

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

CLÁUSULA PRIMEIRA – OBJETO

- 1.1 O presente anexo constitui parte integrante e inseparável do CONTRATO MASTER e tem por objeto estabelecer os termos e condições aplicáveis, de forma obrigatória, ao TRANSPORTADOR e ao CARREGADOR, tanto à prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA como do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA, relativos aos PRODUTOS DE CURTO PRAZO e aos PRODUTOS ANUAIS, a serem contratados nos termos do Anexo III ou Anexo IV, respectivamente.
- 1.2 Estes Termos e Condições Gerais serão incorporados a todos os CONTRATOS DE TRANSPORTE que forem celebrados no âmbito do CONTRATO MASTER.

CLÁUSULA SEGUNDA – DEFINIÇÕES

- 2.1 Os termos previstos nesta Cláusula, quando grafados em CAIXA ALTA neste CONTRATO, 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, a 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;

ACORDO DE CESSÃO DE CAPACIDADE: instrumento contratual, celebrado entre o CARREGADOR CEDENTE e o CARREGADOR CESSIONÁRIO, que estabelece as bases sobre as quais é efetuada a operação de CESSÃO DE CAPACIDADE CONTRATADA;

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

ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE: Atribuição de CAPACIDADE DE TRANSPORTE no Gasoduto Uruguiana - Porto Alegre a ser definida ao longo do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE;

ALOCAÇÃO PRO RATA: ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE resultante de uma redução percentual idêntica nas CAPACIDADES SOLICITADAS de todos os CARREGADORES HABILITADOS, de modo a adequar o somatório de suas demandas por capacidade à capacidade do Gasoduto Uruguiana - Porto Alegre;

ANO: significa o período de 365 (trezentos e sessenta e cinco) DIAS consecutivos com início em 1º de janeiro ressalvado, no entanto, que, qualquer ANO que contenha o dia 29 de fevereiro, consistirá em 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) DIAS consecutivos, ou 366 (trezentos e sessenta e seis) conforme o caso;

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;

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 14.3.4 deste TCG;

ÁREA DO CARREGADOR NO SÍTIO ELETRÔNICO DO TRANSPORTADOR: área disponível no SÍTIO ELETRÔNICO DO TRANSPORTADOR para acesso ao conteúdo e andamento dos PROCESSOS DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE.

AUTORIDADE GOVERNAMENTAL: qualquer pessoa jurídica de direito público brasileira, incluindo os seus funcionários, empregados, prepostos ou representantes, que tenha competência para impor normas ou regras para qualquer das PARTES ou relativas a quaisquer operações previstas no presente CONTRATO, de acordo com a legislação brasileira em vigor;

AUTORIZAÇÕES GOVERNAMENTAIS: autorizações, obtidas pelo TRANSPORTADOR, estritamente necessárias para o desenvolvimento, construção, instalação, operação e manutenção da REDE DE TRANSPORTE e para a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE;

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

AVISO DE GÁS DESCONFORME: NOTIFICAÇÃO enviada pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR DE SAÍDA, ou pelo CARREGADOR DE ENTRADA ao TRANSPORTADOR, conforme o caso, sempre que tiver ciência de que poderá ocorrer ou estiver ocorrendo a 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 potencial ocorrência, de GÁS DESCONFORME na REDE DE TRANSPORTE;

AVISO DE REJEIÇÃO DE GÁS DESCONFORME: NOTIFICAÇÃO enviada pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR DE ENTRADA ou 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 referido GÁS DESCONFORME;

BALANCEAMENTO: Significa o equilíbrio entre injeções e retiradas de GÁS NATURAL em uma determinada ZONA DE BALANCEAMENTO, necessário para o bom funcionamento da REDE DE TRANSPORTE;

CADASTRO ÚNICO: significa o conjunto de informações cadastrais prestadas pelo Carregador Interessado sob sua exclusiva responsabilidade, como condição para a sua participação no PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE e para fins da em processos de oferta de capacidade, seja por meio de chamada pública ou por outras formas de contratação junto ao TRANSPORTADOR, incluindo as contratações efetuadas no âmbito do CONTRATO MASTER, conforme processo de habilitação disponível no SÍTIO ELETRÔNICO DO TRANSPORTADOR.

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 ALOCADA: parcela da CAPACIDADE DE TRANSPORTE atribuída aos CARREGADORES HABILITADOS, resultante do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE e que será objeto do CONTRATO DE TRANSPORTE;

CAPACIDADE CONTRATADA: CAPACIDADE DE TRANSPORTE 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 em uma determinada REDE DE TRANSPORTE;

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

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

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

CAPACIDADE SOLICITADA: parcela da CAPACIDADE DE TRANSPORTE requerida pelo CARREGADOR HABILITADO na MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE, na PROPOSTA GARANTIDA ou na SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE.

CAPACIDADE TÉCNICA: parcela da CAPACIDADE DE TRANSPORTE obtida após a dedução da MARGEM OPERACIONAL e da parcela destinada à movimentação do GUS. Trata-se da capacidade que pode ser contratada nas modalidades firme e extraordinária;

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

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

CARREGADOR HABILITADO: significa o CARREGADOR signatário do presente CONTRATO MASTER cujo CONTRATO MASTER celebrado com a TSB esteja em pleno vigor e que esteja adimplente com todas as suas obrigações nele estabelecidas, bem como adimplente em qualquer contrato de transporte que tenha sido celebrado com a TSB.

CARREGADOR VENCEDOR: Carregador que ao final do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE celebrará o CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE com o TRANSPORTADOR;

CARREGADOR: pessoa jurídica que tenha celebrado o presente CONTRATO com o TRANSPORTADOR, podendo ser ainda designada como (i) CARREGADOR DE ENTRADA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA ou (ii) CARREGADOR DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME 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, em qualquer modalidade, 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;

CENÁRIO DE REFERÊNCIA: cenário de demanda de contratação de capacidade de transporte estimado pelo TRANSPORTADOR previamente ao início do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL;

CESSÃO DE CAPACIDADE CONTRATADA ou CESSÃO DE CONTRATO ou CESSÃO: transferência, no todo ou em parte, do direito de utilização da CAPACIDADE CONTRATADA;

CICLO REGULATÓRIO ou CICLO TARIFÁRIO: significa o período durante o qual o transportador recupera a RMP (ver Nota Técnica ANP- SIM 13/2019);

CÓDIGO DE REDE: conjunto de regras, previstas em LEGISLAÇÃO APLICÁVEL publicada 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;

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;

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

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

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

CONTA REGULATÓRIA: terá a definição atribuída na Nota Técnica ANP-SIM 13/2019 e/ou pela LEGISLAÇÃO APLICÁVEL;

CONTRATO DE TRANSPORTE OU CONTRATO: é este contrato para prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, que incorpora todos os termos e condições do CONTRATO MASTER, incluindo seus anexos, apêndices e seus aditivos, podendo ser, conforme o caso, (i) CONTRATO DE TRANSPORTE DE ENTRADA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA ou (ii) CONTRATO DE TRANSPORTE DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA. Quando utilizando em caixa baixa, “contrato de transporte” significa qualquer contrato, para a prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME ou SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, usando a REDE DE TRANSPORTE. As expressões “contrato de transporte de entrada” ou “contrato de transporte de saída” poderão ser empregadas de forma análoga;

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

CUSTOS FIXOS DE COMPRA E VENDA DE GÁS: significa os valores mensais contratualmente (i) devidos pelo TRANSPORTADOR ao(s) FORNECEDOR(ES) DE GÁS no âmbito de qualquer GSA TRANSPORTE ENTRADA e/ou (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, entre outros e que, deverão ser (i) pagos pelo TRANSPORTADOR independentemente da efetiva aquisição ou venda do gás natural e (ii) repassados aos carregadores que tenham celebrado contrato de transporte com o TRANSPORTADOR, na proporção da quantidade diária contratual de cada um, sendo o valor desse repasse calculado conforme o Anexo II, Apêndice IV do CONTRATO MASTER, podendo ser referente ao SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA ou SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA;

DANOS POR GÁS DESCONFORME: tem o seu significado atribuído neste TCG, no item 1.3.1.1 do Apêndice I;

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

DESEQUILÍBRIO ALTO: para a ZONA DE BALANCEAMENTO, em um dado PERÍODO DE BALANCEAMENTO, um DESEQUILÍBRIO compreendido no intervalo de -5.317 mil m³ a - 7.974 mil m³ ou compreendido no intervalo de 5.317 mil m³ a 7.974 mil m³, observando-se o previsto na Cláusula Primeira do Apêndice II deste TCG;

DESEQUILÍBRIO BAIXO: para a ZONA DE BALANCEAMENTO, em um dado PERÍODO DE BALANCEAMENTO, um DESEQUILÍBRIO compreendido no intervalo de -2.659 mil m³ a -5.316 mil m³ ou compreendido no intervalo de 2.659 mil m³ a 5.316 mil m³, observando-se o previsto na Cláusula Primeira do Apêndice II deste TCG;

DESEQUILÍBRIO MARGINAL: para a ZONA DE BALANCEAMENTO, em um dado PERÍODO DE BALANCEAMENTO, um DESEQUILÍBRIO não inferior a -2.658 mil m³ e não superior a 2.658 mil m³, observando-se o previsto na Cláusula Primeira do Apêndice II deste TCG;

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

DESEQUILÍBRIO SEVERO: a ZONA DE BALANCEAMENTO, em um dado PERÍODO DE BALANCEAMENTO, um DESEQUILÍBRIO inferior a -7.975 mil m³ ou superior a 7.975 mil m³, observando-se o previsto na Cláusula Primeira do Apêndice II deste TCG;

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

DIA ÚTIL: qualquer DIA, excluindo sábados, domingos e feriados na cidade ou 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: significa a tarifa máxima que o CARREGADOR HABILITADO aceita pagar pelo SERVIÇO DE TRANSPORTE, conforme indicado em uma determinada SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE e de acordo com as regras de alocação por LEILÃO DE PREÇO UNIFORME disponível no ANEXO I-C do CONTRATO MASTER;

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

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;

EMPACOTAMENTO: em determinado DIA OPERACIONAL, é a QUANTIDADE DE GÁS armazenada na REDE DE TRANSPORTE e equivale 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, Apêndice IV deste CONTRATO, podendo ser referente ao SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA ou SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA;

ENCARGO DE CUSTOS FIXOS DE COMPRA E VENDA DE GÁS: significa os valores devidos ao TRANSPORTADOR pelo CARREGADOR DE ENTRADA ou pelo CARREGADOR DE SAÍDA, conforme o caso, destinado a reembolsar os CUSTOS FIXOS DE COMPRA E VENDA DE GÁS, calculado conforme o Anexo II, Apêndice IV do CONTRATO MASTER, podendo ser referente ao SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA ou SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA.

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

ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE AUTORIZADO: significa a remuneração devida ao TRANSPORTADOR, calculada conforme o Anexo II, Apêndice IV do CONTRATO MASTER. Esta definição se aplicará, conforme o caso, ao SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA ou SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA;

ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO: significa a remuneração devida ao TRANSPORTADOR, calculada conforme o Anexo II, Apêndice IV do CONTRATO MASTER. Esta definição se aplicará, conforme o caso, ao SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA ou SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA;

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 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 NO SISTEMA;

ESTOQUE DE GÁS EXTRAORDINÁRIO ENTRADA: significa parcela do ESTOQUE DE REFERÊNCIA de propriedade do TRANSPORTADOR, composto por uma quantidade de gás adquirida de um FORNECEDOR DE GÁS por meio do GSA TRANSPORTE ENTRADA, para fins de FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA;

ESTOQUE DE GÁS EXTRAORDINÁRIO SAÍDA: significa parcela do ESTOQUE DE REFERÊNCIA de propriedade do TRANSPORTADOR, composto por uma quantidade de gás adquirida do CARREGADOR com desequilíbrio positivo, destinado a um comprador parte do GSA TRANSPORTE SAÍDA, para fins de FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA;

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

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

FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA: operação de compra e/ou venda de gás natural (i) por meio do GAS TRANSPORTE ENTRADA e no 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 1.10 do Apêndice II do TCG, visando a realização 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 efetivamente consumida nos equipamentos da REDE DE TRANSPORTE;

GÁS DESCONFORME: o GÁS que não esteja de acordo com as ESPECIFICAÇÕES de QUALIDADE DO GÁS;

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

GÁS OU GÁS NATURAL: o gás natural objeto do SERVIÇO DE TRANSPORTE, que consiste na mistura de hidrocarbonetos constituída essencialmente de metano, 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;

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

GRANDE DEGRAU DE TARIFA: degrau tarifário grande para ajustar demandas que excedam a oferta de CAPACIDADE DISPONÍVEL, expressos em R\$/MMBtu para cada PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA

GRANDE DEGRAU DE TARIFA: degrau tarifário grande para ajustar demandas que excedam a oferta de CAPACIDADE DISPONÍVEL, expressos em R\$/MMBtu para cada PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA, conforme CONTRATO MASTER;

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

GSA TRANSPORTE ENTRADA: contrato de compra e venda de GÁS NATURAL celebrado entre FORNECEDOR DO GÁS e o TRANSPORTADOR para fins de atendimento das necessidades de compra e venda de gás natural do TRANSPORTADOR na prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE, particularmente 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 atendimento das necessidades de compra e venda de gás natural do TRANSPORTADOR na prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE, particularmente 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 Sexta do CONTRATO;

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

LEGISLAÇÃO APLICÁVEL: qualquer lei, decreto, resolução, regulamento, portaria, deliberação, instrução normativa ou decisões judiciais ou administrativas, em vigor no Brasil, criada ou proferida por qualquer AUTORIDADE GOVERNAMENTAL;

LEILÃO DE PREÇO ASCENDENTE: significa o conjunto de regras para alocação de capacidade de transporte aplicável aos PRODUTOS ANUAIS, também conhecido como “*ascending clock*”, que utiliza degraus tarifários para ajustar demandas que excedam a oferta de CAPACIDADE DISPONÍVEL com emprego do (i) GRANDE DEGRAU DE TARIFA, até que a demanda se torne igual ou inferior à oferta, e (ii) PEQUENO DEGRAU DE TARIFA, visando trazer a demanda de volta a um patamar próximo a oferta de CAPACIDADE DISPONÍVEL, conforme mecanismo detalhado no Anexo I-D do CONTRATO MASTER;

LEILÃO DE PREÇO UNIFORME: significa o conjunto de regras para alocação de capacidade de transporte de maneira ágil e isonômica que considera a preferência dos CARREGADORES HABILITADOS de acordo com as CONDIÇÕES DE CONTRATAÇÃO por eles definidas em sua SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE, conforme mecanismo detalhado Anexo I-C do CONTRATO MASTER

LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR: define-se no item 15.1.3 do TCG

MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE: documento pelo qual o CARREGADOR HABILITADO manifesta interesse em contratar CAPACIDADE DE TRANSPORTE a ser definida e alocada por meio do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL, de forma não vinculante e sem prejuízo de adequações na TARIFA DE REFERÊNCIA e na CAPACIDADE DISPONÍVEL ofertada nos PONTOS DE ENTREGA ou ZONAS DE SAÍDA, conforme previsão deste CONTRATO MASTER. Portanto, é uma etapa do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL na qual o CARREGADOR HABILITADO submete sua MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE não vinculante, mas que é determinante para otimização da oferta de CAPACIDADE DISPONÍVEL e do recálculo das TARIFAS DE REFERÊNCIA;

MANUTENÇÕES NÃO-PROGRAMADAS: manutenções e/ou reparos tecnicamente necessários na REDE DE TRANSPORTE em situações críticas e emergenciais, que demandem a interrupção ou redução do SERVIÇO DE TRANSPORTE, por constituírem risco à segurança de pessoas, à integridade da REDE DE TRANSPORTE ou ao meio ambiente;

MANUTENÇÕES PROGRAMADAS: serviços de inspeção, manutenção, reparo, modificação ou substituição tecnicamente recomendáveis para garantia da confiabilidade da REDE DE TRANSPORTE, que demandem, ou não, a interrupção ou redução do SERVIÇO DE TRANSPORTE, sem a incidência de qualquer penalidade, custo adicional ou redução de receita ao TRANSPORTADOR, nos termos estipulados no item 4.2 do Apêndice I deste TCG;

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

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

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

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

MODELO TERMO-HIDRÁULICO: é a ferramenta utilizada para o cálculo da CAPACIDADE DE TRANSPORTE e para fins de BALANCEAMENTO, constituído por um modelo matemático de simulação numérica do comportamento do sistema 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, 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;

NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE: solicitação de QUANTIDADES DE GÁS, mediante NOTIFICAÇÃO ao TRANSPORTADOR pelo CARREGADOR, para injeção e retirada para cada PONTO DE ENTRADA e PONTO DE SAÍDA, conforme caso, na REDE DE TRANSPORTE para um determinado 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 passado de uma PARTE à outra PARTE, exigido ou permitido, nos termos do CONTRATO, para notificar, indicar, comunicar, confirmar, informar ou solicitar, a ser encaminhado conforme disposto na Cláusula Sétima do CONTRATO;

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

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

PEQUENO DEGRAU DE TARIFA: degrau tarifário pequeno para ajustar demandas que excedam a oferta de CAPACIDADE DISPONÍVEL, expressos em R\$/MMBtu para cada PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA.

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, tais como a utilização de GÁS para sistemas auxiliares e 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;

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

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

PLATAFORMA DE BALANCEAMENTO: sistema operacional de compra e venda de gás natural no qual o TRANSPORTADOR é parte de todas as transações, por meio do qual os carregadores e o TRANSPORTADOR podem apresentar e aceitar propostas e ofertas para a aquisição ou venda de gás natural necessário para execução de determinadas AÇÕES DE BALANCEAMENTO;

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

PODER CALORÍFICO SUPERIOR OU PCS: quantidade de energia liberada na forma de calor, na combustão completa de uma quantidade definida de GÁS com ar, à pressão constante de 101,325 kPa e com todos os produtos de combustão retornando à temperatura inicial dos reagentes de 20° Celsius, sendo que a água formada na combustão está no estado líquido. A determinação do PCS se fará com base no método ISO 6976, ou norma que venha a substituí-la, em base seca. A unidade de medida será quilocalorias por METRO CÚBICO de GÁS (kcal/m³);

PONTO DE ENTRADA: local físico na REDE DE TRANSPORTE, segundo as características estabelecidas no Anexo II, Apêndice III do CONTRATO MASTER, no qual o GÁS NATURAL ingressa na REDE DE TRANSPORTE e é entregue ao TRANSPORTADOR pelo CARREGADOR ou por quem este venha a indicar;

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 II, Apêndice III do CONTRATO MASTER, onde o GÁS é colocado pelo TRANSPORTADOR à disposição do CARREGADOR DE SAÍDA ou a quem este venha a indicar;

PORTFÓLIO DO CARREGADOR OU PORTFÓLIO: para cada ZONA DE BALANCEAMENTO, as QUANTIDADES DE GÁS injetadas e/ou retiradas pelo CARREGADOR, por meio deste CONTRATO e de outros contratos de transporte celebrados pelo CARREGADOR.;

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

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

PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE: procedimento segundo o qual a CAPACIDADE DISPONÍVEL poderá ser contratada pelo CARREGADOR HABILITADO junto à TSB, podendo ser, conforme o caso, (i) PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO estabelecido no Anexo I-A desde CONTRATO MASTER, quando a oferta tiver por objeto os PRODUTOS DE CURTO PRAZO, ou (ii) PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL estabelecido no Anexo I-B desde CONTRATO MASTER, quando a oferta tiver por objeto os PRODUTOS ANUAIS;

PRODUTO DE CAPACIDADE: significa a CAPACIDADE DE TRANSPORTE em determinado PONTO DE ENTRADA/ZONA DE SAÍDA em determinado período, objeto de um CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, podendo se referir a um PRODUTO DE CURTO PRAZO ou a um PRODUTO ANUAL;

PRODUTOS ANUAIS: Significam os PRODUTOS DE CAPACIDADE previstos no item 3.2 do Anexo I-B do CONTRATO MASTER e cuja contratação é feita segundo o PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL, conforme CRONOGRAMA disponível no PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE;

PRODUTOS DE CURTO PRAZO: Significam os PRODUTOS DE CAPACIDADE previstos no item 3.2 do Anexo I-A do CONTRATO MASTER e cuja contratação é feita segundo o PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO, conforme CRONOGRAMA disponível no PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE;

PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE: Manifestação do TRANSPORTADOR mediante NOTIFICAÇÃO ao CARREGADOR, em relação às QUANTIDADES DE GÁS nominadas pelo CARREGADOR, para injeção e retirada para cada PONTO DE ENTRADA e PONTO DE SAÍDA de uma determinada ZONA DE SAÍDA, conforme o caso, na REDE DE TRANSPORTE para 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;

PROPOSTA GARANTIDA: documento pelo qual o CARREGADOR HABILITADO se compromete a adquirir determinada parcela da CAPACIDADE DE TRANSPORTE a ser definida e alocada por meio do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL, e refletida no CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE. Portanto, é uma etapa do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL realizada por meio da submissão, pelos CARREGADORES HABILITADOS, de PROPOSTA GARANTIDA com caráter vinculante, consideradas válidas se o CARREGADOR HABILITADO tiver participado da rodada de MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE, devendo o processo ser repetido, caso necessário, para fins da fixação das TARIFAS e da CAPACIDADE ALOCADA, segundo o mecanismo previsto no item 5.5 do Anexo I-B do CONTRATO MASTER;

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

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

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

QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA: QUANTIDADE DE GÁS apurada pelo SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL e recebida pelo TRANSPORTADOR, em determinado DIA OPERACIONAL, nos termos da Cláusula Segunda do Apêndice I deste TCG, podendo ser, conforme o caso, (i) a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE ENTRADA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA ou (ii) a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA. A QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE ENTRADA estará líquida de quantidades injetadas a título de GUS e de GÁS PARA BALANCEAMENTO;

QUANTIDADE DIÁRIA NOMINADA: QUANTIDADE DE GÁS que (i) o CARREGADOR solicite ao TRANSPORTADOR para que, em determinado DIA OPERACIONAL, coloque à sua disposição em um determinado PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA, conforme o caso, e (ii) estejam de acordo com os limites previstos na Cláusula Segunda do Apêndice II do TCG. Serão empregados os termos (i) QUANTIDADE DIÁRIA NOMINADA DE ENTRADA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA ou (ii) QUANTIDADE DIÁRIA NOMINADA DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA;

QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA: Em relação à um determinado PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA é a QUANTIDADE DE GÁS que o CARREGADOR tenha solicitado ao TRANSPORTADOR para colocar à sua disposição no correspondente DIA OPERACIONAL e que tenha sido programada pelo TRANSPORTADOR, em conformidade com a Cláusula Segunda do Apêndice II do TCG, podendo ser, conforme o caso, (i) a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA ou (ii) a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA;

QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA (“QEA”): QUANTIDADE DE GÁS solicitada pelo CARREGADOR, em um determinado DIA OPERACIONAL, que exceda os limites da Quantidade Diária Contratual estabelecidos no CONTRATO, e que tenha sido efetivamente confirmada pelo TRANSPORTADOR como QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA ou QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA, conforme o caso;

QUANTIDADE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADA (“QENA”): as QUANTIDADES DE GÁS que superem a QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA ou a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA nos termos do item 7.4.1 deste TCG;

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

REDE DE TRANSPORTE: conjunto de instalações físicas de propriedade do TRANSPORTADOR necessárias à prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE, incluindo, mas não se limitando a dutos, estações de compressão, estações de medição, estações de redução de pressão,

PONTOS DE ENTRADA, PONTOS DE SAÍDA, e PONTOS DE INTERCONEXÃO, existentes ou que venham a ser instalados;

REGIME ENTRADA E SAÍDA OU E/S: modelo de acesso a uma rede de transporte de gasodutos no qual seus usuários contratam o serviço de transporte de forma independente nos pontos/zonas de entrada e/ou nos pontos/zonas de saída;

REPRESENTANTE LEGAL: indivíduo legalmente constituído para representar o CARREGADOR HABILITADO no PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE, conforme informações do CADASTRO ÚNICO;

RESULTADO DO PROCESSO DE OFERTA E ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE: divulgação dos resultados pela TSB, ao final de cada PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE;

SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR: é definido no item 1.8.2.4 do Apêndice II deste TCG;

SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA: é definido no item 1.8.2.1 do Apêndice II deste TCG;

SEMANA OPERACIONAL: período de 7 (sete) DIAS OPERACIONAIS consecutivos que se inicia toda segunda-feira às 3h (três horas) UTC, e terminando às 3h (três horas) UTC na segunda-feira seguinte;

SERVIÇO DE EXCEDENTE AUTORIZADO: terá o seu significado definido no item 3.5 deste TCG;

SERVIÇO DE FLEXIBILIDADE DE REDE: terá o seu significado definido no item 1.5 da Cláusula Primeira, do Apêndice II deste TCG;

SERVIÇO DE TRANSPORTE ANUAL: é o SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME relativo aos PRODUTOS ANUAIS especificados no item 3.2 do Anexo I-B deste CONTRATO MASTER.

SERVIÇO DE TRANSPORTE DE CURTO PRAZO: é o SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME relativo aos PRODUTOS DE CURTO PRAZO especificados no item 3.2 do Anexo I-A deste CONTRATO MASTER.

SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME: SERVIÇO DE TRANSPORTE objeto do presente CONTRATO, que tem o significado atribuído no item 3.1 deste TCG, podendo ser denominado também como SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA quando prestado pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR DE ENTRADA e SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA quando prestado pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR DE SAÍDA;

SERVIÇO DE TRANSPORTE: serviço que compreende o recebimento, movimentação e entrega de volumes de gás natural por meio da REDE DE TRANSPORTE, nos termos do presente CONTRATO, ou qualquer outro contrato 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 um dos PONTOS DE ENTRADA, PONTOS DE SAÍDA ou nos PONTOS DE INTERCONEXÃO, conforme o caso, destinados a apurar a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA;

SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE: significa a etapa do processo constante do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO, Anexo I-A do presente CONTRATO MASTER, por meio do qual o CARREGADOR HABILITADO solicita a contratação de forma irrevogável e irretratável, podendo ser condicionada segundo estipulado no Anexo I-A.

SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE: significa a etapa do processo constante do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO, Anexo I-A do CONTRATO MASTER, por meio do qual o CARREGADOR HABILITADO solicita a contratação de forma irrevogável e irretratável, podendo ser condicionada segundo estipulado no Anexo I-A.

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

TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA: tarifa cobrada pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR correspondente ao componente de 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 correspondente ao componente de cobertura dos investimentos, dos custos e das despesas fixas referente à capacidade de transporte pelas ZONAS DE SAÍDA;

TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE: tarifa cobrada pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR correspondente ao componente de cobertura dos investimentos, dos custos e das despesas fixas que não estão relacionados à capacidade de recebimento e de entrega;

TARIFA DE MOVIMENTAÇÃO: tarifa cobrada pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR correspondente ao componente variável dos custos para a movimentação do GÁS, excluindo-se os custos com a aquisição do GÁS PARA USO NO SISTEMA (GUS);

TARIFA DE REFERÊNCIA: tarifa inicial para cada PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA, discriminada com base no CENÁRIO DE REFERÊNCIA desenvolvido pela TSB, conforme CONTRATO MASTER;

TARIFA DE TRANSPORTE FIRME: tarifa a ser cobrada pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR VENCEDOR no âmbito do CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, composta pela TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA, TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA, TARIFA DE CAPACIDADE – EMPACOTAMENTO e TARIFA DE MOVIMENTAÇÃO, a serem definidas ao final do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE e reajustadas em conformidade com o disposto no Apêndice IV deste Anexo II ao CONTRATO MASTER;

TARIFA FLUTUANTE: metodologia que tem como objetivo possibilitar que carregadores contratantes de serviço de transporte para determinado ano em determinado PONTO DE

ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA sejam tarifados da mesma forma, independentemente de quando tenha ocorrido a sua contratação, reduzindo assim os subsídios cruzados temporais entre contratos. Tem o seu significado atribuído na Cláusula A.4, do Anexo II, Apêndice IV do CONTRATO MASTER;

TCG: significa os termos e condições gerais do CONTRATO, conforme o presente Anexo II, o qual é parte integrante e indissociável do CONTRATO;

TRIBUNAL ARBITRAL: terá o significado atribuído na Cláusula Quatorze;

TRIBUTO: qualquer cobrança pecuniária compulsória exigida pela União, Estados, Municípios ou suas autarquias, sendo entendidos como tributos incidentes sobre o faturamento 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;

TSB OU TRANSPORTADOR: Transportadora Sulbrasileira de Gás S.A.;

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: é o valor objeto da garantia estipulada na Cláusula Quinze, conforme o PRODUTO DE CAPACIDADE.

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, à extensão total da REDE DE TRANSPORTE, observado o direito do TRANSPORTADOR de redefinir e/ou subdividir a ZONA DE BALANCEAMENTO, tal como disposto na Cláusula Primeira, do Apêndice II deste TCG;

ZONA DE SAÍDA: conjunto de PONTOS DE SAÍDA situados em uma mesma área geográfica limitada, conforme indicado no Anexo II, Apêndice III do CONTRATO.

CLÁUSULA TERCEIRA – SERVIÇO DE TRANSPORTE DE GÁS NATURAL

- 3.1 O SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME constitui modalidade de serviço de transporte por meio da qual o TRANSPORTADOR presta ao CARREGADOR, em base firme (salvo nas hipóteses previstas no CONTRATO), o SERVIÇO DE TRANSPORTE das QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS, através da REDE DE TRANSPORTE, até o limite da QUANTIDADE DIÁRIA

CONTRATADA (mais a QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA, caso aplicável) para cada DIA OPERACIONAL, sempre em consonância com os termos e condições estabelecidas no CONTRATO. A prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME iniciar-se-á a partir da data estabelecida no item 4.1 do CONTRATO, encerrando-se no término do prazo de vigência estabelecido no item 3.1 do CONTRATO.

