DE TRANSPORTE foi transferida:

17.4.1 O CARREGADOR que tiver CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE 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 DE TRANSPORTE 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

19.1.1 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,

- (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.

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 substituí-la.

1.2.2 O TRANSPORTADOR realizará as análises do GÁS em sua REDE DE TRANSPORTE, devendo encaminhar, até no DIA ÚTIL subsequente, aos carregadores o boletim de conformidade, nos termos da Resolução ANP nº 16/2008, ou qualquer outra que venha a substituí-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 nº16/2008, ou qualquer outra que venha a substituí-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 n°1 de 2013, ou qualquer outro que venha a substituí-lo, desde que o ponto de operação esteja dentro dos INTERVALOS DE VAZÃO MENSURÁVEL especificados no projeto, nos termos do Anexo III do CONTRATO MASTER.

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

2.4 Poder Calorífico Superior e Fator de Compressibilidade do Gás

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

2.5 Equipamentos do SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL

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

2.5.2 Quando houver interconexão da REDE DE TRANSPORTE com outras redes de gasodutos ou outras instalações quaisquer, sob responsabilidade de terceiros, o TRANSPORTADOR, desde que acordado com o CARREGADOR, poderá utilizar as medições realizadas nas instalações do terceiro, sendo, nesta hipótese, tais medições consideradas como feitas pelo próprio TRANSPORTADOR. Os sistemas de medição de terceiros deverão atender às disposições da Resolução Conjunta ANP/INMETRO n°01/2013, ou qualquer outro ato normativo que venha a substituí-lo, para

aplicações de transferência de custódia. Deste modo, periodicamente, deverão ser disponibilizados ao TRANSPORTADOR as documentações técnicas desses sistemas de medição, conforme lista disposta na tabela abaixo:

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

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

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

2.5.3 Os dados apurados pelo SISTEMAS DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL (volume e qualidade) nos PONTOS DE ENTRADA e PONTOS DE SAÍDA objeto do CONTRATO DE TRANSPORTE serão disponibilizados diariamente para o CARREGADOR.

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 n°1, de 10 de junho de 2013, ou de qualquer outro ato normativo que venha a substituí-lo.

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

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

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

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

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

2.7 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, (ii) no regulamento metrológico do INMETRO, ou qualquer outro que venha a substituí-lo ou alterá-lo, ou (iii) no caso de ausência ou omissão desses atos normativos, de acordo com os seguintes requisitos acordados entre as PARTES.

Instrumento do SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL	Erro Máximo Admissível
Instrumento de pressão	+/- 0,50 % do limite superior da faixa de calibração
Instrumento de temperatura	+/- 0,50 graus Celsius
Medidor de vazão tipo turbina	Conforme AGA-7
Medidor de vazão tipo ultrassônico	Conforme AGA-9
Cromatógrafo	Conforme ISO 6974 / Portaria INMETRO 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 (dezesesseis) 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:

$$Q_b = Q_f \times \frac{P_f}{P_b} \times \frac{T_b}{T_f} \times \frac{Z_b}{Z_f}$$

(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:

$$Q_{b'} = \frac{Q_f}{(1 + EQ)} \times \frac{P_f + (1 + EP) \times P_{atm}}{(1 + EP) \times P_b} \times \frac{T_b \times (1 + ET)}{T_f} \times \frac{Z_b \times (1 + EZ)}{Z_f}$$

Para medidores do tipo Placa de orifício:

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

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);
Qf	-	corresponde à vazão na condição operacional (vazão média);
Pf	-	corresponde pressão nas condições operacionais (pressão média);
Pb	-	corresponde a pressão nas condições de referência;

P_{tm}		corresponde à pressão atmosférica
T_f	-	corresponde à temperatura absoluta nas condições operacionais (temperatura média);
T_b	-	corresponde à temperatura nas condições de referência;
Z_f	-	corresponde ao fator de compressibilidade nas condições operacionais;
Z_b	-	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:

$$\frac{Q_b - Q_{b'}}{Q_{b'}} = EG$$

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 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) objetivaram sua determinação;
- (iv) 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:

$$GNC = (Ej-1 - Ej + QDRRj - QDERj - GCOMj - QPOj - QPEj)$$

Onde:

<i>GNC_j</i>	Corresponde ao GÁS NÃO CONTADO para o DIA OPERACIONAL <i>j</i>
<i>QDRR_j</i>	Corresponde ao total das QUANTIDADES DIÁRIAS MEDIDAS DE ENTRADA na REDE DE TRANSPORTE no DIA OPERACIONAL <i>j</i>
<i>QDER_j</i>	Corresponde ao total das QUANTIDADES DIÁRIAS MEDIDAS DE SAÍDA na REDE DE TRANSPORTE no DIA OPERACIONAL <i>j</i>
<i>GCOM_j</i>	Corresponde ao GÁS COMBUSTÍVEL utilizado na REDE DE TRANSPORTE no DIA OPERACIONAL <i>j</i>
<i>E_j</i>	Corresponde ao EMPACOTAMENTO total ao final do DIA OPERACIONAL <i>j</i>
<i>E_{j-1}</i>	Corresponde ao EMPACOTAMENTO total ao final do DIA OPERACIONAL anterior ao DIA OPERACIONAL <i>j</i>
<i>QPO_j</i>	Corresponde às PERDAS OPERACIONAIS apuradas no DIA OPERACIONAL <i>j</i>
<i>QPE_j</i>	Corresponde às PERDAS EXTRAORDINÁRIAS apuradas no DIA OPERACIONAL <i>j</i>
<i>j</i>	Corresponde ao DIA OPERACIONAL de que se trate

3.2 Alocação de Gás para Uso no Sistema

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

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.

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 extensão da redução da CAPACIDADE DE TRANSPORTE.

4.2.2.1 Sem prejuízo do disposto no item 4.2.1, o TRANSPORTADOR enviará a cada carregador

NOTIFICAÇÃO, com antecedência mínima de 60 (sessenta) DIAS de cada MANUTENÇÃO PROGRAMADA, informando os impactos das MANUTENÇÕES PROGRAMADAS em relação a eventual interrupção ou redução do SERVIÇO DE TRANSPORTE em relação à CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE do CARREGADOR.

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

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

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

4.2.4.1 Sempre que um evento de FORÇA MAIOR ou de qualquer outra natureza que não decorra de ação ou omissão diretamente imputável ao TRANSPORTADOR gere condições operacionais não previstas inicialmente no planejamento das MANUTENÇÕES PROGRAMADAS e implique na necessidade de serviços de inspeção, manutenção, reparo, redução de capacidade de instalações ou substituição, cujos efeitos se estendam no tempo, o TRANSPORTADOR comunicará a alteração no planejamento indicativo semestral das MANUTENÇÕES PROGRAMADAS, para inclusão dos desdobramentos e das medidas necessárias decorrentes de tal evento. Para todos os fins do CONTRATO, os novos serviços incluídos pelo TRANSPORTADOR nos termos deste item 25.2.5.1 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 DE TRANSPORTE 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 notificará ao CARREGADOR a respeito das MANUTENÇÕES NÃO-PROGRAMADAS, com a maior antecedência possível, informando-lhe a respeito do impacto operacional, do local e prazo de sua realização, bem como dos impactos esperados e do prazo necessário à regularização do SERVIÇO DE TRANSPORTE.

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

4.3.4 A obrigação do CARREGADOR de pagar o ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE 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 nos Procedimentos Mútuos de Operação, estabelecidos no Regulamento Técnico de Dutos Terrestres para Movimentação de Petróleo, Derivados e Gás Natural (RTDT), anexo à Resolução ANP nº 6 de 03/02/2011.

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

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, conforme Anexo III do CONTRATO MASTER.

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

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

Onde:

$$LTP = +ou - 2,5\% * (\text{somatório QDCE} + \text{somatório QDCS})$$

<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.

1.1.6. Não obstante o estabelecido acima, o CARREGADOR não poderá encerrar um MÊS com SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR negativo. Caso seja apurado que o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR é negativo após o último PERÍODO DE BALANCEAMENTO de um determinado 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.

1.1.7. VAZIO

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

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

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

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

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

- (i)** Identificação da transação como transação de compra ou transação de venda de GÁS;
- (ii)** QUANTIDADES DE GÁS objeto de troca de titularidade;
- (iii)** Identificação do CARREGADOR com quem se está realizando a troca de titularidade;
- (iv)** Identificação dos PORTFÓLIOS de origem e destino das QUANTIDADES DE GÁS onde a troca de titularidade ocorrerá;

- (v) Horário de efetivação da troca de titularidade (hora inteira) no DIA OPERACIONAL em questão, que não poderá ser anterior ao horário de emissão da NOTIFICAÇÃO DE TRANSAÇÃO; e
- (vi) Identificação do PONTO DE ENTRADA onde será realizada a troca de titularidade.

1.2.4. O TRANSPORTADOR somente validará as trocas de titularidade após receber NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO com QUANTIDADES DE GÁS, identificação dos PORTFÓLIOS e horário de efetivação idênticos de ambos os CARREGADORES que realizarão a transação.

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

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

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

1.3. AÇÕES DE BALANCEAMENTO do TRANSPORTADOR

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

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

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

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

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

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

1.3.3.4. Restringir e/ou interromper o fluxo de GÁS em qualquer PONTO DE ENTRADA, PONTO DE SAÍDA, ou em qualquer outro local da REDE DE TRANSPORTE, iniciando-se a medida, a partir da instalação referente ao carregador que ocasionou o DESEQUILÍBRIO se, a critério do TRANSPORTADOR, tal ação tiver impacto positivo no BALANCEAMENTO DA REDE DE TRANSPORTE. Caso contrário, as ações de restrição e/ou interrupção do fluxo de GÁS serão definidas pelo TRANSPORTADOR de modo a minimizar os impactos para os demais carregadores.

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

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

- (i) serviços de flexibilidade de, para auxiliar os carregadores no cumprimento de suas obrigações de BALANCEAMENTO (“SERVIÇOS DE FLEXIBILIDADE DE REDE”). Os termos e condições desses serviços de flexibilidade serão divulgados e disponibilizada de maneira isonômica e segundo critérios técnicos a todos os contratantes do SERVIÇO DE TRANSPORTE;
- (ii) serviços de PLATAFORMA DE BALANCEAMENTO, por meio da qual publicará sua intenção de compra ou venda de GÁS, com o preço, QUANTIDADE DE GÁS e localização aplicável das injeções e/ou retiradas do sistema, de forma que os carregadores interessados possam apresentar suas propostas de compra ou venda de GÁS, viabilizando assim a realização de operações necessárias ao BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTES.