3.2 Observadas as exceções e demais disposições previstas no CONTRATO, incluindo, mas não se limitando, às demais hipóteses previstas neste TCG, constituem obrigações do TRANSPORTADOR:

- (i) Para cada PONTO DE ENTRADA, programar as QUANTIDADES DE GÁS a serem recebidas, com base nas QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS DE ENTRADA;
- (ii) Para cada ZONA DE SAÍDA, programar QUANTIDADES DE GÁS a serem entregues nos PONTOS DE SAÍDA, com base nas QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS DE SAÍDA;
- (iii) Receber, desde que o AGENTE A MONTANTE disponibilize, em cada PONTO DE ENTRADA, as QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS DE ENTRADA, respeitando-se os termos do CONTRATO, e desde que atendidas as ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS;
- (iv) Disponibilizar, para entrega ao CARREGADOR DE SAÍDA, ou a terceiro por ele indicado, em cada ZONA DE SAÍDA, conforme especificado em CONTRATO, as QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS DE SAÍDA, respeitando-se os termos do CONTRATO e desde que atendidas as ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS;
- (v) Informar ao CARREGADOR em caso de qualquer limitação ou interrupção do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME nos casos previstos no CONTRATO; e
- (vi) Faturar mensalmente o valor referente à prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME no âmbito do CONTRATO;

3.3 Observado o disposto no item 8.2 e subitens deste TCG, o TRANSPORTADOR será considerado como tendo descumprido as suas obrigações de receber ou de entregar QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS se, e somente se:

- (i) As QUANTIDADES DE GÁS efetivamente recebidas nos PONTOS DE ENTRADA ou as QUANTIDADES DE GÁS efetivamente entregues na ZONA DE SAÍDA forem menores que as QUANTIDADES DE GÁS programadas para injeção ou para retirada em tais PONTOS DE ENTRADA, PONTOS DE SAÍDA, PONTOS DE INTERCONEXÃO ou ZONA DE SAÍDA; e, concomitantemente
- (ii) A pressão a montante do PONTO DE ENTRADA for maior que a pressão mínima exigida do CARREGADOR DE ENTRADA nos termos do CONTRATO ou a pressão em um ou mais PONTOS DE SAÍDA for menor que a pressão mínima exigida do TRANSPORTADOR nos termos do CONTRATO para retirada pelo CARREGADOR ou por terceiro por ele indicado.

- 3.4 Sem prejuízo de qualquer outro direito estipulado no CONTRATO, o TRANSPORTADOR tem os seguintes direitos:
- (i) Cobrar e receber o pagamento dos serviços relacionados ao SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME e outros serviços adicionais prestados no âmbito do CONTRATO;
 - (ii) Em caso de falta de capacidade técnica, recusar a prestar SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME em relação às QUANTIDADES DE GÁS que excedam a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA DE ENTRADA ou a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA DE SAÍDA, mais as QUANTIDADES solicitadas como SERVIÇO DE FLEXIBILIDADE DE REDE, conforme o caso;
 - (iii) Resolver o CONTRATO em caso de falta de pagamento do CARREGADOR que não tenha sido sanado nos prazos estipulados no CONTRATO; e
 - (iv) Recusar-se a prestar o SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME em relação ao GÁS NATURAL que não atenda às características de qualidade do gás e/ou os requisitos de pressão estabelecidos no CONTRATO e seus Anexos.
- 3.5 A cada DIA OPERACIONAL, o CARREGADOR poderá requisitar o transporte de QUANTIDADES DE GÁS que superem a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA no PONTO DE ENTRADA ou na ZONA DE SAÍDA, sendo que fica facultado ao TRANSPORTADOR, após análise de disponibilidade de capacidade técnica, e respeitando-se as Prioridades de Programação estabelecidas na Cláusula Segunda, Apêndice II deste TCG, programar tais quantidades como QUANTIDADES EXCEDENTES AUTORIZADAS (“SERVIÇO EXCEDENTE AUTORIZADO”).

CLÁUSULA QUARTA – CUSTÓDIA DO GÁS

- 4.1 Desde o momento em que o GÁS é recebido pelo TRANSPORTADOR em um PONTO DE ENTRADA até o momento em que o GÁS é retirado por um CARREGADOR DE SAÍDA (ou terceiro que este indicar) em um PONTO DE SAÍDA, nos termos do CONTRATO, o TRANSPORTADOR terá a custódia do referido GÁS, não podendo lhe dar outros usos que não os previstos neste CONTRATO. Em relação ao GÁS sob sua custódia, o TRANSPORTADOR será responsável (i) por PERDAS EXTRAORDINÁRIAS de tal GÁS e (ii) por desvios nas ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS, de acordo com a Cláusula Primeira do Apêndice I deste TCG.
- 4.1.1 Além de sua custódia, o TRANSPORTADOR terá também a propriedade do GÁS PARA USO NO SISTEMA e do GÁS para fins de BALANCEAMENTO fornecido pelo CARREGADOR ou adquirido de terceiros, os quais passarão à sua propriedade a partir do seu recebimento pelo TRANSPORTADOR no PONTO DE ENTRADA designado.
- 4.2 O CARREGADOR assegura ao TRANSPORTADOR que possui título legítimo sobre o GÁS que está sendo disponibilizado em seu nome no PONTO DE ENTRADA e que a injeção do GÁS no PONTO DE ENTRADA, ou o seu recebimento pelo TRANSPORTADOR, não viola qualquer direito de terceiro ou dever legal. O CARREGADOR deverá manter o TRANSPORTADOR a salvo de qualquer reivindicação de terceiro, inclusive, mas não apenas, em relação à

titularidade desse GÁS ou à cobrança de TRIBUTOS, indenizações ou quaisquer outros encargos que sejam de responsabilidade do CARREGADOR.

- 4.3 O TRANSPORTADOR assegura ao CARREGADOR que, enquanto tiver o GÁS sob sua custódia, empregará as melhores práticas da indústria do petróleo e do gás, internacionalmente aceitas, prestando os serviços previstos no CONTRATO com eficiência e mantendo os padrões de qualidade, segurança e proteção ambiental.

CLÁUSULA QUINTA – EMPACOTAMENTO

- 5.1 O TRANSPORTADOR calculará e adquirirá a QUANTIDADE DE GÁS para compor o ESTOQUE DE REFERÊNCIA necessário à operação de sua REDE DE TRANSPORTE, sendo que:
- (i) A parcela do ESTOQUE DE REFERÊNCIA adquirida pelo TRANSPORTADOR em seu próprio nome será de propriedade do TRANSPORTADOR;
 - (ii) Sem uso;
 - (iii) O TRANSPORTADOR poderá, a qualquer tempo, alterar o ESTOQUE DE REFERÊNCIA com vistas a adequá-lo às necessidades operacionais de sua REDE DE TRANSPORTE, desde que devidamente justificado tecnicamente.
- 5.2 No decorrer de suas operações, o TRANSPORTADOR poderá ajustar o EMPACOTAMENTO de sua REDE DE TRANSPORTE, para atendimento a necessidades operacionais ou para o BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE, nos termos do Apêndice II deste TCG, sendo que:
- (i) A parcela do EMPACOTAMENTO adquirida pelo TRANSPORTADOR em seu próprio nome será de propriedade do TRANSPORTADOR;
 - (ii) Sem uso;
 - (iii) A parcela do EMPACOTAMENTO referente ao SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR, quando positivo, será de propriedade do CARREGADOR;
- 5.3 Ao término do CONTRATO, o TRANSPORTADOR liquidará a totalidade do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR, nos termos do Apêndice II deste TCG.
- 5.4 O TRANSPORTADOR informará ao CARREGADOR, em cada DIA, o EMPACOTAMENTO de sua REDE DE TRANSPORTE apurado ao final do DIA OPERACIONAL anterior.

CLÁUSULA SEXTA – GÁS PARA USO NO SISTEMA

6.1 Fornecimento do GÁS PARA USO NO SISTEMA

- 6.1.1 O GÁS PARA USO NO SISTEMA (GUS) será adquirido pelo TRANSPORTADOR do CARREGADOR DE ENTRADA ou de terceiros (“FORNECEDOR DE GÁS”) mediante a celebração de um

contrato de compra e venda de gás para fornecimento do GUS, segundo os termos e condições do GSA TRANSPORTE ENTRADA, ou por meio do exercício da opção de compra prevista no item 1.10.2.4 Apêndice II do TCG, observando-se o seguinte:

- (i) O TRANSPORTADOR será o proprietário de todo o GUS adquirido do CARREGADOR DE ENTRADA, de terceiros ou na forma do item 1.10.2.4 Apêndice II do TCG;
- (ii) O custo total com a aquisição de GUS, incluindo tributos, será repassado ao CARREGADOR, por meio de encargos específicos (ENCARGO DE CUSTOS FIXOS DE COMPRA E VENDA DE GÁS e ENCARGO DE GUS), conforme estabelecido do Anexo II, Apêndice IV do CONTRATO MASTER; e
- (iii) O FORNECEDOR DE GÁS não será responsável pelo pagamento do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, nem qualquer outro encargo de qualquer natureza, relativo ao transporte do GÁS PARA USO NO SISTEMA entregue ao TRANSPORTADOR, nos termos desta cláusula.

6.1.2 O TRANSPORTADOR poderá, a seu exclusivo critério, negociar com um ou mais carregadores de entrada a celebração de GSA TRANSPORTE ENTRADA, ou, ainda, com terceiros. A decisão do TRANSPORTADOR será tomada segundo critérios como (i) confiabilidade do supridor; (ii) CAPACIDADE CONTRATADA pelo CARREGADOR DE ENTRADA; (iii) eficiência da operação da REDE DE TRANSPORTE; e (iv) operacionalização do fornecimento, utilização e balanceamento do GUS.

6.1.3 A obrigação do TRANSPORTADOR de prestar o SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, tal como prevista na Cláusula Terceira deste TCG, está condicionada ao fornecimento de GUS pelo(s) FORNECEDOR(ES) DO GÁS ao TRANSPORTADOR em quantidades e condições que viabilizem a operação da REDE DE TRANSPORTE, seja por meio do GSA TRANSPORTE ENTRADA ou por outra forma de fornecimento pelos carregadores de entrada. Caso em qualquer dia o GUS não esteja disponível para o TRANSPORTADOR, por qualquer razão não imputável exclusivamente ao TRANSPORTADOR, as QUANTIDADES DE GÁS injetadas ou retiradas poderão ser reduzidas, sem que o TRANSPORTADOR incorra em qualquer penalidade ou custo adicional ou redução de receita, não ficando caracterizada FALHA NO SERVIÇO DE TRANSPORTE.

6.1.4 Para fins de apuração das QUANTIDADES DIÁRIAS MEDIDAS DE ENTRADA serão deduzidas as quantidades de GUS, de forma que a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE ENTRADA estará líquida de quantidades de GUS.

6.1.5 Caso o(s) GSA TRANSPORTE ENTRADA não venha(m) a ser celebrado(s) com nenhum FORNECEDOR DE GÁS, ou ainda caso o(s) GSA TRANSPORTE ENTRADA celebrado(s) seja(m) insuficiente(s) para atender às necessidades de GUS da REDE DE TRANSPORTE, por qualquer motivo, o CARREGADOR DE ENTRADA será responsável por fornecer, sem custo para o TRANSPORTADOR, a quantidade de GUS necessário para a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE, nos termos desta Cláusula.

6.2 Projeção de Quantidades de GÁS PARA USO NO SISTEMA

- 6.2.1 O TRANSPORTADOR apurará o total das QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS DE ENTRADA e das QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS DE SAÍDA, solicitadas por todos os carregadores, e determinará o GÁS PARA USO NO SISTEMA projetado para ser utilizado na REDE DE TRANSPORTE no DIA OPERACIONAL em questão, com base no MODELO TERMO-HIDRÁULICO.
- 6.2.2 O fornecimento do GÁS PARA USO NO SISTEMA será solicitado ao FORNECEDOR DE GÁS conforme projeção do TRANSPORTADOR, nos termos do GSA TRANSPORTE ENTRADA.
- 6.2.3 Para a hipótese no item 6.1.5, a parcela da quantidade de GÁS PARA USO NO SISTEMA necessária para fornecimento por cada CARREGADOR DE ENTRADA, quando for o caso, para cada DIA OPERACIONAL, será informada pelo TRANSPORTADOR juntamente com o processo de PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE, estabelecido na Cláusula Segunda do Apêndice II deste TCG, sendo tal quantidade calculada, em cada DIA OPERACIONAL, com base na QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA do carregador em questão.

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, ficando estabelecido que o TRANSPORTADOR não será, em nenhuma hipótese, responsável pela realização de tais atribuições ou pela obtenção de tais informações, e não responderá por qualquer dano decorrente de tal atribuição.
- 7.1.2 Caberá ao CARREGADOR DE ENTRADA, exigir que o AGENTE A MONTANTE disponibilize para o TRANSPORTADOR as informações referentes à QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA relativamente ao DIA OPERACIONAL anterior até às 10:00 (dez) horas de cada DIA OPERACIONAL.
- 7.1.2.1 Caso o AGENTE A MONTANTE não informe ao TRANSPORTADOR a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA para cada carregador de entrada no prazo estabelecido no item anterior, tal fato será informado pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR DE ENTRADA e caberá a este tomar as medidas para que o AGENTE A MONTANTE disponibilize tal informação. Nessa hipótese, observado o item 7.1.2.2 desta Cláusula do TCG, considerar-se-á como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA a parcela resultante da divisão da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE ENTRADA proporcionalmente às QUANTIDADES DE GÁS programadas pelo TRANSPORTADOR para injeção por cada carregador de entrada no PONTO DE ENTRADA em questão.
- 7.1.2.2 No caso de QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA que não seja fornecida no prazo previsto no item 7.1.2 desta Cláusula ou que, se fornecida, venha a ser retificada posteriormente, deverão ser aplicadas as regras dispostas na Cláusula Décima deste TCG para fins de correção.

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 a parcela da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA no PONTO DE SAÍDA que tenha sido atribuída ao CARREGADOR DE SAÍDA pelo TRANSPORTADOR, segundo o seguinte critério:

- (i) Para PONTOS DE SAÍDA destinados exclusivamente ao atendimento de consumidores livres, autoprodutores ou autoimportadores (conforme definido na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL):
 - (a) O CARREGADOR DE SAÍDA deverá informar, até às 10:00 (dez) horas de cada DIA OPERACIONAL, as QUANTIDADES DE GÁS apuradas pelo sistema de medição das instalações do(s) consumidor(es) livre(s), autoprodutores ou autoimportadores atendidos pelo CARREGADOR DE SAÍDA, nos termos da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL. Será alocada ao CARREGADOR DE SAÍDA a parcela resultante da distribuição da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA, proporcionalmente a tais QUANTIDADES DE GÁS informadas para cada consumidor livre, autoprodutor ou autoimportador no PONTO DE SAÍDA em questão.
 - (b) Caso um ou mais carregadores de saída não informem a QUANTIDADE DE GÁS apurada nos termos do item (a) acima, o TRANSPORTADOR considerará que será alocada ao CARREGADOR DE SAÍDA a parcela resultante da distribuição da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA, proporcionalmente às QUANTIDADES DE GÁS programadas para cada carregador de saída no PONTO DE SAÍDA em questão.
- (ii) Para PONTOS DE SAÍDA destinados exclusivamente ao atendimento do mercado cativo da companhia distribuidora local de gás canalizado:
 - (a) Será alocada ao CARREGADOR DE SAÍDA a parcela resultante da distribuição da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA, proporcionalmente às QUANTIDADES DE GÁS programadas para cada carregador de saída no PONTO DE SAÍDA em questão.
- (iii) Para PONTOS DE SAÍDA destinados ao atendimento conjunto de consumidores livres (conforme definido na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL) e do mercado cativo da companhia distribuidora local de gás canalizado:
 - (a) O CARREGADOR DE SAÍDA deverá tomar as providências necessárias para que a companhia distribuidora local de gás canalizado informe, até às 10:00 (dez) horas de cada DIA OPERACIONAL, a QUANTIDADE DE GÁS apurada pelo sistema de medição das instalações do(s) consumidor(es) livre(s) autoprodutores ou autoimportadores, nos termos da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL. Caso a companhia distribuidora local de gás canalizado não informe a QUANTIDADE DE GÁS a ser atribuída ao(s) consumidor(es) livre(s), autoprodutores ou autoimportadores no prazo estabelecido, o TRANSPORTADOR considerará que será alocada aos CARREGADORES DE SAÍDA que estiverem atendendo os consumidores livres, autoprodutor(es) ou autoimportador(es) em questão, a quantidade de gás programada para atendimento a cada um dos CARREGADORES DE SAÍDA.
 - (b) Será alocada aos demais carregadores de saída a parcela remanescente da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA, excluídas as QUANTIDADES DE GÁS alocadas

conforme item acima, proporcionalmente às QUANTIDADES DE GÁS programadas por cada carregador de saída no PONTO DE SAÍDA em questão.

7.2.2 O CARREGADOR DE SAÍDA aceita e reconhece que as informações de que trata o item 7.2.1 (iii) “a” acima serão prestadas pela companhia distribuidora local de gás em seu nome, por sua conta e ordem. Para os efeitos do presente CONTRATO e da aplicação do critério de alocação previsto no item 7.2.1, o TRANSPORTADOR deverá considerar tais informações como tendo sido prestada pelo CARREGADOR DE SAÍDA.

7.2.3 Sem prejuízo da aplicação do critério de alocação previsto no item 7.2.1, 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 isenta 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.

7.3 Alocação das QUANTIDADES DE GÁS nos PONTOS DE INTERCONEXÃO

7.3.1 Para cada PONTO DE INTERCONEXÃO considerar-se-á como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA no PONTO DE INTERCONEXÃO a parcela resultante da distribuição da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA no PONTO DE INTERCONEXÃO entre os carregadores, segundo o seguinte critério:

- (i) Caso a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA de todos os carregadores indiquem um mesmo sentido de fluxo de GÁS:
 - (a) 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 INTERCONEXÃO, ficando estabelecido que o TRANSPORTADOR não será, em nenhuma hipótese, responsável pela realização de tais atribuições ou pela obtenção de tais informações, e não responderá por qualquer dano decorrente de tal atribuição;
 - (b) considerar-se-á como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA a parcela resultante da distribuição da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA, proporcionalmente às QUANTIDADES DE GÁS programadas por cada CARREGADOR no PONTO DE INTERCONEXÃO em questão.
- (ii) Caso a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA dos carregadores indiquem sentidos distintos de fluxo de GÁS de tal forma que a o resultado líquido seja o de uma entrada de gás na REDE DE TRANSPORTE, será observado o seguinte:
 - (a) ao(s) carregador(es) que tiver(em) nominado quantidades de gás com um sentido de fluxo de GÁS divergente do fluxo físico verificado no PONTO DE INTERCONEXÃO, considerar-se-á como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA;

- (b) ao(s) carregador(es) que tiver(em) nominado quantidades de GÁS com um sentido de fluxo de GÁS coincidente com o fluxo físico verificado no PONTO DE INTERCONEXÃO, considerar-se-á como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA acrescida da quantidade de GÁS alocada nos termos do item (a) acima, distribuída entre os carregadores pelo AGENTE A MONTANTE do referido PONTO DE INTERCONEXÃO, ficando estabelecido que o TRANSPORTADOR não será, em nenhuma hipótese, responsável pela realização de tais atribuições ou pela obtenção de tais informações, e não responderá por qualquer dano decorrente de tal atribuição.
- (iii) Caso a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA dos carregadores indiquem sentidos distintos de fluxo de GÁS de tal forma que o resultado líquido seja o de uma saída de gás na REDE DE TRANSPORTE, será observado o seguinte:
 - (a) ao(s) carregador(es) que tiver(em) nominado quantidades de gás com um sentido de fluxo de GÁS divergente do fluxo físico verificado no PONTO DE INTERCONEXÃO, considerar-se-á como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA.
 - (b) ao(s) carregador(es) que tiver(em) nominado quantidades de GÁS com um sentido de fluxo de GÁS coincidente com o fluxo físico verificado no PONTO DE INTERCONEXÃO, será alocada a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA acrescida da quantidade de GÁS alocada nos termos do item (a) acima, proporcionalmente às QUANTIDADES DE GÁS programadas por cada carregador no PONTO DE INTERCONEXÃO em questão.

7.3.2 As PARTES aceitam e reconhecem que o critério de alocação aqui estabelecido poderá ser alterado por força de um acordo de interconexão que venha a ser celebrado entre transportadores. Ocorrendo alteração do critério de alocação, tal como previsto no acordo de interconexão, as PARTES se comprometem a efetuar os ajustes neste CONTRATO de forma a que este passe a refletir o novo critério adotado.

7.4 Alocação de QUANTIDADES EXCEDENTES no PONTO DE ENTRADA

7.4.1 Em qualquer PONTO DE ENTRADA, a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA, poderá incluir parcela correspondente à QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA e/ou QUANTIDADE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADA, as quais serão apuradas, em base diária, para fins de cobrança dos ENCARGOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE estabelecidos no Anexo II, Apêndice IV do CONTRATO MASTER e de apuração das penalidades estabelecidas na Cláusula Quarta do Apêndice II deste TCG, sendo calculadas da seguinte forma:

- (i) QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA: caso, em qualquer DIA OPERACIONAL, a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA, exceda a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA estabelecida em CONTRATO, esta QUANTIDADE DE GÁS será considerada uma QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA, até o limite da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA;
- (ii) QUANTIDADE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADA: caso, em qualquer DIA OPERACIONAL, para um determinado PONTO DE ENTRADA, a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE

ENTRADA que exceda em mais de 1% (um por cento) da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA e não seja uma QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA, tais QUANTIDADES DE GÁS excedentes serão tratadas como QUANTIDADES EXCEDENTES NÃO-AUTORIZADAS para esse DIA OPERACIONAL e PONTO DE ENTRADA em questão, quantidade essa que será obtida mediante a aplicação da seguinte fórmula:

$$QENA = [QDA - QEA - (1,01 \times QDC)];$$

7.5 Alocação de QUANTIDADES EXCEDENTES na ZONA DE SAÍDA

7.5.1 Em qualquer ZONA DE SAÍDA, a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA, poderá incluir parcela correspondente à QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA e/ou QUANTIDADE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADA, as quais serão apuradas, em base diária, para fins de cobrança dos ENCARGOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE estabelecidos no Anexo II, Apêndice IV do CONTRATO MASTER e de apuração das penalidades estabelecidas na Cláusula Quarta do Apêndice II deste TCG, sendo calculadas da seguinte forma:

- (i) QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA: caso, em qualquer DIA OPERACIONAL, a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA, exceda a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA estabelecida em CONTRATO, esta QUANTIDADE DE GÁS será considerada uma QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA, até o limite da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA;
- (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.

7.5.2 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 Nos termos do item 3.3. deste TCG, será considerada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, em um determinado DIA OPERACIONAL, quando o TRANSPORTADOR:

- (i) No CONTRATO DE TRANSPORTE DE ENTRADA, não estiver apto a receber a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA (nela incluída a QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA, quando aplicável) em um determinado PONTO DE ENTRADA; ou
- (ii) No CONTRATO DE TRANSPORTE DE SAÍDA, não disponibilizar ao CARREGADOR DE SAÍDA, em uma determinada ZONA DE SAÍDA, a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA (nela incluída a QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA, quando aplicável), de acordo com a PRESSÃO DE ENTREGA e as ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS.

- 8.2 Não será considerada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE quando as situações previstas no item 8.1 desta Cláusula acima forem decorrentes de pelo menos um dos seguintes eventos indicados nos itens 8.2.1, 8.2.2 e 8.2.3 desta Cláusula abaixo.
- 8.2.1 Não será considerada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE nos contratos de transporte de entrada ou nos contratos de transporte de saída:
- (i) FORÇA MAIOR do TRANSPORTADOR;
 - (ii) O TRANSPORTADOR esteja realizando MANUTENÇÃO PROGRAMADA, desde que atendidos os requisitos do item 4.2 do Apêndice I deste TCG;
 - (iii) O TRANSPORTADOR tenha enviado aos carregadores, conforme o caso, um AVISO DE REDUÇÃO DE FLUXO em virtude da ocorrência, ou da potencial ocorrência de GÁS DESCONFORME na REDE DE TRANSPORTE causada por um carregador de entrada;
 - (iv) Falha de fornecimento de gás no âmbito do(s) GSA TRANSPORTE ENTRADA ou falha de recebimento no âmbito do(s) GSA TRANSPORTE SAÍDA ou a rescisão de qualquer desses instrumentos, por qualquer motivo, salvo se por culpa exclusiva do TRANSPORTADOR;
 - (v) Existência de situações iminentes e comprovadas de risco, identificadas pelo TRANSPORTADOR, que possam ameaçar a integridade ou a segurança de suas instalações, de pessoas, ou do meio ambiente e que 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.
- 8.2.1.1 Na hipótese prevista no item 8.2.1.(v) acima, o TRANSPORTADOR envidará todos os esforços necessários para regularizar o SERVIÇO DE TRANSPORTE em prazo razoável.
- 8.2.2 Não será considerada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE quando no contrato de transporte de entrada:
- (i) Um carregador de entrada não tiver disponibilizado no ponto de entrada, em um determinado DIA OPERACIONAL, QUANTIDADE DE GÁS igual à QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA;
 - (ii) Um carregador de entrada tiver disponibilizado GÁS DESCONFORME no PONTO DE ENTRADA, tendo ou não enviado ao TRANSPORTADOR um AVISO DE GÁS DESCONFORME;
 - (iii) Um carregador de entrada tiver disponibilizado GÁS com um PODER CALORÍFICO SUPERIOR inferior ao PODER CALORÍFICO DE REFERÊNCIA. Caso seja configurada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE no contrato de transporte de saída por este motivo, o CARREGADOR DE ENTRADA será exclusivamente responsável perante o carregador de saída e pelo pagamento de qualquer penalidade por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE a ele devido;

- (iv) A QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA, ao CARREGADOR DE ENTRADA, tiver sido maior ou igual a 95% (noventa e cinco por cento) da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA, ainda que a PRESSÃO DE ENTRADA tenha ficado acima do limite máximo contratual;
- (v) O(s) carregador(es) de entrada tenham enviado ao TRANSPORTADOR um AVISO DE GÁS DESCONFORME.

8.2.3 Não será considerada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE quando nos contratos de transporte de saída:

- (i) Um carregador de saída não tiver retirado a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA, quando o TRANSPORTADOR tiver disponibilizado a PRESSÃO DE SAÍDA no PONTO DE SAÍDA em questão;
- (ii) A PRESSÃO DE SAÍDA tenha ficado abaixo do limite mínimo contratual, desde que respeitados os limites do projeto, mas a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA, no PONTO DE SAÍDA em questão, tiver sido maior ou igual que a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA;
- (iii) Um CARREGADOR DE SAÍDA não realizar a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA em decorrência da não-disponibilização, pelo carregador de entrada, da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA destinada ao carregador de saída em questão.

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

9.1 Penalidade por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE

9.1.1 Caracterizada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, o TRANSPORTADOR deverá pagar ao CARREGADOR, independentemente da redução do ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA prevista no Anexo II, Apêndice IV do CONTRATO MASTER, uma penalidade igual ao produto (i) 2 (duas) vezes do somatório da TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA, TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e TARIFA DE CAPACIDADE – EMPACOTAMENTO pelas (ii) QUANTIDADES DE GÁS não recebidas ou não entregues, conforme o caso, pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR em função da FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE.

9.2 Limites de Responsabilidade do TRANSPORTADOR

9.2.1 O valor máximo que o TRANSPORTADOR deverá pagar ao CARREGADOR em virtude de FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE ou qualquer outra penalidade, reparação ou indenização devida ao CARREGADOR, nos termos deste CONTRATO inclusive aquelas decorrentes de GÁS DESCONFORME nos termos do item 1.3.4 do Apêndice I ao TCG, em cada ANO, ao valor equivalente à aplicação do percentual de 20% (vinte por cento) sobre o

produto (i) da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA multiplicada pelo número de DIAS do ANO em questão pelo (ii) somatório da TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA, TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e TARIFA DE CAPACIDADE – EMPACOTAMENTO.

- 9.2.2 Acima desse limite, não será exigível do TRANSPORTADOR qualquer reparação por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, ou qualquer outra penalidade, reparação ou indenização devida ao CARREGADOR, nos termos deste CONTRATO inclusive aquelas decorrentes de GÁS DESCONFORME nos termos do item 1.3.4 do Apêndice I ao TCG, exceto no que se refere à redução aplicável ao ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA, nos termos do Anexo II, Apêndice IV do CONTRATO MASTER.
- 9.2.3 As penalidades por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, ou qualquer outra penalidade, reparação ou indenização devida ao CARREGADOR, nos termos deste CONTRATO inclusive aquelas decorrentes de GÁS DESCONFORME nos termos do item 1.3.4 do Apêndice I ao TCG, previstas nos itens 9.1. e 9.2 são consideradas, para todos os efeitos de direito, multa compensatória, ou seja, como prefixação de perdas e danos.