1.4. MECANISMOS DE FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA

1.4.1. Os mecanismos de FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA estão circunscritos às AÇÕES DE BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE que envolvem a compra e venda de gás pelo

TRANSPORTADOR e poderão ser implementados: (a) por meio do GSA TRANSPORTE ENTRADA e/ou do GSA TRANSPORTE SAÍDA com carregadores e/ou FORNECEDOR DO GÁS ou (b) por meio do exercício de opções de compra e/ou venda contra os carregadores (“FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA”).

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

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

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

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

1.4.4. A critério do TRANSPORTADOR os mecanismos de FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA previstos nos itens 1.4.2 e 1.4.3 poderão ser utilizados de forma combinada, para fins de ajustar o SALDO DO DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA.

1.4.5. O preço do GÁS nas operações de compra e venda decorrentes do emprego dos mecanismos de FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA será, para o CARREGADOR:

1.4.5.1.No caso de operação de compra e venda efetuada pelo TRANSPORTADOR, na qualidade de vendedor, e o CARREGADOR, na qualidade de comprador, para correção de DESEQUILÍBRIO NEGATIVO:

- (i) o preço do gás será igual ao preço médio do ESTOQUE DE GÁS DO TRANSPORTADOR, caso a venda ao CARREGADOR seja feita sem que haja necessidade de aquisição de gás correspondente via GSA TRANSPORTE ENTRADA, e o seu pagamento será conforme os mesmos prazos e condições previstos para os DOCUMENTOS DE COBRANÇA emitidos pelo TRANSPORTADOR conforme item 10.1.1; ou
- (ii) o preço do gás será igual ao preço médio do ESTOQUE DE GÁS EXTRAORDINÁRIO DE ENTRADA do TRANSPORTADOR, caso seja necessária a aquisição de gás correspondente via GSA TRANSPORTE ENTRADA, sendo tal preço médio acrescido da variação do Sistema Especial de Liquidação e Custódia (SELIC) publicada pelo Banco Central do Brasil em <http://www.bcb.gov.br/htms/selic/selicacumul.asp> apurada e acumulada desde o DIA em que o TRANSPORTADOR efetuar o pagamento do gás no âmbito do GSA TRANSPORTE ENTRADA até a data do efetivo pagamento do gás vendido pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR por meio da opção de venda, e o seu pagamento será conforme os prazos e condições previstos para os DOCUMENTOS DE COBRANÇA emitidos pelo TRANSPORTADOR conforme item 10.1.1. De forma a implementar o previsto neste item, o TRANSPORTADOR poderá empregar projeções da variação da SELIC no faturamento do gás natural, conforme séries de estatísticas consolidadas publicadas pelo Banco Central do Brasil em <https://www3.bcb.gov.br/expectativas/publico>.

1.4.5.2.No caso de operação de compra e venda efetuada pelo TRANSPORTADOR, na qualidade de comprador, e o CARREGADOR, na qualidade de vendedor, para correção de DESEQUILÍBRIO POSITIVO:

- (i) o preço do gás será igual ao preço médio do ESTOQUE DE GÁS DO TRANSPORTADOR sem que haja a necessidade de venda de gás correspondente via GSA TRANSPORTE SAÍDA, devendo o CARREGADOR emitir os competentes documentos fiscais para efetuar a cobrança dos valores a ele devidos conforme prazos e condições

estabelecidos no item 10.1.4 do TCG; ou

- (ii) o preço do gás será igual ao preço de venda do gás correspondente via GSA TRANSPORTE SAÍDA caso seja necessária a venda de gás correspondente via GSA TRANSPORTE SAÍDA, devendo o CARREGADOR emitir os competentes documentos fiscais para efetuar a cobrança dos valores a ele devidos conforme prazos e condições estabelecidos no item 10.1.4 do TCG.

1.4.6. Os custos das AÇÕES DE BALANCEAMENTO relativos aos mecanismos de FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA, incluindo, mas não se limitando a, os relativos a encargos tributários e diferenças de alíquotas entre a venda e a compra de gás pelo TRANSPORTADOR para fins de recomposição do BALANCEAMENTO, serão atribuídos aos carregadores na proporção em que tenham dado causa à necessidade de atuação do TRANSPORTADOR, com base nos seus respectivos SALDOS DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR, observando-se o disposto na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, e sem prejuízo da cobrança do ENCARGO DE CUSTOS FIXOS DE COMPRA E VENDA DE GÁS que será aplicável a todos os carregadores, independentemente de quem tenha dado causa, previsto no Anexo II deste CONTRATO MASTER.

1.5. Ferramentas para Acompanhamento de SALDOS DE DESEQUILÍBRIO:

1.5.1. Visando a auxiliá-lo no cumprimento de sua obrigação de manutenção do BALANCEAMENTO, o TRANSPORTADOR disponibilizará ao CARREGADOR, diariamente, até as 12:00h do início de cada PERÍODO DE BALANCEAMENTO, as seguintes ferramentas e informações, que lhe permitirão acompanhar o BALANCEAMENTO do sistema e o desempenho de seu PORTFÓLIO na ZONA DE BALANCEAMENTO:

- (i) o Gráfico de Balanceamento
- (ii) a Curva de Saldo de Desequilíbrio do Sistema (SDS);
- (iii) a Curva de Saldo de Desequilíbrio do Portfólio do Carregador (SDP)

1.5.1.1. Gráfico de Balanceamento da Zona de Balanceamento

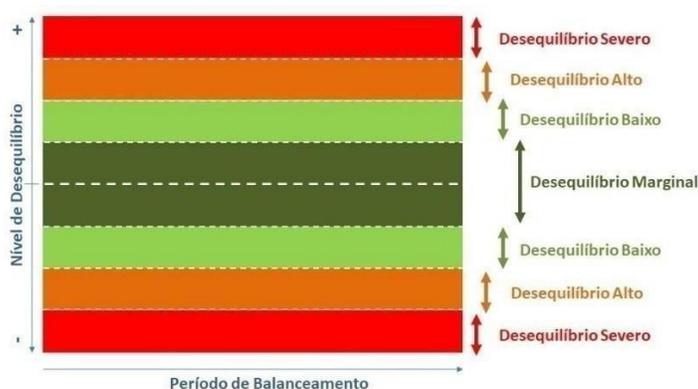
1.5.1.1.1. O Gráfico de Balanceamento é a representação esquemática das condições de

BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE na ZONA DE BALANCEAMENTO, para o PERÍODO DE BALANCEAMENTO de referência.

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

- (i) Nível de DESEQUILÍBRIO MARGINAL: zona de criticidade muito baixa.
- (ii) Nível de DESEQUILÍBRIO BAIXO: zona de criticidade baixa.
- (iii) Nível de DESEQUILÍBRIO ALTO: zona de criticidade média.
- (iv) Nível de DESEQUILÍBRIO SEVERO: zona de criticidade alta.

1.5.1.1.3. A figura a seguir ilustra o Gráfico de Balanceamento:

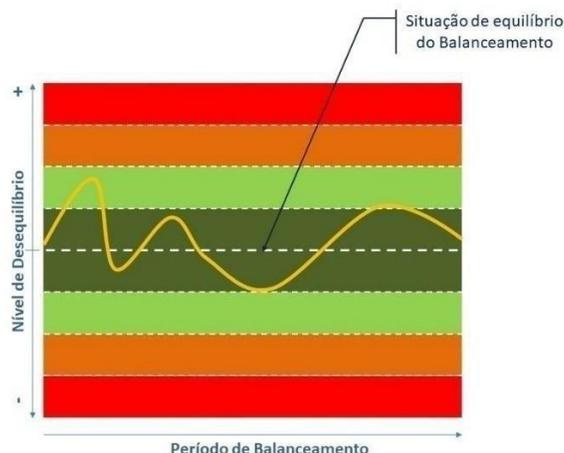


1.5.1.2. Curva de Saldo de Desequilíbrio do Sistema (SDS)

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 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 programadas e as injetadas 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:

$$SDPC = SDPCD-1 + [(\sum QGIC - \sum QGRC) - (\sum QGPTK - \sum QGPRK)] + NTC;$$

Onde:

<i>SDPC</i>	SALDO DE DESEQUILÍBRIO do PORTFÓLIO do CARREGADOR;
<i>SDPCD-1</i>	SALDO DE DESEQUILÍBRIO do PORTFÓLIO do CARREGADOR apurado no final do PERÍODO DE BALANCEAMENTO anterior;
<i>QGIC</i>	QUANTIDADES DE GÁS injetadas nos Pontos DE entrada que foram nominadas e programadas para seu próprio PORTFÓLIO;
<i>QGRC</i>	QUANTIDADES DE GÁS retiradas nos Pontos DE Saída que foram nominadas e programadas para seu próprio PORTFÓLIO;

<i>QGPTK</i>	QUANTIDADES DE GÁS programadas para retirada nos pontos de saída do PORTFÓLIO de outro Carregador
<i>QGPRK</i>	QUANTIDADES DE GÁS programadas para injeção em pontos de entrada de outro PORTFÓLIO do CARREGADOR.
<i>NTC</i>	Saldo das NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO, para compra e venda de gás sem PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE, emitidas conforme procedimentos previstos no item 1.7

1.5.1.3.2. 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, conseqüentemente, o BALANCEAMENTO operacional da REDE DE TRANSPORTE.

1.5.1.3.3. Para composição do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DOS CARREGADOR, o TRANSPORTADOR tomará como referência a titularidade do GÁS sob custódia de cada carregador dentro da REDE DE TRANSPORTE conforme registrado no processo de PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE e nas NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO, nos termos do item 1.2.1 acima.

1.5.1.3.4. 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 instantânea de GÁS, no caso de compra, ou como uma retirada instantânea de GÁS, em caso de venda, no horário de efetivação estabelecido na NOTIFICAÇÃO DE TRANSAÇÃO.

1.5.1.3.5. 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.

1.5.1.3.6. No caso de fornecimento de GÁS PARA USO NO SISTEMA pelo CARREGADOR DE ENTRADA ao TRANSPORTADOR, quaisquer diferenças entre a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE GUS para o CARREGADOR DE ENTRADA, e a parcela da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA relativa ao GUS para determinado DIA OPERACIONAL, não serão adicionadas ou subtraídas do SALDO DO DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do PORTFÓLIO do CARREGADOR, mas atribuídas numa conta separada

do estoque da entrada do respectivo carregador.

1.6. Sinal das Curvas de Balanceamento do Sistema e Sinal do SALDO DE DESEQUILÍBRIO 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 do TCG e acompanhar o desempenho de seus PORTFÓLIOS individuais por meio das curvas SDP, com vistas a mantê-los em equilíbrio.

1.7.2. Durante o PERÍODO DE BALANCEAMENTO, as seguintes regras serão observadas para fins de manutenção do BALANCEAMENTO, conforme o Nível de Desequilíbrio atingido:

- (i) enquanto o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA se mantiver no nível de Desequilíbrio Marginal, independentemente do sinal da curva, o TRANSPORTADOR não tomará nenhuma AÇÃO DE BALANCEAMENTO e o CARREGADOR não será obrigado a tomar nenhuma medida de BALANCEAMENTO. Os carregadores deverão continuar, por iniciativa própria, a tomar medidas intradiárias para equilíbrio de seus PORTFÓLIOS individuais.

- (ii) caso o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA atinja o nível de Desequilíbrio Baixo, independentemente do sinal da curva, o TRANSPORTADOR notificará os carregadores com o sinal da SDP convergente com o sinal da SDS para tomarem medidas intradiárias com vistas a restabelecer o equilíbrio de seus PORTFÓLIOS individuais.
- (iii) caso o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA atinja o nível de Desequilíbrio Alto, independentemente do sinal da curva, o TRANSPORTADOR, além de notificar os carregadores com o sinal da SDP convergente com o sinal da SDS para tomarem medidas intradiárias com vistas a restabelecer o equilíbrio de seus PORTFÓLIOS, poderá executar outras AÇÕES DE BALANCEAMENTO, empregando, inclusive, os mecanismos de FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA, para que o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA retorne ao nível de DESEQUILÍBRIO MARGINAL na ZONA DE BALANCEAMENTO.
- (iv) caso o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA atinja o nível de Desequilíbrio Severo, independentemente do sinal da curva, o TRANSPORTADOR, além de notificar os carregadores com o sinal da SDP convergente com o sinal da SDS, realizará imediatamente AÇÕES DE BALANCEAMENTO, podendo, além do emprego dos mecanismos de FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA, também, levando em consideração o sinal da SDP do CARREGADOR, restringir injeções e/ou retiradas de GÁS, sem necessidade de autorização prévia do CARREGADOR, com vistas a realizar o BALANCEAMENTO do sistema.

1.8. AÇÕES DE BALANCEAMENTO ao término do PERÍODO DE BALANCEAMENTO

1.8.1. Apuração e Liquidação de SALDOS DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA

1.8.1.1. Ao término de cada PERÍODO DE BALANCEAMENTO, o TRANSPORTADOR avaliará a situação de BALANCEAMENTO operacional da REDE DE TRANSPORTE na ZONA DE BALANCEAMENTO e apurará o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA.

1.8.1.2. Caso, ao final do PERÍODO DE BALANCEAMENTO

- (i) a curva SDS indique a existência de nível de DESEQUILÍBRIO MARGINAL, não haverá emprego de FLEXIBILIDADE DE INTRADIÁRIA pelo TRANSPORTADOR referente a este PERÍODO DE BALANCEAMENTO.

- (ii) a curva SDS indique a existência de nível de Desequilíbrio Baixo, Alto ou Severo, o TRANSPORTADOR poderá realizar AÇÃO DE BALANCEAMENTO, inclusive por meio de um dos mecanismos FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA, em quantidade suficiente para que a curva SDS se enquadre no nível de Desequilíbrio Marginal.

1.8.1.3. O TRANSPORTADOR se reserva o direito de não realizar AÇÃO DE BALANCEAMENTO ao fim do PERÍODO DE BALANCEAMENTO, ou de realizá-la em menor grau, caso avalie que, com base no planejamento operacional para o PERÍODO DE BALANCEAMENTO seguinte, o sistema tenderá a retornar espontaneamente ao nível de Desequilíbrio Marginal.

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

1.9.1. Apuração e Liquidação do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR

1.9.1.1. Ao término de cada PERÍODO DE BALANCEAMENTO, independentemente da situação de BALANCEAMENTO operacional da REDE DE TRANSPORTE na ZONA DE BALANCEAMENTO e das AÇÕES DE BALANCEAMENTO tomadas para liquidação de SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA, o TRANSPORTADOR apurará, individualmente, o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO do CARREGADOR, levando em consideração as NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO efetivadas durante o PERÍODO DE BALANCEAMENTO, bem como os limites de tolerância estabelecidos no item 1.1.4.

1.9.1.2. Verificada a ocorrência de SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR, positivo ou negativo, ao término de cada PERÍODO DE BALANCEAMENTO, o TRANSPORTADOR poderá exercer as opções de compra e venda para fins de BALANCEAMENTO do PORTFÓLIO do CARREGADOR.

1.9.1.3. Independentemente das ações realizadas pelo TRANSPORTADOR para liquidação de SALDOS DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO dos CARREGADORES, os carregadores com SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR, 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 será liquidada na forma deste item 1.9.1 do 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 nomeie 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 do Apêndice II 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 III do CONTRATO, conforme o caso, ficando sujeitos, em caso de descumprimento, ao pagamento de penalidade previsto na Cláusula Quarta deste Apêndice II do TCG.

2.1.8 Todas as QUANTIDADES DE GÁS objeto de uma NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE ou de uma PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE deverão ser apresentadas na unidade de volume mil metros cúbicos (m³) nas CONDIÇÕES DE REFERÊNCIA e no PCR, com zero casa decimal.

2.2 Previsão de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE

2.2.1 Em até 7 (sete) DIAS ÚTEIS antes do período contratado, ou em até 7 (sete) DIAS ÚTEIS antes do início de cada MÊS, o CARREGADOR enviará ao TRANSPORTADOR uma previsão da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE, contendo suas melhores estimativas para as QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS para cada DIA OPERACIONAL do MÊS seguinte. Sempre que ocorrer alteração das estimativas feitas pelo CARREGADOR que modifiquem uma previsão posteriormente ao seu envio, o CARREGADOR se compromete a enviar nova previsão, contendo uma previsão atualizada das QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS para cada DIA OPERACIONAL do MÊS a que se refira.

2.3 NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE

2.3.1 NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE DIÁRIA: até 15:30 h de cada DIA OPERACIONAL (“D”), o CARREGADOR enviará ao TRANSPORTADOR a NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE para o DIA OPERACIONAL seguinte (“D+1”).

2.3.2 Alteração Intradiária da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE: até as 14:30 h de cada DIA OPERACIONAL (“D”), o CARREGADOR poderá alterar a NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE realizada nos termos do item 2.3.1 acima, mediante envio de nova NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE para o DIA OPERACIONAL em questão (“D+1”), a qual, para todos os efeitos do CONTRATO, somente será válida e aplicável a partir de 17hs de tal DIA OPERACIONAL (“D+1”), observando-se que:

- (i) A NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE anterior permanecerá válida e aplicável, para todos os efeitos do CONTRATO, de forma proporcional, até 17hs do DIA OPERACIONAL em questão (“D+1”), sendo a NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE alterada aplicável, também de forma proporcional, às 7 horas remanescentes desse mesmo DIA OPERACIONAL (“D+1”);
- (ii) As alterações solicitadas nas QUANTIDADES DE GÁS objeto da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE devem ser tais que a vazão de GÁS necessária para cumprimento da PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE total do DIA OPERACIONAL em cada PONTO DE ENTRADA e PONTO DE SAÍDA a partir do início da 17ª (décima sétima) hora de tal DIA OPERACIONAL (“D+1”) não exceda os limites de tolerância estabelecidos no item 1.1.4 do Apêndice II do Anexo IV do CONTRATO MASTER, nem seja inferior a zero.

2.3.3 As NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE feitas de acordo com o item 2.3.1 desta Cláusula e qualquer alteração destas na forma do item 2.3.2 acima devem conter, no mínimo, as seguintes informações:

- (i) DIA OPERACIONAL de referência;
- (ii) QUANTIDADES DE GÁS nominadas para injeção em cada PONTO DE ENTRADA e retirada em cada PONTO DE SAÍDA de uma ZONA DE SAÍDA contratada pelo CARREGADOR, identificados com os devidos códigos de identificação, destacando-se as parcelas das QUANTIDADES DE GÁS NOMINADA que (i) excederem a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA para fins do previsto no item 7.4.1 do TCG e (ii) para correção de SALDOS DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR, quando aplicável;

- (iii) CÓDIGOS DE IDENTIFICAÇÃO DO CARREGADOR de retirada das quantidades de gás, nos casos de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE relativa a PONTOS DE ENTRADA, para fins do disposto no item 2.1.5 deste Apêndice II do TCG;
- (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 deste Apêndice II do TCG.

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 do Apêndice II do TCG, 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 do Apêndice II do TCG serão consideradas semefeito.

2.3.5 Não serão consideradas as nominações de QUANTIDADES DE GÁS que estejam em desacordo com as condições estabelecidas em CONTRATO incluindo, mas sem limitar, CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE, localização e limite físico dos PONTOS DE ENTRADA e PONTOS DE SAÍDA, tal como estabelecido no Anexo 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, o valor médio ponderado entre as QUANTIDADES DE GÁS nominadas na NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE vigente até o fim da 16ª (décima) hora do DIA OPERACIONAL em questão e as QUANTIDADES DE GÁS nominadas na alteração da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE intradiária vigente após tal horário.

2.4 PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE

2.4.1 Para realização da PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE serão levadas em consideração o previsto nos itens 2.1.2, 2.1.3 e 2.1.4 desta Cláusula.

2.4.2 PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE diária: até as 17 h de cada DIA OPERACIONAL, o TRANSPORTADOR enviará ao CARREGADOR a PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE para o DIA OPERACIONAL seguinte.

2.4.3 Alteração intradiária da PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE: até as 16 h do DIA OPERACIONAL,

caso tenha recebido uma solicitação de alteração intradiária da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE segundo o disposto no item 2.1.2, o TRANSPORTADOR enviará ao CARREGADOR a PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE intradiária contendo modificações das QUANTIDADES DE GÁS para injeção e retirada em cada PONTO DE ENTRADA e PONTO DE SAÍDA de uma ZONA DE SAÍDA contratada, para o próprio DIA OPERACIONAL em questão, com entrada em vigor a partir do início das 17hs de tal DIA OPERACIONAL, ficando expressamente autorizada a alteração de PROGRAMAÇÃO para qualquer carregador em função de alteração intradiária da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE, observados os critérios do item 2.5.1 abaixo.