CLÁUSULA DÉCIMA – FATURAMENTO

10.1 Disposições Gerais

- 10.1.1 Até o 7º (sétimo) DIA ÚTIL de cada mês, o TRANSPORTADOR enviará para o CARREGADOR, conforme aplicável, os DOCUMENTOS DE COBRANÇA e os relatórios em formato de planilha eletrônica contendo as informações dos DOCUMENTOS DE COBRANÇA, quando aplicável, relativos: (a) os encargos previstos no Anexo II, Apêndice IV do CONTRATO MASTER correspondente ao mês calendário antecedente, (b) às penalidades e demais valores que tenham se tornado devidos pelo CARREGADOR, no mês calendário antecedente, nos termos deste CONTRATO, e (c) à venda de gás natural efetuada no mês calendário antecedente ao CARREGADOR para fins de BALANCEAMENTO.
- 10.1.2 O TRANSPORTADOR poderá cobrar os valores referidos no item 10.1.1 mediante a emissão de DOCUMENTOS DE COBRANÇA distintos.
- 10.1.3 Em observância a LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, o TRANSPORTADOR emitirá os DOCUMENTOS DE COBRANÇA contra os estabelecimentos do CARREGADOR (matriz ou filial) indicados na ficha de cadastro do CARREGADOR, conforme aplicável.
- 10.1.4 O CARREGADOR se responsabiliza por manter atualizada suas informações cadastrais na forma do Anexo VII.
- 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, referente a prestação do serviço de transporte.

10.2 Faturamento Dependente de Informações do CARREGADOR

- 10.2.1 O CARREGADOR deverá cooperar e prestar todas as informações necessárias ao TRANSPORTADOR de forma a possibilitar que o TRANSPORTADOR cumpra com suas obrigações legais relativas ao faturamento.
- 10.2.2 Quando a informação necessária para fins de emissão dos DOCUMENTOS DE COBRANÇA estiver sob o controle do CARREGADOR, o CARREGADOR deverá prestá-las, com a maior brevidade possível, a partir do momento em que estejam disponíveis, mas, em todo caso, sempre até as 10h (dez horas) do terceiro DIA ÚTIL de cada MÊS, relativo ao MÊS anterior. Caso o CARREGADOR não apresente essas informações ao TRANSPORTADOR, até as 10h (dez horas) do terceiro DIA ÚTIL do mês, o TRANSPORTADOR poderá emitir os DOCUMENTOS DE COBRANÇA com base em informações e estimativas por ela detidas e realizadas (“DOCUMENTOS DE COBRANÇA ESTIMADOS”).
- 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 nos DOCUMENTOS DE COBRANÇA ESTIMADOS, o TRANSPORTADOR terá o direito de cobrar do CARREGADOR a diferença apurada, corrigida monetariamente e com os acréscimos moratórios previstos no item 10.6 deste TCG, em observância com o disposto na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL.
- 10.2.4 Se o CARREGADOR comprovar ao TRANSPORTADOR que os valores cobrados em determinado DOCUMENTO DE COBRANÇA ESTIMADO são superiores aos efetivamente devidos, o TRANSPORTADOR deverá reconhecer um crédito do CARREGADOR no valor da diferença apurada em seu favor. 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 deste crédito. O valor do referido crédito será sujeito apenas à atualização monetária pela variação do índice IGP-M entre a data do pagamento do DOCUMENTO DE COBRANÇA ESTIMADO até a data da emissão de cada DOCUMENTO DE COBRANÇA subsequente que será pago por compensação.
- 10.2.5 Em qualquer das hipóteses previstas nos itens 10.2.2 e 10.2.3, após o vencimento das respectivas obrigações de pagamento do CARREGADOR no prazo previsto no item 10.4.1, o TRANSPORTADOR poderá executar a GARANTIA DO CONTRATO, nos termos da Cláusula Quinze deste TCG.

10.3 Correções de Faturamento

- 10.3.1 Se o TRANSPORTADOR apurar diferenças de QUANTIDADES DE GÁS em decorrência de (i) eventos de medição, nos termos do Apêndice I deste TCG, o respectivo ajuste deverá ser formalizado no DOCUMENTO DE COBRANÇA relativo ao MÊS do término dos procedimentos de apuração previstos no referido Apêndice I, e (ii) do processo de medição previsto no item 3.10 do Apêndice II deste TCG, o respectivo acertamento deverá ser

formalizado nos DOCUMENTOS DE COBRANÇA, desde que não exceda ao prazo previsto na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, da seguinte forma:

- (i) Caso seja apurada uma QUANTIDADE DE GÁS transportada superior à que tiver sido objeto de um DOCUMENTO DE COBRANÇA, o TRANSPORTADOR realizará os ajustes necessários no DOCUMENTO DE COBRANÇA, que poderá ser emitido a partir do término do procedimento de apuração previsto nos itens 2.7.6 e 2.7.7 do Apêndice I deste TCG, incluindo no DOCUMENTO DE COBRANÇA a ser emitido(a) o acréscimo das diferenças apuradas às QUANTIDADES DE GÁS recebidas ou entregues no mês faturado por meio do referido DOCUMENTO DE COBRANÇA e o (b) valor dos respectivos encargos e penalidades relativos às diferenças apuradas que deixaram de ser exigidas por meio do DOCUMENTO DE COBRANÇA originário; e
- (ii) Caso seja apurada uma QUANTIDADE DE GÁS transportada inferior à que tiver sido objeto de um DOCUMENTO DE COBRANÇA, o TRANSPORTADOR realizará os ajustes necessários no DOCUMENTO DE COBRANÇA, que poderá ser emitido a partir do término do procedimento de apuração previsto nos itens 2.7.6 e 2.7.7 do Apêndice I deste TCG, incluindo no DOCUMENTO DE COBRANÇA a ser emitido (a) a dedução das diferenças apuradas das QUANTIDADES DE GÁS recebidas ou entregues no mês faturado por meio do referido DOCUMENTO DE COBRANÇA e (b) o valor dos respectivos encargos e penalidades relativos às diferenças apuradas que porventura foram indevidamente exigidos por meio do DOCUMENTO DE COBRANÇA originário.

10.3.2 O TRANSPORTADOR não será responsável por eventual exigência fiscal relativa aos TRIBUTOS devidos pelo CARREGADOR, em decorrência de diferenças nas QUANTIDADES DE GÁS apuradas em razão dos eventos de medição previstos no item 2.7 do Apêndice I deste TCG. O CARREGADOR se obriga a ressarcir, no prazo de 15 (quinze) DIAS contados do recebimento da solicitação correspondente, todos os valores pagos e custos correlatos incorridos pelo TRANSPORTADOR decorrentes de eventual imputação ao TRANSPORTADOR de responsabilidade por TRIBUTO devido pelo CARREGADOR.

10.3.3 Na hipótese de o TRANSPORTADOR identificar quaisquer outras diferenças não decorrentes de eventos de medição mencionados nos itens 10.3.1 e 10.3.2 acima, o TRANSPORTADOR emitirá um novo DOCUMENTO DE COBRANÇA para fins de acréscimo ou dedução das diferenças identificadas, incluindo correção monetária observada a Cláusula 10.2.4.

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

10.4 Prazo e Forma de Pagamento

10.4.1 O CARREGADOR pagará 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, cuja contagem, nesta última hipótese, se dará em dias corridos.

- 10.4.2 O CARREGADOR efetuará o pagamento devido nos termos do DOCUMENTO DE COBRANÇA por um dos meios de pagamento que lhe tenham sido previamente notificados pelo TRANSPORTADOR, sendo certo que será permitido ao CARREGADOR o pagamento por meio de boleto bancário, transferência ou depósito de fundos, com disponibilidade imediata, em conta de titularidade do TRANSPORTADOR, junto a instituição financeira situada em território nacional, indicada no DOCUMENTO DE COBRANÇA.
- 10.4.3 Se o vencimento do DOCUMENTO DE COBRANÇA ocorrer em um DIA no qual a instituição financeira indicada pelo TRANSPORTADOR não estiver aberta, o CARREGADOR deverá efetuar o pagamento em questão no 1º (primeiro) DIA ÚTIL subsequente em que o referido banco esteja aberto.
- 10.5 Obrigatoriedade de Pagamento Integral
- 10.5.1 O CARREGADOR efetuará o pagamento integral dos valores indicados no DOCUMENTO DE COBRANÇA, sem qualquer dedução, retenção ou compensação, exceto se expressamente permitido neste CONTRATO, ainda que algum valor seja objeto de disputa, observados os termos da Cláusula Onze deste TCG.
- 10.5.2 Sem prejuízo de quaisquer outros direitos de que disponha, o TRANSPORTADOR poderá compensar quaisquer quantias vencidas e devidas pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR com toda e qualquer quantia devida pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR nos termos deste CONTRATO ou de outros contratos de transporte dos quais o TRANSPORTADOR e o CARREGADOR sejam partes.
- 10.6 Encargos Moratórios
- 10.6.1 Exceto se especificamente disposto em contrário em outra disposição deste, todo e qualquer valor devido por uma das PARTES a outra e que não for pago no prazo contratualmente estabelecido sujeitará a PARTE inadimplente ao seguinte: (a) atualização monetário do valor devido de acordo com a variação positiva do IGP-M, (b) juros moratórios simples de 1% (um por cento) ao MÊS, *pro rata die*, desde a data do vencimento original até a data do efetivo pagamento (inclusive) calculados sobre o valor atualizado da dívida e (c) multa moratória de 2% (dois por cento) calculada sobre o valor atualizado e acrescido dos juros moratórios.
- 10.6.2 Sem prejuízo das disposições do item 10.6.1 desta Cláusula do TCG, caso o TRANSPORTADOR incorra em quaisquer danos ou prejuízos em decorrência da mora ou inadimplemento do CARREGADOR no pagamento dos DOCUMENTOS DE COBRANÇA, tais como multas, penalidades ou custos adicionais perante outro carregador ou terceiros, os danos e prejuízos que excederem o valor dos juros moratórios e da multa devidos nos termos do item 10.6.1 deverão ser indenizados pelo CARREGADOR.

- 10.6.3 Se, após 5 (cinco) DIAS do vencimento de determinado DOCUMENTO DE COBRANÇA, o CARREGADOR ainda não tiver efetuado seu integral pagamento com os acréscimos previstos no item 10.6.1 desta Cláusula, o TRANSPORTADOR poderá, a seu critério, (i) optar por limitar ou suspender a prestação dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE em favor do CARREGADOR, e (ii) executar a GARANTIA DO CONTRATO até a integral liquidação do crédito. O CARREGADOR não fará jus a qualquer indenização em decorrência da limitação ou suspensão dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE nos termos deste item 10.6.3.
- 10.7 Tributos sobre o faturamento
- 10.7.1 Os valores das tarifas previstas no Anexo II, Apêndice IV do CONTRATO MASTER e demais valores devidos pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR nos termos deste CONTRATO não incluem quaisquer TRIBUTOS. Nos DOCUMENTOS DE COBRANÇA, os TRIBUTOS serão acrescidos aos valores devidos pelo CARREGADOR nos termos do CONTRATO.
- 10.7.2 Se, durante o prazo de vigência do CONTRATO, algum TRIBUTO incidente sobre o faturamento vier a ser criado, extinto, majorado ou reduzido, a respectiva alteração será refletida nos DOCUMENTOS DE COBRANÇA, de forma que o TRANSPORTADOR permaneça auferindo o mesmo valor líquido que receberia caso não tivesse havido a referida modificação.
- 10.7.3 O CARREGADOR se manterá cadastrado e vinculado e/ou credenciado durante toda a vigência do CONTRATO ao Ajuste SINIEF 03/2018 (ou a qualquer ato normativo subsequente que venha a substituí-lo ou a conceder tratamento diferenciado às obrigações tributárias relacionadas às operações de circulação e prestações de serviço de transporte de gás natural por meio de gasoduto) ao qual o TRANSPORTADOR houver aderido ou estiver vinculado, ou no âmbito do qual estiver credenciado, nos termos exigidos pela regulamentação do regime fiscal diferenciado em questão.

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, ressalvada a hipótese de apuração de diferenças nas QUANTIDADES DE GÁS transportadas em decorrência de eventos de medição, nos termos da Cláusula 2.7 do Apêndice I deste TCG.
- 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 reconheça ter sido indevidamente cobrada, atualizada pelo índice de correção monetária

e acrescida dos juros moratórios conforme item 10.7 acima, 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 14.2 para Solução de Controvérsias. A PARTE que, por decisão do TRIBUNAL ARBITRAL ou do PERITO, deva restituir, a quantia controversa, deverá também pagar à outra PARTE os encargos moratórios previstos no item 10.7, cujo total será calculado sobre a quantia controversa levando em consideração o tempo decorrido desde o vencimento da quantia controversa ou de seu pagamento até a referida decisão, o que ocorrer por último.

CLÁUSULA DOZE – FORÇA MAIOR

12.1 Conceito Genérico

12.1.1 Caracteriza-se como FORÇA MAIOR, com observância da disposição contida no artigo 393 e seu parágrafo único do Código Civil de 2002, e será considerada incluída nessa definição os eventos de caso fortuito para quaisquer efeitos, eventos ou circunstâncias que reúnam cumulativamente os seguintes pressupostos:

- (i) tenha ocorrido e permanecido fora do controle da PARTE AFETADA, mesmo que previsível, seja por acontecimento natural ou fato do homem;
- (ii) a PARTE AFETADA não tenha concorrido, direta ou indiretamente, para a ocorrência de tal evento ou circunstância, quer em virtude de um inadimplemento de qualquer das suas obrigações nos termos do CONTRATO, de um descumprimento da Lei ou de atuação com negligência, erro ou omissão da PARTE AFETADA;
- (iii) a atuação da PARTE AFETADA, apesar de diligente e tempestiva, tenha sido insuficiente para impedir ou atenuar os efeitos da ocorrência do evento ou circunstância; e
- (iv) a ocorrência de tal evento ou circunstância tenha afetado ou impedido o cumprimento, pela PARTE AFETADA, de suas obrigações previstas no CONTRATO.

12.2 Abrangência

12.2.1 Sem prejuízo da caracterização de quaisquer outros eventos como FORÇA MAIOR e apenas a título meramente exemplificativo, as PARTES concordam que os eventos abaixo relacionados, desde que atendido o disposto no item 12.1 desta Cláusula acima, serão aceitos como eventos de FORÇA MAIOR:

- (i) ato de 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) tentativa de furto de combustível e/ou GÁS NATURAL, ato de sabotagem, de terrorismo, de vandalismo, de invasões ou ocupação posterior das faixas de duto ou de destruição acidental de instalações da PARTE AFETADA, ainda que parcial, desde que sem culpa desta;
- (iii) cataclismos, raios, terremotos, tornados, incêndios, tempestades, inundações, explosões, deslizamento de encostas e eventos meteorológicos excepcionais, e outros fatos da natureza;
- (iv) MUDANÇA DE LEGISLAÇÃO APLICÁVEL que afete de forma substancial e adversa o objeto do CONTRATO ou a PARTE AFETADA;
- (v) 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 TRANSPORTE ENTRADA ou GSA TRANSPORTE SAÍDA;
- (vi) desapropriação, confisco, aquisição compulsória, ou nacionalização de todos ou de parcela substancial dos ativos de uma PARTE.
- (vii) ataques cibernéticos que impactem sistemas e equipamentos de tecnologia da informação e tecnologia operacional de qualquer das PARTES, resultando em acesso ou uso não autorizado ou na impossibilidade de acesso ou utilização de referidos sistemas e equipamentos e/ou em modificação, destruição, eliminação, perda, alteração, transmissão, comunicação, difusão e/ou cópia não autorizadas de dados ou software, ou consumo de recursos de computador/servidores, incluindo, sem limitação, malwares, ransomwares e ataques de negação de serviço (denial-of-service attacks), os quais, simultaneamente ou não, de forma conjunta ou separada, possam afetar negativamente as atividades do TRANSPORTADOR ou impedir a operação segura e eficiente do SISTEMA DE TRANSPORTE.