2.4.4 As PROGRAMAÇÕES DE TRANSPORTE devem conter, no mínimo, as seguintes informações:

- (i) DIA OPERACIONAL de referência;
- (ii) QUANTIDADES DE GÁS programadas para injeção em cada PONTO DE ENTRADA e retirada em cada PONTO DE SAÍDA, identificados com os devidos códigos de identificação, destacando-se as QUANTIDADES DE GÁS programadas como QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA para fins do previsto no item 7.3.1 do TCG e para correção de SALDOS DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR, quando aplicável;
- (iii) CÓDIGOS DE IDENTIFICAÇÃO DO CARREGADOR DE ENTRADA, nos casos de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE relativa a PONTOS DE ENTRADA, para fins do disposto no item 2.1.5 deste Apêndice II do TCG;
- (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 deste Apêndice II do TCG.

2.4.5 Em circunstâncias excepcionais, em particular em virtude do disposto da Cláusula Dezoito do TCG, o TRANSPORTADOR poderá programar, em qualquer PONTO DE SAÍDA de uma determinada ZONA DE SAÍDA, QUANTIDADES DE GÁS inferiores às QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS indicadas pelo CARREGADOR na NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE, sem que com isso incorra em qualquer tipo de penalidade ao TRANSPORTADOR. Nesse caso, o TRANSPORTADOR efetuará a PROGRAMAÇÃO DO GÁS de forma a realocar a QUANTIDADE DE GÁS não-programada naquele PONTO DE SAÍDA para outro(s) PONTO(S) DE SAÍDA dessa mesma ZONA DE SAÍDA.

2.4.6 Para fins do presente CONTRATO, será considerada como QUANTIDADE DIÁRIA

PROGRAMADA DE ENTRADA ou QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA para o DIA OPERACIONAL em questão, o valor médio ponderado entre as QUANTIDADES DE GÁS programadas na PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE vigente até o fim da 16ª (décima) hora do DIA OPERACIONAL em questão 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 TRANSPORTE de determinado PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA, o TRANSPORTADOR aplicará sob tais QUANTIDADES DE GÁS a seguinte ordem de prioridade para realizar a PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE:

- (i)** Primeira: A totalidade das QUANTIDADES DE GÁS solicitadas pelos carregadores nos termos dos CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME (INCLUSIVE O CONTRATO ORIGINAL) e dos CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO, de forma pro-rata, excluindo-se as Quantidades de Gás da alínea (ii);
- (ii)** Segunda: A totalidade das QUANTIDADES EXCEDENTES AUTORIZADAS DE GÁS nominadas pelos carregadores nos termos dos CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME (INCLUSIVE O CONTRATO ORIGINAL) e dos CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO, de forma *pro-rata*;
- (iii)** Terceira: A totalidade das QUANTIDADES DE GÁS solicitadas pelos carregadores nos termos dos CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL (INCLUSIVE O CONTRATO ORIGINAL) 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

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 III, 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 do TCG.

3.2 VARIAÇÃO DA VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA ao longo do DIA OPERACIONAL

3.2.1 Compromisso de Fluxo: o CARREGADOR deve garantir que a vazão de GÁS média, se mantenha equivalente à vazão constante necessária para atendimento à QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA durante as 24 (vinte e quatro) horas do DIA OPERACIONAL (“VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA”):

3.2.2 O TRANSPORTADOR emitirá alertas ao CARREGADOR sempre que houver violação de sua VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA e a vazão exceder limites considerados toleráveis para o bom funcionamento da REDE DE TRANSPORTE, a fim de permitir a correção de seu volume de injeções ou retiradas.

3.2.3 A critério do TRANSPORTADOR, em situação na qual a VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA e seja violada, ameaçando o bom funcionamento ou integridade da REDE DE TRANSPORTE, o

CARREGADOR estará sujeito as AÇÕES DE BALANCEAMENTO do TRANSPORTADOR, incluindo a possibilidade de interrupção do SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO.

CLÁUSULA QUARTA – PENALIDADES E RESPONSABILIDADES DO CARREGADOR

4.1 Penalidade por QUANTIDADES EXCEDENTES NÃO AUTORIZADAS

4.1.1 Sem prejuízo do pagamento do ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO, para qualquer DIA OPERACIONAL em que tiver sido apurada QUANTIDADE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADA para o CARREGADOR, o CARREGADOR pagará ao TRANSPORTADOR o valor apurado conforme as penalidades aplicáveis.

4.2 Penalidade de VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA

4.2.1 O CARREGADOR deverá pagar ao TRANSPORTADOR uma penalidade resultante do produto de (i) 2 vezes o somatório da TARIFA CAPACIDADE DE ENTRADA, a TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, da TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e da TARIFA DE CAPACIDADE-EMPACOTAMENTO pela (ii) QUANTIDADE DE GÁS, convertida para MMBTU tomado por base o PCR, correspondente à parcela da VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA que exceder, em módulo, o limite estabelecido no item 1.1.4 do Apêndice II do Anexo IV do CONTRATO MASTER.

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, a TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, da TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e da TARIFA DE CAPACIDADE-EMPACOTAMENTO.

4.3.2 A penalidade prevista no item 4.5.1 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 4.5.1 acima serão utilizados os valores médios

ponderados da TARIFA CAPACIDADE DE ENTRADA, da TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, 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.

* * * * *

APÊNDICE III – MODELO DE FIANÇA BANCÁRIA

[INSERIR DENOMINAÇÃO DA INSTITUIÇÃO FINANCEIRA], inscrito no CNPJ sob o n.º [], com sede Estado de [-----], no Município de [], à [INSERIR ENDEREÇO], doravante denominado simplesmente **FIADOR**;

[INSERIR DENOMINAÇÃO SOCIAL DO CARREGADOR], inscrita no CNPJ sob o n.º [], com sede Estado de [-----], no Município de [-----], à [INSERIR ENDEREÇO] doravante denominada **AFIANÇADA**; e

[INSERIR DENOMINAÇÃO SOCIAL DO TRANSPORTADOR], inscrita no CNPJ sob o n.º [], com sede Estado de [-----], no Município de [-----], à [INSERIR ENDEREÇO] doravante denominada **BENEFICIÁRIA**

Pelo presente instrumento e na melhor forma de direito, o Banco [----] declara-se fiador e principal pagador, solidariamente responsável com a AFIANÇADA, até o limite de R\$ [----] (valor por extenso), pelo pagamento de todos os valores devidos pelo AFIANÇADA à BENEFICIÁRIA nos termos do Contrato de Prestação de Serviço de Transporte Extraordinário de Gás Natural de [Entrada/Saída] celebrado entre a BENEFICIÁRIA e a AFIANÇADA, em [], incluindo os valores eventualmente devidos a título de verbas rescisórias do referido contrato.

Esta Fiança entrará em vigor a partir de [----] de [----] de [----] e permanecerá eficaz e em plena vigência até [----] de [----] de []

Esta Fiança é prestada com expressa renúncia pelo, pelo FIADOR, ao benefício de ordem previsto no artigo 827, combinado com o artigo 828, I, e ainda aos benefícios previstos nos artigos 366, 834, 835, 837, 838 e 839 todos do Código Civil Brasileiro.

Na hipótese de inadimplemento de qualquer das obrigações assumidas pela AFIANÇADA, o FIADOR efetuará o pagamento das importâncias que forem devidas, até o limite acima estipulado, sem admitir qualquer interferência da AFIANÇADA, no prazo de 48 (quarenta e oito) horas, contado do recebimento de comunicação escrita enviada pela BENEFICIÁRIA, remetida ao órgão responsável do FIADOR, localizado [INSERIR ENDEREÇO].

O Banco declara, ainda, que esta Carta de Fiança foi emitida de acordo com as normas do Banco Central do Brasil, do Conselho Monetário Nacional, do seu estatuto social e que os seus signatários estão investidos dos poderes necessários.

Fica eleito o Foro Central da Cidade de Porto Alegre como competente para dirimir quaisquer dúvidas em controvérsias decorrentes deste instrumento de Fiança.

Esta Carta de Fiança é emitida em 01 (uma) via.

ANEXO V – MODELO DE CONTRATO DE TRANSPORTE DE GÁS (ENTRADA-ANO)

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

ENTRE

TRANSPORTADORA SULBRASILEIRA DE GÁS S.A. – TSB

E

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

vinculado ao CONTRATO MASTER

CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO DE ENTRADA DE GÁS NATURAL QUE ENTRE SI CELEBRAM, DE UM LADO, TRANSPORTADORA SULBRASILEIRA DE GÁS S.A. – TSB, E, DE OUTRO LADO, XXXXXXXXXXXXXXXX, NA FORMA ABAIXO:

TRANSPORTADORA SULBRASILEIRA DE GÁS S.A. – TSB, sociedade anônima, com sede na cidade de Porto Alegre, Estado do Rio Grande do Sul, na Rua Furriel Luiz Antônio Vargas, nº. 250, conj. 1304, inscrita no CNPJ/ME sob o nº. 03.146.349/0001-24, doravante denominada “TRANSPORTADOR” ou “PARTE”, neste ato representada por seus representantes legais, na forma de seu Estatuto Social, e, de outro lado,

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, inscrita no CNPJ/MF sob o nº XXXXXXXXXXXXXXXX, com sede na XXXXXXXXXXXXXXXX, na Cidade de XXXXXXXXXXXXXXXX, CEP XXXXXXXXXXXXXXXX, doravante denominada “CARREGADOR” ou “PARTE”, neste ato representada por seus representantes legais, na forma de seu Estatuto/Contrato Social,

CONSIDERANDO QUE:

- A. O TRANSPORTADOR possui e opera a REDE DE TRANSPORTE;
- B. O CARREGADOR detém autorização da ANP, que o habilita a exercer a atividade de carregamento, e, portanto, está apto para contratar SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO junto ao TRANSPORTADOR; e
- C. 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 ALOCAÇÃO 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;
- D. O CARREGADOR participou de PROCESSO DE OFERTA E ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE Instaurado pelo TRANSPORTADOR para contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO, 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,
- E. O CARREGADOR deseja contratar o SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO DE

ENTRADA para o PONTO DE ENTRADA, pela QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA e pela TARIFAS DE TRANSPORTE que foram determinadas pelas REGRAS DE OFERTA DE ALOCAÇÃO aplicadas no referido PROCESSO DE OFERTA E ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE;

- F. 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;

as PARTES têm justo e acordado celebrar este Contrato de SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO DE ENTRADA (“CONTRATO DE TRANSPORTE”), conforme as seguintes cláusulas e condições:

CLÁUSULA PRIMEIRA – ESTRUTURA, DEFINIÇÕES DE TERMOS E INTERPRETAÇÃO

1.1 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 dos TCG, que constituem o Anexo IV do CONTRATO MASTER, e outras formas gramaticais de um termo aqui definido terão significados correlatos.

1.2 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.

1.3 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 EXTRAORDINÁRIO 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 Este CONTRATO DE TRANSPORTE é regido pelos termos e condições gerais acordados no CONTRATO MASTER (incluindo seus Anexos), aqui incorporados por referência, e pelas cláusulas específicas pactuadas neste instrumento, que devem ser aplicados e interpretados em conjunto para disciplinar os direitos e obrigações contratuais das PARTES.

2.3 Em caso de conflito entre o disposto neste CONTRATO DE TRANSPORTE e o CONTRATO

MASTER, prevalecerá o disposto neste CONTRATO DE TRANSPORTE.

CLÁUSULA TERCEIRA – TARIFAS DE TRANSPORTE

3.1 As TARIFAS DE TRANSPORTE aplicáveis ao presente CONTRATO DE TRANSPORTE são TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA. O valor da TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA cobrada pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR será aquela publicada no *website* do TRANSPORTADOR no início do ano de 202X, válida para o contrato extraordinário de transporte de entrada. O valor estabelecido abaixo é referencial para base janeiro de 202X:
R\$ X,XXXXX por MMBTU.

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 pelo órgão regulador. 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 CONTRATUAL do presente CONTRATO é de [XXXX] MIL METROS CÚBICOS por DIA.

4.2 O PONTO DE ENTRADA do presente CONTRATO é XXXXXXXXX. Aplicam-se ao referido PONTO DE ENTRADA as correspondentes condições de tolerâncias, vazões e intervalos de pressão especificadas no Anexo III do CONTRATO MASTER.

CLÁUSULA QUINTA - INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO DE ENTRADA

5.1 A prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO iniciar-se-á no dia XX de XXXX de 20XX e encerrar-se-á no XX de XXXX de 20XX (“PERÍODO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE”).

5.2 O TRANSPORTADOR não será obrigado a iniciar a prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO nos casos de (i) ocorrência de um evento de FORÇA MAIOR, (ii) não outorga, revogação ou suspensão das AUTORIZAÇÕES GOVERNAMENTAIS para a operação das da REDE DE TRANSPORTE; (iii) inexistência de condições operacionais, desde que não tenha sido causada pelo TRANSPORTADOR, ou (iv) inadimplemento ou mora do CARREGADOR no cumprimento de qualquer obrigação por ele assumida no CONTRATO MASTER ou em qualquer outro contrato de transporte vinculado ao CONTRATO MASTER.

5.3 Exceto nos casos previstos nos itens 5.2 acima, 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 EXTRAORDINÁRIO, no todo ou em parte, em relação à QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA, tal fato será considerado uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, nos termos das Cláusulas Oitava e Nona do TCG. O pagamento de tal penalidade não desobrigará o TRANSPORTADOR de quaisquer outras obrigações e responsabilidades previstas no CONTRATO.

5.4 O TRANSPORTADOR não estará obrigado a pagar qualquer outra penalidade ou indenização ao CARREGADOR pelo atraso no início da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE, além das previstas no item 5.3 acima.

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.

6.2. Até que seja iniciada a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO, o presente CONTRATO DE TRANSPORTE será considerado resolvido de pleno direito, sem qualquer responsabilidade para qualquer uma das PARTES, na hipótese de o CARREGADOR deixar de pagar qualquer quantia devida ao TRANSPORTADOR com base em outros contratos de transporte vinculados ao CONTRATO MASTER em vigor com o TRANSPORTADOR, sendo considerada como a data de sua resolução, independentemente de NOTIFICAÇÃO, o DIA seguinte ao vencimento do DOCUMENTO DE COBRANÇA inadimplido pelo CARREGADOR.

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 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;

- (d)** A celebração deste CONTRATO DE TRANSPORTE 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 DE TRANSPORTE;
- (e)** Em relação às operações, serviços e outras atividades relativas a este CONTRATO DE TRANSPORTE cumpre e cumprirá toda e qualquer LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, inclusive, sem limitação, a relativa à coibição de atos de corrupção, suborno ou lavagem de dinheiro, garantindo não ter autorizado, ofertado, prometido ou realizado o pagamento ou cessão, direta ou indiretamente, de qualquer suborno, desconto, compensação, restituição, vantagem ou qualquer outro pagamento ilícito a quaisquer agentes públicos e/ou membros ou representantes de qualquer AUTORIDADE GOVERNAMENTAL que pudesse resultar em qualquer violação a qualquer LEGISLAÇÃO APLICÁVEL anticorrupção, em especial a Lei 12.846/2013, bem como que não realizará qualquer tal ato a partir da presente data.

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 DE TRANSPORTE:

Se para o TRANSPORTADOR:

TRANSPORTADORA SULBRASILEIRA DE GÁS S.A. – TSB

Rua Furriel Luiz Antônio Vargas, nº. 250, conj. 1304

Porto Alegre, Estado do Rio Grande do Sul, CEP [•]

Telefone: (DDD) [•]

Em atenção a: XXXXXXXXXXXX, Endereço eletrônico: XXXXXX

Se para o CARREGADOR:

XX

Endereço XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX CEP xxxxxxxxxxxx

Telefone: (xx) xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Em atenção a XXXXXXXXXXXX, Endereço eletrônico: XXXXX

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

8.3. Tolerância, modificações. Eventual tolerância quanto ao cumprimento dos prazos e condições estabelecidos neste CONTRATO DE TRANSPORTE não importará alteração ou novação das disposições ora pactuadas ou renúncia a qualquer direito decorrente do CONTRATO DE TRANSPORTE. Qualquer alteração ou novação das disposições ora pactuadas ou renúncia a qualquer direito decorrente do CONTRATO DE TRANSPORTE apenas será válida se feita por escrito, em documento próprio assinado por ambas as PARTES.

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

8.5. 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 inexecutável de acordo com a LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, (i) tal ilegalidade ou inexecutabilidade 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 inexecutável 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 inexecutáveis.

8.6. Não impedimento. A celebração pelo CARREGADOR deste CONTRATO DE TRANSPORTE não

o impede de participar de celebrar novos contratos de transporte com o TRANSPORTADOR, seja em decorrência de CHAMADAS PÚBLICAS ou de novos PROCESSOS DE OFERTA E ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE.

8.7. Resolução de disputas. Qualquer disputa oriunda deste CONTRATO DE TRANSPORTE ou a ele relacionada será resolvida conforme as regras previstas na Cláusula Décima-Quarta dos TCG.

CLÁUSULA NONA – REGRAS ESPECÍFICAS

9.1. As PARTES reconhecem a existência de situações específicas na operação e nos equipamentos que compõem a REDE DE TRANSPORTE aplicáveis para a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO ora contratado entre TRANSPORTADOR e CARREGADOR, incluindo:

(i) ausência de equipamentos de medição e cromatografia que garantam a confiabilidade nas medições e apurações de qualidade do gás no PONTO DE ENTRADA;

(ii) a XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, na qualidade de CARREGADOR DE ENTRADA e CARREGADOR DE SAÍDA, celebra com o TRANSPORTADOR na mesma data o presente CONTRATO DE TRANSPORTE DE ENTRADA e um CONTRATO DE TRANSPORTE DE SAÍDA relativos à mesma CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE para garantir o transporte de tal QUANTIDADE DE GÁS desde o PONTO DE ENTRADA ao PONTO DE SAÍDA; e

(iii) A XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX é, no presente momento, a única CARREGADORA na REDE DE TRANSPORTE.

9.2. Em função das situações específicas acima e durante o período em que o CARREGADOR permanecer como único carregador da REDE DE TRANSPORTE, as PARTES concordam que as seguintes regras serão aplicadas ao SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO, prevalecendo sobre qualquer disposição em contrário prevista neste CONTRATO DE TRANSPORTE, seus anexos e apêndices, no TCG ou no CONTRATO MASTER:

9.2.1. Não haverá qualquer obrigação ou responsabilidade do CARREGADOR relativa à medição ou apuração de qualidade do gás no PONTO DE ENTREGA nem no PONTO DE RECEBIMENTO.

9.2.2. A QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA ao CARREGADOR será igual à QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA, descontados apenas o GUS aplicável. O GUS necessário à prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO será utilizado das QUANTIDADES DE GÁS fornecidas

pelo CARREGADOR, não sendo necessária sua aquisição pelo TRANSPORTADOR de FORNECEDORES DE GÁS.

9.2.3. Somente serão aplicáveis ao CARREGADOR o ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e o ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA, não sendo aplicáveis todos os demais encargos previstos neste CONTRATO, dentre eles ENCARGO DE CUSTOS FIXOS DE COMPRA E VENDA DE GÁS, ENCARGO DE GUS, ENCARGO DE CAPACIDADE-CONGESTIONAMENTO, ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE AUTORIZADO e ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO.

9.2.4. Não serão aplicáveis ainda quaisquer penalidades eventualmente imputáveis ao CARREGADOR, relativas à QUANTIDADES EXCEDENTES NÃO AUTORIZADAS, VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA, DESEQUILÍBRIO ou qualquer penalidade ou encargo relativo ao BALANCEAMENTO.

9.2.5. O TRANSPORTADOR declara que o CARREGADOR já forneceu toda a QUANTIDADE DE GÁS relativa ao ESTOQUE DE REFERÊNCIA ao TRANSPORTADOR, não sendo devido qualquer valor a esse título pelo CARREGADOR.

9.2.6. O CARREGADOR não será responsável pelo pagamento de qualquer valor referente à aquisição de QUANTIDADES DE GÁS de FORNECEDORES DO GÁS realizada pelo TRANSPORTADOR para BALANCEAMENTO ou qualquer outro fim.

9.2.7. Com exceção de danos causados a terceiro, demandas fiscais e trabalhistas do CARREGADOR e danos ambientais, aplica-se ao CARREGADOR a mesma limitação de responsabilidade prevista para o TRANSPORTADOR na Cláusula 9.5.4 do TCG. Assim, o valor máximo e agregado que o CARREGADOR deverá pagar ao TRANSPORTADOR por penalidade ou indenização devida ao TRANSPORTADOR nos termos do CONTRATO DE TRANSPORTE corresponde ao valor equivalente à aplicação do percentual de 10% (dez 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, sendo tal limitação também aplicável para verbas rescisórias em caso de término antecipado do CONTRATO DE TRANSPORTE.

9.2.8 Considerando o prazo exíguo para a avaliação deste CONTRATO DE TRANSPORTE, a TRANSPORTADORA outorga ao CARREGADOR um período adicional de até 25 (Vinte e cinco) DIAS para apresentar a GARANTIA DO CONTRATO. Assim, não obstante o disposto na Cláusula 15.2 do TCG, o CARREGADOR poderá apresentar em até 25 (Vinte e cinco) DIAS após a celebração deste

CONTRATO, a GARANTIA DO CONTRATO, sem configurar qualquer inadimplemento ou violação ao CONTRATO, nem tampouco incorrer em qualquer ônus, penalidade ou indenização.