12.3 Eventos Excluídos

12.3.1 Apenas a título meramente exemplificativo, as PARTES concordam que os eventos abaixo relacionados não serão considerados como eventos de FORÇA MAIOR e não eximirão as PARTES de cumprirem com suas obrigações constantes do presente CONTRATO:

- (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 tomar fundos emprestados;
- (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 notificar por escrito a outra PARTE acerca do evento de FORÇA MAIOR, especificando a hipótese ou circunstância de FORÇA MAIOR que está sendo alegada, imediatamente e assim que possível, mas sempre e em qualquer hipótese dentro de prazo não superior a 72 horas (setenta e duas horas), contadas do momento em que tenha tomado conhecimento de tal evento, fornecendo uma estimativa de sua duração e do provável impacto no desempenho de suas obrigações, ficando estabelecido que se a NOTIFICAÇÃO não for realizada dentro do prazo ora estabelecido, os efeitos da FORÇA MAIOR somente poderão ser considerados a contar da data da efetiva realização dessa NOTIFICAÇÃO.
- 12.4.2 A PARTE AFETADA, em virtude de qualquer hipótese ou circunstância de FORÇA MAIOR com relação a qual tenha pleiteado exoneração nos termos desta Cláusula Doze:
 - (i) envidará seus esforços razoáveis para mitigar os efeitos de tal FORÇA MAIOR e para sanar qualquer incapacidade de cumprimento de suas obrigações aqui previstas em razão de tais hipóteses assim que razoavelmente viável;
 - (ii) fornecerá relatórios à outra PARTE, em periodicidade a ser determinada por esta PARTE, acerca do andamento das gestões para que sejam superados os efeitos prejudiciais da hipótese de FORÇA MAIOR em questão, respaldando todos os fatos e ações em documentação ou registro disponível;
 - (iii) propiciará à outra PARTE meios razoáveis para a obtenção de informações adicionais sobre a hipótese ou circunstância de FORÇA MAIOR, outorgando à outra PARTE, quando possível, o acesso a qualquer instalação afetada pelo evento, para uma inspeção local, por conta do risco da PARTE que deseje inspecionar; e

- (iv) informará prontamente sobre a cessação dos efeitos do evento, retomando o cumprimento de suas obrigações previstas no CONTRATO imediatamente após as hipóteses de FORÇA MAIOR serem sanadas, deixarem de existir ou serem havidas por encerradas.

12.5 Efeitos de FORÇA MAIOR

- 12.5.1 Ressalvado o disposto no item 12.6 desta Cláusula abaixo, a PARTE AFETADA ficará exonerada de qualquer responsabilidade por descumprimento ou atrasos no cumprimento de suas obrigações previstas no CONTRATO nos casos em que e na medida em que tal descumprimento ou atraso no cumprimento seja atribuível diretamente à hipótese de FORÇA MAIOR, ficando estabelecido, contudo, que a FORÇA MAIOR não exonerará uma PARTE de suas obrigações na medida de sua culpa concorrente ou de sua omissão em envidar a devida diligência para sanar a situação e remover a causa de maneira adequada e com toda presteza razoável.

12.6 Obrigações Não Excluídas

Nenhum evento de FORÇA MAIOR eximirá a PARTE AFETADA de qualquer de suas obrigações devidas anteriormente à ocorrência do respectivo evento ou que se tenham constituído antes dele, embora vençam durante ou posteriormente ao evento de FORÇA MAIOR, em especial as obrigações de pagar importâncias em dinheiro devidas conforme o CONTRATO.

12.7 Encargos Devidos Durante a FORÇA MAIOR

- 12.7.1 Nenhum evento ou circunstância de FORÇA MAIOR suspenderá ou exonerará a obrigação do pagamento do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA nos prazos, volumes e valores previstos no CONTRATO, observado o disposto dos itens abaixo.

12.8 Evento de FORÇA MAIOR do TRANSPORTADOR

- 12.8.1 Sem prejuízo do disposto no 12.7.1, caso o evento ou circunstância de FORÇA MAIOR afete o TRANSPORTADOR na sua capacidade de prestar o SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, a parcela do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e do ENCARGO DE CAPACIDADE 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 Caso o evento ou circunstância de FORÇA MAIOR afete 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.

12.10 Do FATO DO PRÍNCIPE

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

CLÁUSULA TREZE – TÉRMINO ANTECIPADO DO CONTRATO

13.1 Eventos de Rescisão por Motivo Imputável ao CARREGADOR

13.1.1 Os seguintes eventos darão ao TRANSPORTADOR o direito de requerer a rescisão imediata do CONTRATO:

- (i) Atraso no pagamento de um DOCUMENTO DE COBRANÇA, sendo (i) atraso por período igual ou superior a 30 (trinta) DIAS contados do seu vencimento, para CONTRATOS cujo objeto seja um PRODUTO ANUAL, ou (ii) qualquer atraso, para CONTRATOS cujo objeto seja um PRODUTO DE CURTO PRAZO, salvo se submetido ao procedimento previsto na Cláusula Onze. O TRANSPORTADOR estará autorizado a compensar os valores relativos a tal DOCUMENTO DE COBRANÇA com quaisquer valores devidos pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR, notificando o CARREGADOR sobre a compensação realizada. Se tal compensação não for suficiente para quitar o montante referente a tal não pagamento, o TRANSPORTADOR poderá executar a GARANTIA prevista da Cláusula Quinze deste TCG e/ou rescindir o CONTRATO;
- (ii) o descumprimento de qualquer obrigação relativa à GARANTIA DO CONTRATO, conforme estabelecido na Cláusula Quinze;
- (iii) dissolução ou decretação de falência do CARREGADOR.

13.1.2 Ocorrendo qualquer um dos eventos de rescisão estabelecidos no item 13.1.1 desta Cláusula, o TRANSPORTADOR terá o direito de rescindir imediatamente o CONTRATO mediante a entrega de NOTIFICAÇÃO ao CARREGADOR, informando a sua decisão de rescindir o CONTRATO, e apresentando, na forma de DOCUMENTO DE COBRANÇA, demonstrativo do cálculo da indenização devida nos termos do item 13.1.3 abaixo. A

indenização devida nos termos do item 13.1.3 ou 13.1.3.1 desta Cláusula, conforme o caso, deverá ser paga pelo CARREGADOR no prazo de 30 (trinta) DIAS a contar do recebimento da referida NOTIFICAÇÃO.

- 13.1.3 Observado o item 13.1.3.1 abaixo, na hipótese de rescisão do CONTRATO na forma dos itens 13.1.1 e 13.1.2 desta Cláusula, o CARREGADOR está obrigado a pagar ao TRANSPORTADOR, como indenização aplicável a tal rescisão, o valor das perdas e danos diretos, excluídos os danos indiretos e lucros cessantes. A indenização mínima devida ao TRANSPORTADOR nessa hipótese será correspondente ao valor relativo ao ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE somado ao ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA que seriam devidos até o termo final do CONTRATO, deduzindo-se deste valor a receita que venha a ser auferida pelo TRANSPORTADOR, até o último dia do ANO em que ocorrer a rescisão, em decorrência da recontração da capacidade objeto do CONTRATO rescindido, ficando limitada esta 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.
- 13.1.3.1. Especialmente nos CONTRATOS cujo objeto seja um PRODUTO ANUAL, na hipótese de o CARREGADOR não instituir a GARANTIA DO CONTRATO segundo os termos e prazo estabelecidos no item 15.3, e exclusivamente nessa hipótese, o CARREGADOR está obrigado a pagar ao TRANSPORTADOR, como indenização única e aplicável a tal rescisão, o montante correspondente ao valor da GARANTIA DO CONTRATO, não sendo aplicável qualquer tipo de dedução para o caso de recontração de capacidade.
- 13.1.4 O CARREGADOR desde já autoriza o TRANSPORTADOR a exercer, em caso de rescisão na forma acima, todos os seus direitos em relação à GARANTIA DE PAGAMENTO constituída nos termos da Cláusula Quinze, inclusive, mas sem limitar, providenciar a excussão da garantia e receber a indenização de todo e qualquer valor devido ao Transportador nos termos do Contrato, inclusive pela sua rescisão, diretamente do agente garantidor, sem prejuízo do direito do CARREGADOR de iniciar uma ARBITRAGEM na forma do item 13.1.5 abaixo.
- 13.1.5 Caso o CARREGADOR não concorde com os valores apresentados pelo TRANSPORTADOR na NOTIFICAÇÃO mencionada no item 13.1.2 desta Cláusula, poderá recorrer à instauração de processo de ARBITRAGEM.
- 13.2 Eventos de Rescisão por Motivo Imputável ao TRANSPORTADOR
- 13.2.1 Os seguintes eventos darão ao CARREGADOR o direito de requerer a rescisão imediata do CONTRATO:
- (i) atraso no pagamento de um DOCUMENTO DE COBRANÇA, sendo (i) atraso por período igual ou superior a 30 (trinta) DIAS contados do seu vencimento, para CONTRATOS cujo objeto seja um PRODUTO ANUAL, ou (ii) qualquer atraso, para CONTRATOS cujo objeto seja um PRODUTO DE CURTO PRAZO, salvo se submetido ao procedimento previsto na Cláusula Onze. O CARREGADOR estará autorizado a compensar os valores relativos a tais DOCUMENTOS DE COBRANÇA com quaisquer valores devidos pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR, desde que o CARREGADOR tenha notificado

o TRANSPORTADOR de sua intenção de fazê-lo. Se tal compensação não for suficiente para quitar o montante referente a tal não pagamento, o CARREGADOR poderá rescindir o CONTRATO;

- (ii) se, em decorrência de FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, o TRANSPORTADOR deixar 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 Ocorrendo qualquer um dos eventos de rescisão estabelecidos no item 13.2.1 desta Cláusula, o CARREGADOR terá o direito de rescindir o CONTRATO mediante a entrega de nova NOTIFICAÇÃO ao TRANSPORTADOR informando a sua decisão de rescindir o CONTRATO e apresentando demonstrativo do cálculo da indenização devida nos termos do item 13.2.3 abaixo. A indenização devida nos termos do item 13.2.3 desta Cláusula deverá ser paga pelo TRANSPORTADOR no prazo de 30 (trinta) DIAS a contar do recebimento da referida NOTIFICAÇÃO.
- 13.2.3 Na hipótese de rescisão do CONTRATO em decorrência de evento de rescisão imputável ao TRANSPORTADOR, este se obrigará a pagar ao CARREGADOR, como indenização única e aplicável a tal rescisão, o valor das perdas e danos comprovadamente e diretamente sofridos pelo CARREGADOR, excluídos desse valor quaisquer danos indiretos e lucros cessantes decorrentes desta rescisão, limitada tal indenização aos valores totais previstos na cláusula 9.2.
- 13.2.4 Caso o TRANSPORTADOR não concorde com os valores apresentados pelo CARREGADOR na NOTIFICAÇÃO mencionada no item 13.2.2 desta Cláusula, poderá recorrer à instauração de processo de ARBITRAGEM.

CLÁUSULA QUATORZE – LEI APLICÁVEL E SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS

14.1 Lei Aplicável

- 14.1.1 O CONTRATO será regido e interpretado de acordo com a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 e suas respectivas legislações.

14.2 Solução Amigável

- 14.2.1 As PARTES deverão envidar seus melhores esforços para tentar dirimir amigavelmente todas as controvérsias que surgirem com relação ao presente CONTRATO. Ocorrendo qualquer controvérsia, a PARTE interessada na sua resolução deverá enviar NOTIFICAÇÃO à outra PARTE com o propósito de manterem negociações amigáveis e de boa-fé, a fim de resolverem a referida controvérsia no prazo de 15 (quinze) DIAS a contar do recebimento da NOTIFICAÇÃO. Transcorrido este prazo, caso as PARTES não tenham chegado a um acordo, a questão poderá ser submetida à PERITAGEM ou à ARBITRAGEM, conforme seja expressamente disposto no CONTRATO. Caso o CONTRATO seja omissivo sobre a forma de resolução de disputa a ser aplicada para a controvérsia específica, as PARTES deverão no prazo de 5 (cinco) DIAS contados do término do prazo para obtenção de uma solução amigável previsto neste item, decidir de comum acordo se a controvérsia deve ser

resolvida por PERITAGEM ou por ARBITRAGEM. Não sendo obtido um acordo neste prazo, a controvérsia original deverá ser resolvida por ARBITRAGEM.

14.3 ARBITRAGEM

- 14.3.1 Diante de quaisquer controvérsias concernentes à interpretação ou à execução deste CONTRATO e que não sejam resolvidas por meio de PERITAGEM, ou na forma do item 14.2 acima desta Cláusula, serão resolvidas definitivamente por um tribunal de árbitros (“TRIBUNAL ARBITRAL”), o qual aplicará, na solução da controvérsia, a legislação substantiva brasileira (“ARBITRAGEM”). Qualquer das PARTES, que deseje instaurar uma ARBITRAGEM, deverá enviar NOTIFICAÇÃO por escrito nesse sentido à outra PARTE detalhando os fundamentos da controvérsia.
- 14.3.2 A ARBITRAGEM será regida, em todos os seus procedimentos, pelo Regulamento do Centro de Arbitragem e Mediação da Câmara de Comércio Brasil-Canadá (“CAM- CCBC”), exceto na hipótese de tais regras estarem em conflito com qualquer disposição do CONTRATO, hipótese na qual prevalecerão as disposições do CONTRATO, e será realizada na Cidade de Porto Alegre, Estado de Rio Grande do Sul, Brasil, sendo que a administração da ARBITRAGEM caberá ao CAM-CCBC, salvo se as PARTES, de comum acordo, elegerem outro órgão para administrar a ARBITRAGEM.
- 14.3.3 O idioma da ARBITRAGEM e de sua decisão será o Português.
- 14.3.4 O Tribunal ARBITRAL será constituído de 3 (três) membros, observando-se as seguintes disposições:
- (i) a PARTE que tiver suscitado a controvérsia (primeira PARTE) enviará NOTIFICAÇÃO à outra PARTE (segunda PARTE), indicando claramente o objeto da controvérsia e informando o nome de seu ÁRBITRO (PRIMEIRO ÁRBITRO);
 - (ii) dentro de 30 (trinta) DIAS do recebimento da NOTIFICAÇÃO supramencionada, a segunda PARTE informará à primeira PARTE, também por NOTIFICAÇÃO, o nome de seu ÁRBITRO (SEGUNDO ÁRBITRO). Caso contrário, a primeira PARTE poderá requerer ao Presidente da Câmara de Arbitragem, escolhida nos termos do item 14.3.2 desta Cláusula, que eleja o SEGUNDO ÁRBITRO;
 - (iii) dentro de 14 (quatorze) DIAS da nomeação do SEGUNDO ÁRBITRO, ambos os ÁRBITROS elegerão um TERCEIRO ÁRBITRO, que presidirá os trabalhos; e
 - (iv) se não houver consenso sobre o TERCEIRO ÁRBITRO, sua indicação ficará a cargo do CAM-CCBC.
- 14.3.5 Na hipótese do Regulamento do CAM-CCBC ser omissivo quanto a quaisquer aspectos procedimentais, as omissões serão supridas pelos ÁRBITROS por referência à Lei 9.307, de 23 de setembro de 1996.
- 14.3.6 Aos ÁRBITROS caberá resolver todas as controvérsias relativas ao litígio submetido à ARBITRAGEM. A ARBITRAGEM será necessariamente de direito, sendo vedado o julgamento por equidade ou com base em usos e costumes.