* * *

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

[Porto Alegre, DATA]

TRANSPORTADORA SULBRASILEIRA DE GÁS S.A. – TSB

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
Cargo

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
Cargo

XXX:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
Cargo

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
Cargo

TESTEMUNHAS:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
CPF: XXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
CPF: XXXXXXXXXXXXXXX

ANEXO VI – MODELO DE CONTRATO DE TRANSPORTE DE GÁS (SAÍDA-ANO)

CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO DE GÁS NATURAL DE
SAÍDA

ENTRE

TRANSPORTADORA SULBRASILEIRA DE GÁS S.A. – TSB

E

XX

vinculado ao CONTRATO MASTER

CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO DE SAÍDA DE GÁS NATURAL QUE ENTRE SI CELEBRAM, DE UM LADO, TRANSPORTADORA SULBRASILEIRA DE GÁS S.A. – TSB, E, DE OUTRO LADO, XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, NA FORMA ABAIXO:

TRANSPORTADORA SULBRASILEIRA DE GÁS S.A. – TSB, sociedade anônima, com sede na cidade de Porto Alegre, Estado do Rio Grande do Sul, na Rua Furriel Luiz Antônio Vargas, nº. 250, conj. 1304, inscrita no CNPJ/ME sob o nº. 03.146.349/0001-24, doravante denominada “TRANSPORTADOR” ou “PARTE”, neste ato representada por seus representantes legais, na forma de seu Estatuto Social, e, de outro lado,

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, inscrita no CNPJ/MF sob o nº XXXXXXXXXXXXX, com sede na XXXXXXXXXXXX, na Cidade de XXXXXXXXXXX, CEP 90050-24, doravante denominada “CARREGADOR” ou “PARTE”, neste ato representada por seus representantes legais, na forma de seu Estatuto/Contrato Social,

CONSIDERANDO QUE:

- A.** O TRANSPORTADOR possui e opera a REDE DE TRANSPORTE;
- B.** O CARREGADOR detém autorização da ANP, que o habilita a exercer a atividade de carregamento, e, portanto, está apto para contratar SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO junto ao TRANSPORTADOR; e
- C.** 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 ALOCAÇÃO 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;
- D.** O CARREGADOR participou de PROCESSO DE OFERTA E ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE Instaurado pelo TRANSPORTADOR para contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO, tendo ao término do referido procedimento obtido a alocação de CAPACIDADE DE TRANSPORTE no PONTO DE SAÍDA indicado no item 4.2 deste CONTRATO DE TRANSPORTE em seu favor,
- E.** O CARREGADOR deseja contratar o SERVIÇO DE TRANSPORTE DE EXTRAORDINÁRIO DE SAÍDA

para o PONTO DE SAÍDA, pela QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA e pela TARIFAS DE TRANSPORTE que foram determinadas pelas REGRAS DE OFERTA DE ALOCAÇÃO aplicadas no referido PROCESSO DE OFERTA E ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE;

- F. 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;

as PARTES têm justo e acordado celebrar este Contrato de SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO DE SAÍDA ("CONTRATO DE TRANSPORTE"), conforme as seguintes cláusulas e condições:

CLÁUSULA PRIMEIRA – ESTRUTURA, DEFINIÇÕES DE TERMOS E INTERPRETAÇÃO

1.1 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 dos TCG, que constituem o Anexo IV do CONTRATO MASTER, e outras formas gramaticais de um termo aqui definido terão significados correlatos.

- (i) Exceto se expressamente indicado de outra forma neste CONTRATO DE TRANSPORTE, 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.

1.2 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 EXTRAORDINÁRIO até o PONTO DE SAÍDA indicado no item 4.2, pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR, em cada DIA OPERACIONAL, por meio da REDE DE TRANSPORTE.

2.2 Este CONTRATO DE TRANSPORTE é regido pelos termos e condições gerais acordados no CONTRATO MASTER (incluindo seus Anexos), aqui incorporados por referência, e pelas cláusulas específicas pactuadas neste instrumento, que devem ser aplicados e interpretados em conjunto para disciplinar os direitos e obrigações contratuais das PARTES.

2.3 Em caso de conflito entre o disposto neste CONTRATO DE TRANSPORTE e o CONTRATO

MASTER, prevalecerá o disposto neste CONTRATO DE TRANSPORTE.

CLÁUSULA TERCEIRA – TARIFAS DE TRANSPORTE

3.1 As TARIFAS DE TRANSPORTE aplicáveis ao presente CONTRATO DE TRANSPORTE são TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA. O valor da TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA cobrada pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR será aquela publicada no *website* do TRANSPORTADOR no início do ano de 20XX, válida para o contrato extraordinário de transporte de saída. O valor estabelecido abaixo é referencial para base janeiro de 20XX:

R\$ XXXXX por MMBTU].(BASE Mês/ 202x)

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 pelo órgão regulador. 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 SAÍDA

4.1 A QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATUAL do presente CONTRATO é de XXX MIL METROS CÚBICOS por DIA.

4.2 O PONTO DE SAÍDA do presente CONTRATO é o XXXXXXXXXXXXXXX - RS. Aplicam-se ao referido PONTO DE SAÍDA as correspondentes condições de tolerâncias, vazões e intervalos de pressão especificadas no Anexo III do CONTRATO MASTER.

CLÁUSULA QUINTA - INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO DE SAÍDA

5.1 A prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO iniciar-se-á no dia XX de XXXXXX de 20XX e encerrar-se-á no XX de XXXXXX de 20XX (“PERÍODO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE”).

5.2 O TRANSPORTADOR não será obrigado a iniciar a prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO nos casos de (i) ocorrência de um evento de FORÇA MAIOR, (ii) não outorga, revogação ou suspensão das AUTORIZAÇÕES GOVERNAMENTAIS para a operação da REDE DE TRANSPORTE; (iii) inexistência de condições operacionais, desde que não tenha sido causada pelo TRANSPORTADOR, ou (iv) inadimplemento ou mora do CARREGADOR no cumprimento de qualquer obrigação por ele assumida no CONTRATO MASTER ou em qualquer outro contrato de transporte vinculado ao CONTRATO MASTER.

5.3 Exceto nos casos previstos nos itens 5.2 acima, 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 EXTRAORDINÁRIO, no todo ou em parte, em relação à QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA, tal fato será considerado uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, nos termos das Cláusulas Oitava e Nona do TCG. O pagamento de tal penalidade não desobrigará o TRANSPORTADOR de quaisquer outras obrigações e responsabilidades previstas no CONTRATO.

5.4 O TRANSPORTADOR não estará obrigado a pagar qualquer outra penalidade ou indenização ao CARREGADOR pelo atraso no início da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE, além das previstas no item 5.3 acima.

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.

6.2. Até que seja iniciada a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO, o presente CONTRATO DE TRANSPORTE será considerado resolvido de pleno direito, sem qualquer responsabilidade para qualquer uma das PARTES, na hipótese de o CARREGADOR deixar de pagar qualquer quantia devida ao TRANSPORTADOR com base em outros contratos de transporte vinculados ao CONTRATO MASTER em vigor com o TRANSPORTADOR, sendo considerada como a data de sua resolução, independentemente de NOTIFICAÇÃO, o DIA seguinte ao vencimento do DOCUMENTO DE COBRANÇA inadimplido pelo CARREGADOR.

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 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;
- (d) A celebração deste CONTRATO DE TRANSPORTE 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 DE TRANSPORTE;
- (e) Em relação às operações, serviços e outras atividades relativas a este CONTRATO DE TRANSPORTE cumpre e cumprirá toda e qualquer LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, inclusive, sem limitação, a relativa à coibição de atos de corrupção, suborno ou lavagem de dinheiro, garantindo não ter autorizado, ofertado, prometido ou realizado o pagamento ou cessão, direta ou indiretamente, de qualquer suborno, desconto, compensação, restituição, vantagem ou qualquer outro pagamento ilícito a quaisquer agentes públicos e/ou membros ou representantes de qualquer AUTORIDADE GOVERNAMENTAL que pudesse resultar em qualquer violação a qualquer LEGISLAÇÃO APLICÁVEL anticorrupção, em especial a Lei 12.846/2013, bem como que não realizará qualquer tal ato a partir da presente data.

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 DE TRANSPORTE:

Se para o TRANSPORTADOR:

TRANSPORTADORA SULBRASILEIRA DE GÁS S.A. – TSB

Rua Furriel Luiz Antônio Vargas, nº. 250, conj. 1304

Porto Alegre, Estado do Rio Grande do Sul, CEP [•]

Telefone: (DDD) [•]

Em atenção a: Sr. XXXXXXXXXXXXXXXX, Endereço eletrônico: XXXXXXXXXXXXX

Se para o CARREGADOR:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Endereço

Telefone: xxxxxx ou xxxxxxxx

Em atenção a: XXXXXXXXXXXX

Endereço eletrônico: XXXXXXXXXXXXX

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

8.3. Tolerância, modificações. Eventual tolerância quanto ao cumprimento dos prazos e condições estabelecidos neste CONTRATO DE TRANSPORTE não importará alteração ou novação das disposições ora pactuadas ou renúncia a qualquer direito decorrente do CONTRATO DE TRANSPORTE. Qualquer alteração ou novação das disposições ora pactuadas ou renúncia a qualquer direito decorrente do CONTRATO DE TRANSPORTE apenas será válida se feita por escrito, em documento próprio assinado por ambas as PARTES.

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

8.5. 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 inexecutável de acordo com a LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, (i) tal ilegalidade ou inexecutabilidade 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 inexecutável 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 inexecutáveis.

8.6. Não impedimento. A celebração pelo CARREGADOR deste CONTRATO DE TRANSPORTE não o

impede de participar de celebrar novos contratos de transporte com o TRANSPORTADOR, seja em decorrência de CHAMADAS PÚBLICAS ou de novos PROCESSOS DE OFERTA E ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE.

8.7. Resolução de disputas. Qualquer disputa oriunda deste CONTRATO DE TRANSPORTE ou a ele relacionada será resolvida conforme as regras previstas na Cláusula Décima-Quarta dos TCG.

CLÁUSULA NONA – REGRAS ESPECÍFICAS

9.1. As PARTES reconhecem a existência de situações específicas na operação e nos equipamentos que compõem a REDE DE TRANSPORTE aplicáveis para a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO ora contratado entre TRANSPORTADOR e CARREGADOR, incluindo:

(i) ausência de equipamentos de medição e cromatografia que garantam a confiabilidade nas medições e apurações de qualidade do gás no PONTO DE ENTRADA;

(ii) a XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, na qualidade de CARREGADOR DE ENTRADA e CARREGADOR DE SAÍDA, celebra com o TRANSPORTADOR na mesma data o presente CONTRATO DE TRANSPORTE DE ENTRADA e um CONTRATO DE TRANSPORTE DE SAÍDA relativos à mesma CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE para garantir o transporte de tal QUANTIDADE DE GÁS desde o PONTO DE ENTRADA ao PONTO DE SAÍDA; e

(iii) A XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX é, no presente momento, a única CARREGADORA na REDE DE TRANSPORTE.

9.2. Em função das situações específicas acima e durante o período em que o CARREGADOR permanecer como único carregador da REDE DE TRANSPORTE, as PARTES concordam que as seguintes regras serão aplicadas ao SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO, prevalecendo sobre qualquer disposição em contrário prevista neste CONTRATO DE TRANSPORTE, seus anexos e apêndices, no TCG ou no CONTRATO MASTER:

9.2.1. Não haverá qualquer obrigação ou responsabilidade do CARREGADOR relativa à medição ou apuração de qualidade do gás no PONTO DE ENTREGA nem no PONTO DE RECEBIMENTO.

9.2.2. A QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA ao CARREGADOR será igual à QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA, descontados apenas o GUS aplicável. O GUS necessário à prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO será utilizado das QUANTIDADES DE GÁS fornecidas

pelo CARREGADOR, não sendo necessária sua aquisição pelo TRANSPORTADOR de FORNECEDORES DE GÁS.

9.2.3. Somente serão aplicáveis ao CARREGADOR o ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e o ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA, não sendo aplicáveis todos os demais encargos previstos neste CONTRATO, dentre eles ENCARGO DE CUSTOS FIXOS DE COMPRA E VENDA DE GÁS, ENCARGO DE GUS, ENCARGO DE CAPACIDADE-CONGESTIONAMENTO, ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE AUTORIZADO e ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO.

9.2.4. Não serão aplicáveis ainda quaisquer penalidades eventualmente imputáveis ao CARREGADOR, relativas à QUANTIDADES EXCEDENTES NÃO AUTORIZADAS, VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA, DESEQUILÍBRIO ou qualquer penalidade ou encargo relativo ao BALANCEAMENTO.

9.2.5. O TRANSPORTADOR declara que o CARREGADOR já forneceu toda a QUANTIDADE DE GÁS relativa ao ESTOQUE DE REFERÊNCIA ao TRANSPORTADOR, não sendo devido qualquer valor a esse título pelo CARREGADOR.

9.2.6. O CARREGADOR não será responsável pelo pagamento de qualquer valor referente à aquisição de QUANTIDADES DE GÁS de FORNECEDORES DO GÁS realizada pelo TRANSPORTADOR para BALANCEAMENTO ou qualquer outro fim.

9.2.7. Com exceção de danos causados a terceiro, demandas fiscais e trabalhistas do CARREGADOR e danos ambientais, aplica-se ao CARREGADOR a mesma limitação de responsabilidade prevista para o TRANSPORTADOR na Cláusula 9.5.4 do TCG. Assim, o valor máximo e agregado que o CARREGADOR deverá pagar ao TRANSPORTADOR por penalidade ou indenização devida ao TRANSPORTADOR nos termos do CONTRATO DE TRANSPORTE corresponde ao valor equivalente à aplicação do percentual de 10% (dez 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, sendo tal limitação também aplicável para verbas rescisórias em caso de término antecipado do CONTRATO DE TRANSPORTE.

9.2.8 Considerando o prazo exíguo para a avaliação deste CONTRATO DE TRANSPORTE, a TRANSPORTADORA outorga ao CARREGADOR um período adicional de até 25(Vinte e cinco) DIAS para apresentar a GARANTIA DO CONTRATO. Assim, não obstante o disposto na Cláusula 15.2 do TCG, o CARREGADOR poderá apresentar em até 25(Vinte e cinco) DIAS após a celebração deste

CONTRATO, a GARANTIA DO CONTRATO, sem configurar qualquer inadimplemento ou violação ao CONTRATO, nem tampouco incorrer em qualquer ônus, penalidade ou indenização.

* * *

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

[Porto Alegre, DATA]

TRANSPORTADORA SULBRASILEIRA DE GÁS S.A. – TSB

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
Cargo

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
Cargo

XXX:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
Cargo

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
Cargo

TESTEMUNHAS:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
CPF: XXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
CPF: XXXXXXXXXXXXXXX

ANEXO VII – REQUISITOS DE HABILITAÇÃO DO CARREGADOR

1.1. O CARREGADOR deverá se habilitar previamente junto ao TRANSPORTADOR para celebrar qualquer CONTRATO DE TRANSPORTE no âmbito do CONTRATO MASTER.

1.2. Sem prejuízo de qualquer cadastro já existente junto ao TRANSPORTADOR, o CARREGADOR deverá preencher ou revalidar o formulário de CADASTRO ÚNICO disponível no SÍTIO ELETRÔNICO DO TRANSPORTADOR [www.tsb.com.br] e submeter, por meio deste portal, cópia dos seguintes documentos:

I - Documento de identificação do signatário do formulário do CADASTRO ÚNICO; e, em se tratando de procurador do CARREGADOR, do respectivo instrumento de mandato, comprobatório de seus poderes;

II - Atos constitutivos, contrato social ou estatuto social em vigor, arquivado no registro ou junta comercial competente;

III - Ata de eleição do(s) administrador(es), do(s) diretor(es) e conselheiros, arquivada no registro ou junta comercial competente, conforme aplicável;

IV - Relação dos sócios e acionistas do CARREGADOR, com a indicação de seus respectivos percentuais de participação no capital social da sociedade, acompanhada dos documentos societários comprobatórios dessas informações;

V - Comprovação de inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica;

VI - Comprovação de inscrição no Cadastro de Contribuintes Estadual e/ou Municipal, conforme aplicável;

VII - Declaração de existência ou não de relação societária, direta ou indireta, de controle ou de coligação, nos termos da [Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976](#), entre o CARREGADOR e qualquer transportador de gás natural, juntando, em caso positivo, os documentos comprobatórios da referida relação;

VIII - Autorização da ANP *para a prática de atividade de carregamento de gás natural, dentro da esfera de competência da União*, nos termos da Resolução ANP 51/2013;

- IX** - Certidão Conjunta Negativa de Débitos Relativos aos Tributos Federais e à Dívida Ativa da União, expedida pela Receita Federal do Brasil e Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional;
- X** - Certidão Negativa de Débitos para com a Fazenda Estadual/Distrital, inclusive quanto à Dívida Ativa;
- XI** - Certidão Negativa de Débitos para com a Fazenda Municipal, inclusive quanto à Dívida Ativa;
- XII** - Certificado de Regularidade do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (CRF), emitido pela Caixa Econômica Federal;
- XIII** - Certidão Negativa de Débitos Trabalhistas (CNDT), emitida pelo Tribunal Superior do Trabalho; e
- XIV** - Certidão negativa de falência, concordata e/ou recuperação judicial, emitida pelo distribuidor da sede do CARREGADOR.

1.3. As certidões e certificados exigidos nos termos do item 1.2 deverão estar dentro dos seus respectivos prazos de validade, na data de sua submissão ao TRANSPORTADOR.

1.4. Serão aceitas como prova de regularidade fiscal, além das certidões negativas, as certidões positivas de débitos com efeitos de negativas, nos termos do art. 206 do Código Tributário Nacional.

2. O CARREGADOR que pretenda se habilitar como consórcio ("CONSÓRCIO") deverá apresentar:

I - A documentação de habilitação exigida no item 1.2 acima para cada um dos membros do CONSÓRCIO; e

II - Instrumento de constituição do CONSÓRCIO, por instrumento público ou particular, subscrito pelos representantes legais das empresas consorciadas e arquivado no registro do comércio do lugar da sua sede, com as seguintes cláusulas específicas:

- (i)** a indicação de constituição do CONSÓRCIO sob as leis brasileiras;
- (ii)** o endereço da sede e foro do CONSÓRCIO no Brasil;
- (iii)** a designação do CONSÓRCIO;

- (iv)** o objeto do consórcio como sendo o exercício da atividade de carregamento, a participação em PROCESSO DE OFERTA E ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE promovido pelo TRANSPORTADOR e a celebração de contrato de SERVIÇO DE TRANSPORTE com o TRANSPORTADOR;
- (v)** o prazo de existência e vigência do CONSÓRCIO suficiente e necessário para a participação no PROCESSO DE OFERTA E ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE e integral cumprimento do CONTRATO DE TRANSPORTE a ser celebrado com o TRANSPORTADOR;
- (vi)** as obrigações, prestações e responsabilidades específicas de cada sociedade consorciada;
- (vii)** a obrigatoriedade, por parte dos consorciados, de prestarem informações à líder do CONSÓRCIO, para que esta possa cumprir com suas responsabilidades perante o TRANSPORTADOR;
- (viii)** a indicação do percentual de participação de cada membro do CONSÓRCIO;
- (ix)** as normas sobre recebimento de receitas e partilha de resultados;
- (x)** as normas sobre administração do Consórcio, contabilização, representação das sociedades consorciadas e taxa de administração, se houver;
- (xi)** a forma de deliberação sobre assuntos de interesse comum, com o número de votos que cabe a cada consorciado;
- (xii)** a contribuição de cada consorciado para as despesas comuns, se houver; e
- (xiii)** a designação do líder do CONSÓRCIO, que:
 - (a)** será sempre pessoa jurídica de direito privado brasileira;
 - (b)** será responsável pelo cumprimento de todas as obrigações do CARREGADOR perante o TRANSPORTADOR; e

- (c) representará o CONSÓRCIO perante o TRANSPORTADOR e terceiros, com poderes para atuar em nome dos integrantes do Consórcio, sem prejuízo da solidariedade entre estes existentes.