- 14.3.7 As PARTES deverão cooperar de boa-fé no fornecimento aos ÁRBITROS de qualquer informação razoavelmente necessária para resolver a disputa.
- 14.3.8 A ARBITRAGEM, assim como documentos e informações levados à ARBITRAGEM, estará sujeita ao compromisso de sigilo e de confidencialidade estipulado neste CONTRATO.
- 14.3.9 No prazo de 90 (noventa) DIAS a partir da instituição da ARBITRAGEM, os ÁRBITROS apresentarão a sentença arbitral.
- 14.3.10 A sentença arbitral deverá observar os requisitos da Lei 9.307, de 23 de setembro de 1996 e será considerada final e definitiva, obrigando as PARTES ao seu cumprimento.
- 14.3.11 Não obstante o disposto nesta Cláusula Quatorze, cada uma das PARTES se reserva o direito de recorrer ao Poder Judiciário com o objetivo de (a) assegurar a instituição da ARBITRAGEM, (b) obter medidas cautelares de proteção de direitos previamente à instituição da ARBITRAGEM, devendo, não obstante tal fato, o mérito da questão ser decidido em ARBITRAGEM, sendo que qualquer procedimento neste sentido não será considerado como ato de renúncia à ARBITRAGEM como o único meio de solução de conflitos escolhido pelas PARTES, (c) executar qualquer decisão da ARBITRAGEM, inclusive, mas não apenas, da sentença arbitral, (d) pleitear a nulidade da sentença arbitral, conforme previsto em LEGISLAÇÃO APLICÁVEL e (e) executar quantias líquidas e certas que comportem processo de execução judicial.
- 14.3.12 Na hipótese de as PARTES recorrerem ao Poder Judiciário, na forma do item 14.3.11 acima, as PARTES elegem como foro competente o foro da Cidade de Porto Alegre, Estado do Rio Grande do sul, com renúncia a qualquer outro, por mais privilegiado que seja.
- 14.3.13 A instauração de ARBITRAGEM não suspenderá o cumprimento de qualquer obrigação do CONTRATO.
- 14.3.14 Quando pelo menos 2 (duas) controvérsias entre o TRANSPORTADOR e carregadores distintas decorrerem do mesmo evento, 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, todos os 3 (três) ÁRBITROS serão eleitos pelo presidente da Câmara de Arbitragem eleita na forma do item 14.3.2 desta Cláusula. Na hipótese de os ÁRBITROS concluírem que a responsabilidade do TRANSPORTADOR em indenizar quaisquer carregadores decorre de um evento imputável a outros carregadores, o TRANSPORTADOR ficará exonerado de qualquer responsabilidade relativa a tal indenização.
- 14.3.15 Para as demais questões, as PARTES elegem o foro da Cidade de Porto Alegre, Estado do Rio Grande do Sul, como único competente, com renúncia expressa a qualquer outro, por mais privilegiado que seja.

14.4 PERITAGEM

14.4.1 Uma vez que as PARTES acordem que uma controvérsia deve ser submetida à PERITAGEM, ou haja previsão contratual expressa para que uma controvérsia seja submetida à PERITAGEM, serão aplicados os dispositivos enumerados nos itens de 14.5 a 14.10 abaixo.

14.5. Nomeação do PERITO

14.5.1 Os procedimentos para nomeação do PERITO serão os seguintes:

- (i) a PARTE que desejar submeter a controvérsia a um PERITO deverá comunicar tal intenção à outra PARTE, mediante NOTIFICAÇÃO, relatando, de forma pormenorizada, os motivos da controvérsia;
- (ii) de comum acordo, as PARTES deverão, no prazo de 60 (sessenta) DIAS da entrega da NOTIFICAÇÃO a que se refere a alínea (i) precedente, designar o PERITO responsável pelo exame da matéria controversa;
- (iii) se dentro do prazo definido na alínea (ii) precedente as PARTES não chegarem a um consenso sobre o PERITO a ser designado, 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;
- (iv) os termos do instrumento de nomeação do PERITO, inclusive honorários, serão acordados entre este e as PARTES, ressalvada a hipótese do item (iii) acima, que deverão cooperar no sentido de sua definição no prazo mais breve possível;
- (v) na superveniência ou revelação de fato que possa colocar sob suspeita a isenção ou a qualificação de um PERITO em relação à controvérsia, ou porque alguma PARTE considere que existe risco material em algum 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 tome ciência desse fato, de sua revelação ou omissão. Não havendo acordo em tal prazo, a controvérsia deverá ser levada à ARBITRAGEM.

14.6. Qualificações do PERITO

14.6.1 A pessoa a ser nomeada como PERITO:

- (i) deverá ser qualificada por formação técnica, experiência e treinamento para opinar sobre a controvérsia;
- (ii) não poderá ter conflito de interesses, antes ou depois de aceitar sua nomeação;
- (iii) não poderá, se pessoa física, no momento de sua nomeação ou durante sua atuação como PERITO de tal controvérsia, ocupar cargo de diretor, chefe de escritório, empregado, prestador de serviço, ainda que por pessoa interposta ou consultor de uma das PARTES ou de alguma afiliada das mesmas; nem poderá

ter ocupado qualquer desses cargos ou funções nos 3 (três) anos anteriores à sua nomeação como PERITO.

14.7 Confidencialidade

14.7.1 Todas as informações, dados ou documentos enviados ao PERITO por qualquer PARTE devem ser considerados como confidenciais, não podendo ser revelados pelo PERITO a pessoa alguma, à exceção de seus empregados ou consultores profissionais, ficando, de qualquer forma, condicionada a revelação ao disposto no item 14.7.2 desta Cláusula abaixo.

14.7.2 Os empregados ou consultores profissionais do PERITO deverão, antes do recebimento das informações, dados ou documentos a que se refere o item 14.4.1 supra, assumir obrigações específicas com o PERITO no sentido de mantê-los sob estrita confidencialidade.

14.8 Laudo Pericial

14.8.1 O laudo pericial a ser proferido pelo PERITO deverá conter os elementos abaixo listados e terá efeitos de sentença arbitral nos termos da Lei 9.307, de 23 de setembro de 1996, só podendo ser questionado nas hipóteses previstas na referida Lei:

- (i) relatório, que conterá os nomes das PARTES e um resumo da controvérsia;
- (ii) os fundamentos da decisão, onde serão analisadas as questões técnicas submetidas ao PERITO;
- (iii) 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;
- (iv) a data e o lugar em que foi proferido o julgamento; e
- (v) a alocação entre as PARTES dos custos decorrentes da PERITAGEM, observado o disposto no item 14.10.

14.9 Obrigações e Prerrogativas do PERITO

14.9.1 As obrigações do PERITO deverão estar dispostas no instrumento de sua nomeação, dentre as quais, necessariamente, as seguintes:

- (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 à outra PARTE, com antecedência de 10 (dez) DIAS, qualquer reunião que tencione realizar com uma PARTE, facultando àquela outra a participação no referido encontro;
- (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 do item 14.6 desta Cláusula, bem como 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.

14.9.2 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.

14.10 Obrigações e Direitos das PARTES

14.10.1 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 da solicitação, 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 advogados, consultores, testemunhas, empregados e outras pessoas envolvidas nesse processo;

- (v) arcar com 50% (cinquenta por cento) dos custos e despesas comuns de Peritagem, dentre os quais:
 - (a) honorários do PERITO; e
 - (b) honorários de consultor independente requisitado pelo PERITO, desde que aceito de comum acordo pelas PARTES;
- (vi) acatar a decisão final do PERITO, que será vinculante e exequível para as PARTES, não cabendo recurso a ARBITRAGEM ou ao Poder Judiciário, exceto nas hipóteses permitidas em LEGISLAÇÃO APLICÁVEL;
- (vii) transcorrido o prazo para solução da controvérsia previsto no item 14.9.1 desta Cláusula sem que o PERITO tenha proferido o laudo pericial, qualquer das PARTES poderá levar a controvérsia à ARBITRAGEM. Uma vez instaurada a Arbitragem, extinguir-se-á, automaticamente, a PERITAGEM;
- (viii) as PARTES se comprometem a 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 pericial foi proferido, salvo para outro serviço de Peritagem.

14.10.2 Após a decisão final, a PARTE vencedora será reembolsada, pela PARTE perdedora, de 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.

14.10.3 A instauração de um procedimento de PERITAGEM não suspenderá o cumprimento de qualquer obrigação do CONTRATO.

14.10.4 Aplica-se, subsidiariamente a este item, naquilo que não se lhe conflitar, a Lei 9.307, de 23 de setembro de 1996.

CLÁUSULA QUINZE – GARANTIA DE PAGAMENTO

15.1. Com a finalidade de assegurar ao TRANSPORTADOR o recebimento dos pagamentos estipulados no presente CONTRATO, incluindo, mas não se limitando, às verbas rescisórias determinadas na forma do item 13.1.3 deste TCG e ao ressarcimento dos valores devidos nos termos do item 4.5.1 do Apêndice II deste TCG e do item 1.3.4 do Apêndice I deste TCG, o CARREGADOR deverá instituir, em favor do TRANSPORTADOR, e a ele apresentar, no prazo fixado no item 15.1.1 e segundo os montantes previstos nos itens 15.2, 15.3 e 15.4, 15.5 e 15.6, garantia de pagamento sob uma das seguintes modalidades (“GARANTIA DO CONTRATO”):

- (i) Caução em dinheiro, depositada em conta corrente do TRANSPORTADOR, que poderá ser utilizada pelo TRANSPORTADOR a qualquer tempo para sanar um inadimplemento do CARREGADOR ou para saldar, no todo ou em parte, eventuais verbas rescisórias

devidas ao TRANSPORTADOR nos termos do item 13.1.3 deste TCG, devendo o saldo da caução não utilizado ser devolvido ao CARREGADOR ao fim da vigência do CONTRATO atualizado pela 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 o CARREGADOR efetuar o depósito até o dia útil anterior a data de sua devolução ou utilização nos termos deste CONTRATO, líquido de tributos e custos bancários;

- (ii) Fiança bancária, irrevogável e executável ao primeiro pedido, tendo como beneficiária o TRANSPORTADOR, emitida por instituição financeira de primeira linha, contendo classificação de risco de longo prazo em moeda nacional, por no mínimo, duas agências com classificação entre: “AAA.br” e “A-.br” sendo elas a Fitch Ratings e/ou Standard & Poors, ou entre “Aaa.br ” e “A3.br” para a Moodys, conforme modelo constante do Apêndice IV deste TCG (“CARTA DE FIANÇA BANCÁRIA”) e observadas todas as condições estabelecidas nesta Cláusula; ou
- (iii) Seguro garantia contratual emitido por seguradora autorizada a operar no Brasil que possua a Certidão de Regularidade na SUSEP, tendo como beneficiário o TRANSPORTADOR devendo seus termos ser previamente aprovados pelo TRANSPORTADOR, e ter prazo mínimo de vigência igual ao CONTRATO acrescido de (30) trinta dias, sendo mantida em plena validade durante toda a vigência do CONTRATO.

15.1.1 Ocorrendo o fim da vigência do CONTRATO, e estando o CARREGADOR adimplente com todas as suas obrigações, o TRANSPORTADOR efetuará a devolução do saldo da caução em dinheiro no prazo de 30 (trinta) dias após a data do pagamento, pelo CARREGADOR, do respectivo DOCUMENTO DE COBRANÇA emitido conforme o disposto no item 10.5.

15.1.2. As garantias estipuladas no item 15.1 deverão ser prestadas e estar disponíveis para o TRANSPORTADOR nas seguintes datas:

- (I) Para os CONTRATOS cujo objeto seja um PRODUTO DE CURTO PRAZO, a GARANTIA DO CONTRATO deverá ser prestada com antecedência mínima de 2 (dois) DIAS úteis da data de INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE, conforme estabelecido no PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO, salvo no caso da contratação do PRODUTO 1E (Contrato diário de Entrada) e do PRODUTO 1S (Contrato diário de Saída), para os quais a as garantias estipuladas no item 15.1 deverão ser prestadas e estar disponíveis para o TRANSPORTADOR até a data de INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE.
- (II) Para os CONTRATOS cujo objeto seja um PRODUTO ANUAL, (a) se o CONTRATO tiver DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE fixada em 01 de janeiro do ANO imediatamente seguinte ao ANO em que ocorreu o PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE, a GARANTIA DO CONTRATO deverá ser prestada na data de celebração do CONTRATO, (b) se o CONTRATO tiver DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE fixada em data posterior àquela indicada no item ‘a’, a GARANTIA DO CONTRATO deverá estar disponível para o TRANSPORTADOR com

antecedência mínima de 90 (noventa) dias da DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE.