ANEXO VIII – FORMULÁRIO PARA CONSTITUIÇÃO DE REPRESENTANTE DESIGNADO

A COMPANHIA DE GAS DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL - SULGAS, Sociedade Anônima Fechada, com sede em Av. Loureiro da Silva, 1940, 13º andar na cidade de Porto Alegre, Estado do Rio Grande do Sul, Inscrição Estadual nº 096/2358401, inscrita no CNPJ sob o nº 72.300.122/0001-04, que exerce a atividade principal de distribuidora local de gás canalizado e está autorizada a exercer a atividade de carregamento pela ANP sob autorização nº 482/2014, com o seguinte sítio eletrônico corporativo www.sulgas.com.vc e telefone: (51) 3287-2200, vem, pela presente, nos termos do item 5.6 do CONTRATO MASTER celebrado, em XX/XX/20XX, com a Transportadora Sul brasileira de Gás S.A. – TSB (“TRANSPORTADOR”):

A nomear e constituir como seu Representante Designado, XXXXXX, nacionalidade, estado civil, nascido em xx/xx/xxxx, *Administrador*, cargo, portador da Carteira de Identidade RG nº XXXXXXXX, emitida pelo XXXXXX, inscrito no CPF/MF sob XXXXXXXX, com endereço eletrônico XXXXXXXX, residente e domiciliado em XXXXXX, na Rua XXXXX – Bairro XXXXXXXX, cidade de XXXXXX.

(A) oferecer a anexa procuração, por meio da qual outorgou ao referido representante designado os poderes necessários para assinar e celebrar CONTRATO(S) DE TRANSPORTE, na modalidade de SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO, com esse TRANSPORTADOR; e

(B) apresentar cópia dos seguintes documentos pessoais do Representante Designado: (a) carteira de identidade, (b) carteira profissional, (c) cartão do Cadastro de Pessoa Física, expedido pela Receita Federal do Brasil, e (d) e comprovante de residência.

Porto Alegre/RS, xx de xxxxxx de 202x.

[CARREGADOR]

Nome: XXXXXXXXXXXXXXXX

Cargo: XXXXXXXXXXXXXXXX

CPF: XXXXXXXX

ANEXO IX – 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, 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;
 - 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 transporte em cada PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA, conforme Anexo II do CONTRATO MASTER;
 - d) Rateio de CAPACIDADE DE TRANSPORTE: 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, 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, caso, 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 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.

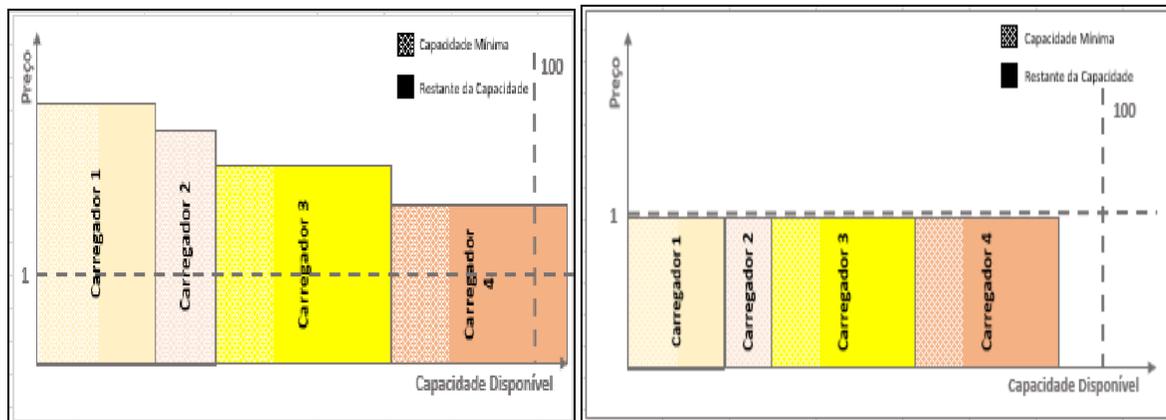
7. Como se vê, nos casos em que a soma das SOLICITAÇÕES DE RESERVA DE CAPACIDADE de todos os carregadores é superior à CAPACIDADE DISPONÍVEL no PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA em questão, o carregador deve ficar atento ao estabelecer sua quantidade mínima para atendimento no momento de SOLICITAÇÃO 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.

9. Ao final do LEILÃO DE PREÇO UNIFORME, todos os carregadores pagarão a mesma tarifa pela capacidade solicitada para um dado produto em cada PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA, conforme critérios estabelecidos acima.

10. A representação esquemática a seguir exemplifica a aplicação do mecanismo de LEILÃO DE PREÇO UNIFORME, para melhor compreensão deste mecanismo.

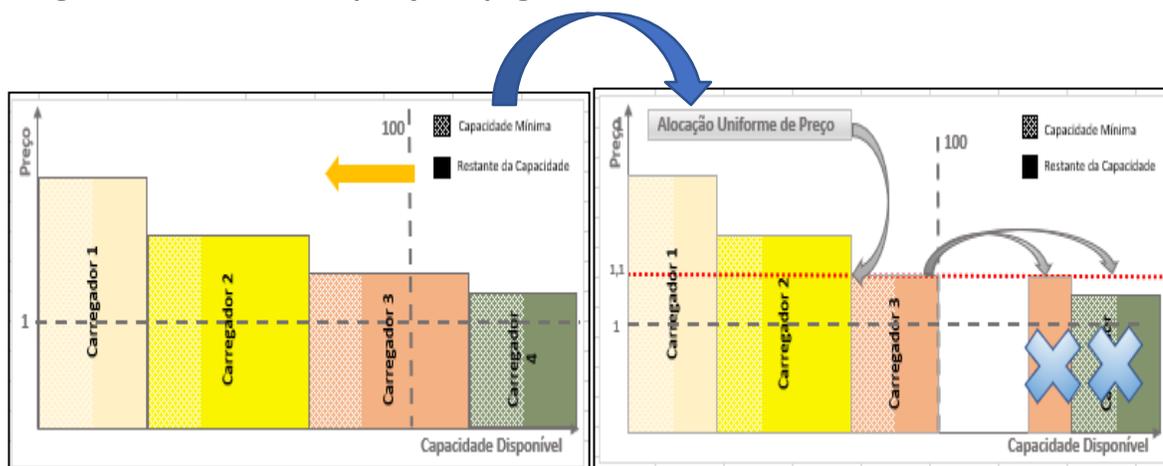
Situação 1: Somatório das Capacidades Solicitadas em Determinado Ponto de Entrada e/ou Zona de Saída é inferior à Capacidade Disponível



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

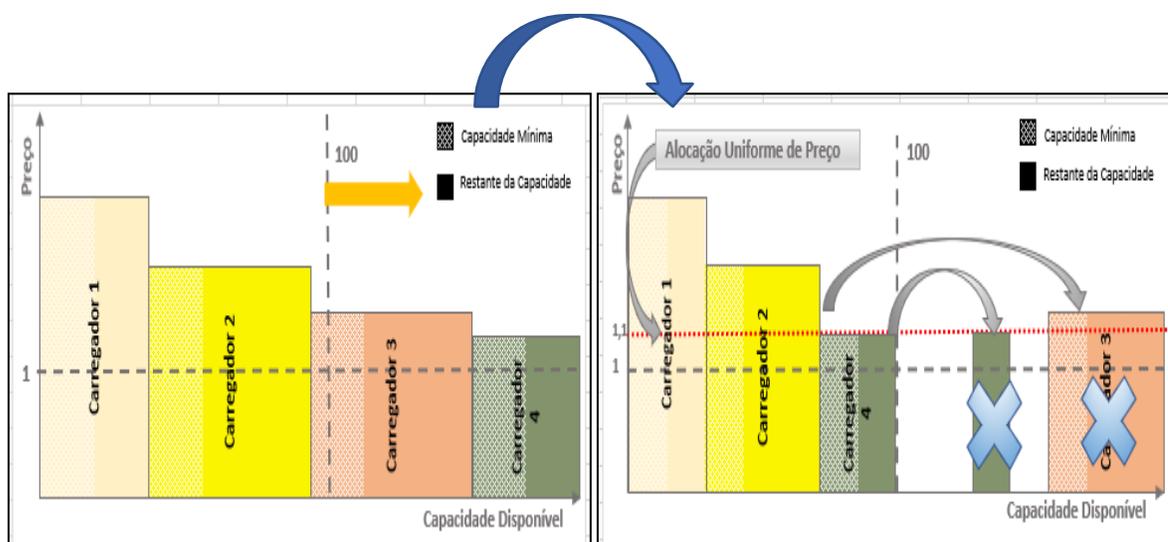


Resultado do Leilão:

- ✓ 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 (\$ XXX)
- ✓ 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 (\$ XXXX).
- ✓ Não há sobra de Capacidade Disponível no Ponto de Entrada ou Zona de Saída.

ANEXO X – CAPACIDADES DISPONÍVEIS NOS PONTOS DE ENTRADA E NAS ZONAS DE SAÍDA

A CAPACIDADE DISPONÍVEL nos PONTOS DE ENTRADA e nas ZONAS DE SAÍDA previstas nas Tabelas A1 e A2 a seguir foram determinadas para atendimento a um cenário esperado de oferta e demanda de gás natural.

Tabela A1: CAPACIDADE DISPONÍVEL em mil m³/dia – Saída

Zona de Entrega	Unidades	Capacidade Física de Entrega	Capacidade de Entrega Simulada	Capacidade de Entrega por Zona	Reserva TCC	Capacidade Disponível por Ponto	Capacidade Disponível por Zona
		[mil m ³ /d]					
XXXXX	XXXXXX	XXXXXX m ³ /d					

Tabela A2: CAPACIDADE DISPONÍVEL em mil m³/dia – Entrada

Ponto de Recebimento	Capacidade Física de Injeção	Capacidade de Injeção Simulada	Reservada no TCC	Capacidade Disponível de Entrada (**)
	[mil m ³ /d]			
XXXXXXXX	XXXXXX m ³ /d			

(**) Capacidade de Injeção Simulada e Capacidade de Entrega Simulada consideraram um cenário esperado de oferta e demanda de gás natural (cenário base) para o estudo de capacidade realizado

(***) Carregadores interessados em solicitar capacidades superiores àquelas indicadas como CAPACIDADE DISPONÍVEL para PONTOS DE ENTRADA ou PONTOS DE SAÍDA, deverão limitar-se à capacidade máxima do projeto de cada um destes pontos, e estarão sujeitos à análise do TRANSPORTADOR.

Ressalta-se que a coluna “capacidade máxima do projeto” constante nas Tabelas A1 e A2 do Anexo X deste TCG indica tão somente as capacidades isoladas dos PONTOS DE ENTRADA ou PONTOS DE SAÍDA, não representando condição suficiente para determinação de CAPACIDADE DISPONÍVEL.

Para fins de avaliação da CAPACIDADE DISPONÍVEL, deverão ser observados os cenários de atendimento considerados pelo TRANSPORTADOR conforme combinação das novas demandas de capacidade de entrada e saída solicitadas, que sejam diferentes das condições

consideradas para o cálculo da CAPACIDADE DISPONÍVEL ora determinada.