- 15.1.3 Para os CONTRATOS com duração de até 90 (noventa) dias, até a data estabelecida no item 15.1.2 e, nos meses subsequentes de vigência do CONTRATO, com antecedência mínima 2 (dois) dias úteis do início do referido Mês, o CARREGADOR terá o direito de substituir a prestação das garantias estipuladas no item 15.1 pelo pagamento integral antecipado do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA ou de SAÍDA do CONTRATO em questão. O pagamento antecipado previsto neste item deverá ser realizado em conta bancária de titularidade da TSB, a saber:

BANCO ITAU (341)

AGÊNCIA: 5082

CONTA: 94499-1

CNPJ: 03.146.349/0001-24

CHAVE PIX: 03.146.349/0001-24

TITULAR: TRANSPORTADORA SULBRASILEIRA DE GÁS S.A

- 15.1.3 Nos CONTRATOS cujo objeto seja um PRODUTO DE CURTO PRAZO, sujeito ao procedimento iniciado pelo CARREGADOR segundo o previsto no item 5.2 do CONTRATO MASTER, e com observância estrita ao prazo aqui previsto, o TRANSPORTADOR realizará a análise crédito do CARREGADOR de modo a verificar se é possível conceder uma linha de crédito corporativo que possa substituir, no todo ou em parte, a obrigação do CARREGADOR de apresentar as garantias estipuladas no item 15.1 e/ou de realizar o pagamento antecipado do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME ("LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR"). A análise das informações comerciais e de crédito do CARREGADOR será realizada pelo TRANSPORTADOR obedecendo os princípios da isonomia e transparência, no prazo de até 30 (trinta) DIAS contados do recebimento da Solicitação de Análise de Limite de Crédito acompanhado da integralidade dos documentos comprobatórios exigidos conforme disponível no SÍTIO ELETRÔNICO DO TRANSPORTADOR, observando-se, ainda, o que se segue:

- (i) A concessão do LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR é uma prerrogativa do TRANSPORTADOR, que poderá ou não aprovar o LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR, desde que atendidos os critérios de análise de crédito estabelecidos na Política Interna de Análise de Crédito da TSB. A não-aprovação do LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR (total ou parcial) não poderá ser invocada como razão para o descumprimento de qualquer obrigação estabelecida para o CARREGADOR em um CONTRATO DE TRANSPORTE;
- (ii) Será deduzido do LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR os montantes comprometidos e/ou utilizados em contratos de transporte ainda não adimplidos junto ao TRANSPORTADOR, de forma que tais valores somente poderão ser reintegrados ao LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR na medida e ao tempo da efetivação dos respectivos pagamentos;
- (iii) O Transportador se reserva o direito de revisar o LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR, conforme critérios de análise de crédito estabelecidos na Política Interna de Análise de Crédito do Transportador;

- (iv) o TRANSPORTADOR calculará o valor do LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR que, segundo os critérios estipulados neste item e segundo os critérios da Política Interna de Análise de Crédito do Transportador puder ser atribuído ao Carregador com base na documentação apresentada e na metodologia definida. O LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR poderá ser utilizado em substituição da GARANTIA DO CONTRATO ou do PAGAMENTO ANTECIPADO até os limites especificados nos itens 15.2, 15.3, 15.4 e 15.5 abaixo.

15.2 Para contratos de transporte com duração de um DIA:

- (i) o Valor da GARANTIA DO CONTRATO será igual ao produto da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA vezes o somatório das tarifas: (i) a TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA, (ii) a TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, (iii) a TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA; e (iv) TARIFA DE CAPACIDADE – EMPACOTAMENTO;
- (ii) Ressalvada qualquer restrição creditícia do Carregador identificada pelo Transportador no momento da utilização do LIMITE DE CRÉDITO, até 100% (cem por cento) do VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO poderá ser substituído pelo emprego do LIMITE DE CRÉDITO do CARREGADOR, desde que haja saldo suficiente e considerando-se as obrigações, vencidas e vincendas, devidas pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR nos termos de todos os contratos de transporte em vigor com o TRANSPORTADOR; e
- (iii) A parcela do VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO que, por qualquer razão, não houver sido substituída pelo emprego do LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR, deverá permanecer garantida por uma ou mais modalidades de GARANTIA DO CONTRATO estabelecidas no item 15.1 e subitens, aplicando-se, nesse caso, todos os dispositivos aplicáveis a tais mecanismos.

15.3 Para contratos de transporte com duração de 30 (trinta) DIAS:

- (i) o VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO será igual ao produto de 30 (trinta) vezes a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA vezes o somatório das tarifas: (i) a TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA, (ii) a TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, (iii) a TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e (iv) TARIFA DE CAPACIDADE – EMPACOTAMENTO;
- (ii) Ressalvada qualquer restrição creditícia do CARREGADOR identificada pelo Transportador no momento da utilização do LIMITE DE CRÉDITO, até 100% (cem por cento) do VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO poderá ser substituído pelo emprego do LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR, desde que haja saldo suficiente e considerando-se as obrigações, vencidas e vincendas, devidas pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR nos termos de todos os contratos de transporte em vigor com o TRANSPORTADOR; e
- (iii) A parcela do VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO que, por qualquer razão, não houver sido (ou não possa ser) substituída pelo emprego do LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR, deverá permanecer garantida por uma ou mais modalidades de

GARANTIA DO CONTRATO estabelecidas no item 15.1 e subitens, aplicando-se, nesse caso, todos os dispositivos aplicáveis a tais mecanismos.

15.4 Para contratos de transporte com duração de 90 (trinta) DIAS:

- (i) o VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO será igual ao produto de 90 (noventa) vezes a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA vezes o somatório das tarifas: (i) a TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA, (ii) a TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, (iii) a TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e (iv) TARIFA DE CAPACIDADE – EMPACOTAMENTO;
- (ii) Ressalvada qualquer restrição creditícia do CARREGADOR identificada pelo TRANSPORTADOR no momento da utilização do LIMITE DE CRÉDITO, até 67% (sessenta e sete por cento) do VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO poderá ser substituído pelo emprego do LIMITE DE CRÉDITO do CARREGADOR, desde que haja saldo suficiente e considerando-se as obrigações, vencidas e vincendas, devidas pelo CARREGADOR AO TRANSPORTADOR nos termos de todos os contratos de transporte em vigor com o TRANSPORTADOR; e
- (iii) A parcela do VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO que, por qualquer razão, não houver sido (ou não possa ser) substituída pelo emprego do LIMITE DE CRÉDITO do CARREGADOR, deverá permanecer garantida por uma ou mais modalidades de GARANTIA DO CONTRATO estabelecidas no item 15.1 e subitens, aplicando-se, nesse caso, todos os dispositivos aplicáveis a tais mecanismos.

15.5 Para contratos de transporte com duração de 60 (sessenta) DIAS:

- (i) o VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO será igual ao produto de 60 (sessenta) vezes a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA vezes o somatório das tarifas: (i) a TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA, (ii) a TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, (iii) a TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e (iv) TARIFA DE CAPACIDADE – EMPACOTAMENTO;
- (ii) Ressalvada qualquer restrição creditícia do CARREGADOR identificada pelo Transportador no momento da utilização do LIMITE DE CRÉDITO, até 84% (oitenta e quatro por cento) do VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO poderá ser substituído pelo emprego do LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR, desde que haja saldo suficiente e considerando-se as obrigações, vencidas e vincendas, devidas pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR nos termos de todos os contratos de transporte em vigor com o TRANSPORTADOR; e
- (iii) A parcela do VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO que, por qualquer razão, não houver sido (ou não possa ser) substituída pelo emprego do LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR, deverá permanecer garantida por uma ou mais modalidades de GARANTIA DO CONTRATO estabelecidas no item 15.1 e subitens, aplicando-se, nesse caso, todos os dispositivos aplicáveis a tais mecanismos.

15.6 Tanto para os demais PRODUTOS DE CURTO PRAZO Flexíveis Anuais, com duração de 121 (cento e vinte e um) DIAS até 334 (trezentos e trinta e quatro) DIAS (demais Produtos Flexíveis Anuais), quanto para os PRODUTOS ANUAIS:

- (i) o VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO será igual ao produto de 100 (cem) vezes a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA vezes o somatório das tarifas: (i) a TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA, (ii) a TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, (iii) a TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e (iv) TARIFA DE CAPACIDADE – EMPACOTAMENTO;
 - (ii) O VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO, no todo ou em parte, não poderá ser substituído pelo emprego do LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR
- 15.7 Ocorrendo qualquer hipótese de execução da GARANTIA DO CONTRATO e não sendo apresentado ou não estando disponível outro meio de garantia aceito segundo os termos do presente CONTRATO, notadamente o pagamento antecipado ou a utilização do LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR, o CARREGADOR está obrigado a reestabelecer a referida GARANTIA DO CONTRATO de modo a que seu montante atenda ao estabelecido nos itens 15.2, 15.3, 15.4, 15.5 e 15.6 desta Cláusula (VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO), sob pena de ficar suspenso o SERVIÇO DE TRANSPORTE nos termos do 10.7.2, sem prejuízo da aplicação do disposto no item 13.1.1 deste TCG.
- 15.8 Sem prejuízo de qualquer outra obrigação estabelecida para o CARREGADOR nos termos desta Cláusula, a CARTA DE FIANÇA BANCÁRIA deverá:
- (i) Ser emitida por instituição financeira de primeira linha, contendo classificação de risco de longo prazo em moeda nacional, por duas agências de classificação, o rating entre: “AAA.br” e “A-.br” pela Fitch Ratings e/ou Standard & Poors, ou entre “Aaa.br” e “A3.br” pela Moodys;
 - (ii) Vir acompanhada dos documentos comprobatórios da condição de representante(s) legal(is) do CARREGADOR, a saber: (i) estatuto social; (ii) ata de Eleição de Diretoria; (iii) procuração(ões) do(s) signatário(s) da GARANTIA DO CONTRATO; e (iv) cópia autenticada dos documentos do(s) representante(s) do CARREGADOR (CPF e RG);
 - (iii) Ter prazo mínimo de vigência igual ao prazo contratual acrescido de 30 (trinta) dias e ser mantida em plena validade durante toda a vigência do CONTRATO;
 - (iv) Ser reestabelecida, pelo CARREGADOR, na forma do item 15.7;
 - (v) Ser substituída (i) imediatamente, para CONTRATOS cujo objeto seja um PRODUTO DE CURTO PRAZO, ou (ii) em até 30 (trinta) DIAS, para CONTRATOS cujo objeto seja um PRODUTO ANUAL, pelo CARREGADOR, na forma do item 15.1 desta Cláusula, a partir do momento em que a instituição financeira que a tenha emitida deixar de atender à condição estabelecida no item (i).
- 15.9 Respeitado o prazo de 5 (cinco) DIAS previsto no item 10.7.2, o TRANSPORTADOR poderá executar a GARANTIA DO CONTRATO, no todo ou em parte, para pagamento do valor correspondente a qualquer DOCUMENTO DE COBRANÇA que não tenha sido pago integralmente ou submetido ao procedimento de cobranças objeto de controvérsia previsto na Cláusula Onze, inclusive aqueles referentes ao pagamento previsto no item 1.3.3.4 do Apêndice I deste TCG e as verbas rescisórias determinadas na forma do item 13.1.3 deste TCG.

- 15.9.1 Sem prejuízo do disposto no item 15.9 desta Cláusula acima, e independentemente da ocorrência de evento de não-pagamento de um DOCUMENTO DE COBRANÇA na data de seu vencimento, o TRANSPORTADOR poderá executar a GARANTIA DO CONTRATO, mediante de NOTIFICAÇÃO ao CARREGADOR, a partir do momento em que o CARREGADOR descumprir os prazos para reestabelecer e/ou substituir a GARANTIA DO CONTRATO nos termos dos itens 15.7 e 15.8 desta Cláusula. Nesta hipótese, o valor obtido com a execução da GARANTIA DO CONTRATO permanecerá caucionado junto ao TRANSPORTADOR, nos termos do item 15.1 “i” desta Cláusula.

CLÁUSULA DEZESSEIS – CESSÃO DE DIREITOS E OBRIGAÇÕES E RENÚNCIA DE CAPACIDADE CONTRATADA

- 16.1 Cessão. Os contratos de transporte, bem como os direitos e obrigações deles decorrentes, poderão ser cedidos por qualquer das PARTES, total ou parcialmente, desde que haja o consentimento por escrito da outra PARTE, o qual não poderá ser imotivadamente negado se atendidos os requisitos do item 16.1.1.
- 16.1.1 Para o consentimento a que se refere o item 16.1, é requisito essencial que a PARTE que pretende ceder o CONTRATO demonstre que o cessionário reúne condições de garantia técnica e solvência econômica satisfatórias para assumir, no todo ou em parte, as obrigações decorrentes da cessão, sem que a outra PARTE incida num risco comercial e econômico maior que o assumido, cabendo a essa PARTE (parte cedida), motivadamente, determinar que o pretendo cessionário reúne as condições necessárias à efetivação da cessão pretendida.
- 16.1.2. O TRANSPORTADOR poderá solicitar informações adicionais do CARREGADOR CEDENTE para dirimir eventuais dúvidas e obter informações adicionais sobre a solicitação de cessão da CAPACIDADE CONTRATADA.
- 16.2 A cessão da CAPACIDADE CONTRATADA, pelo CARREGADOR CEDENTE ao CARREGADOR CESSIONÁRIO, será realizada por meio do ACORDO DE CESSÃO DE CAPACIDADE, nos termos da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, sem que o TRANSPORTADOR incida num risco comercial, operacional ou econômico maior que o assumido ao tempo da contratação original, observando-se o previsto abaixo:
- 16.2.1 Observados os itens acima, a cessão pelo prazo total remanescente do CONTRATO exonerará o CARREGADOR CEDENTE de suas obrigações contratuais cedidas, aplicando-se o disposto a seguir:
- (i) A cessão de apenas de uma parcela da CAPACIDADE CONTRATADA será realizada mediante a celebração de (a) termo aditivo ao presente CONTRATO para refletir a nova CAPACIDADE CONTRATADA e (b) novo CONTRATO DE TRANSPORTE entre o TRANSPORTADOR e o CARREGADOR CESSIONÁRIO;
 - (ii) A cessão da totalidade da CAPACIDADE CONTRATADA será realizada mediante a (a) extinção do presente CONTRATO e (b) celebração de um novo CONTRATO DE TRANSPORTE entre o TRANSPORTADOR e o CARREGADOR CESSIONÁRIO.

- 16.2.2 Observados os itens 16.1 e seguintes acima, a cessão por período inferior ao prazo remanescente do CONTRATO exonerará o CARREGADOR CEDENTE das suas obrigações contratuais cedidas. Nesse caso, tanto a cessão de apenas uma parcela da CAPACIDADE CONTRATADA como da sua totalidade será realizada mediante a celebração de (a) termo aditivo ao presente CONTRATO para refletir a CAPACIDADE CONTRATADA remanescente e o seu prazo de vigência e (b) na celebração de um novo CONTRATO DE TRANSPORTE entre o TRANSPORTADOR e o CARREGADOR CESSIONÁRIO.
- 16.2.3 Ao término do prazo da vigência da cessão da CAPACIDADE CONTRATADA cedida nos termos do item 16.2.2, o presente Contrato será reestabelecido às condições em vigor imediatamente antes da cessão.
- 16.3 Sem prejuízo de qualquer disposição de LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, o ACORDO DE CESSÃO DE CAPACIDADE deverá conter, no mínimo:
- (i) Prazo da CESSÃO DE CAPACIDADE CONTRATADA e data de início sujeita à celebração de um novo CONTRATO DE TRANSPORTE entre o TRANSPORTADOR e o CARREGADOR CESSIONÁRIO;
 - (ii) CAPACIDADE CONTRATADA cedida, por ZONA DE SAÍDA e PONTO DE ENTRADA, conforme o caso;
 - (iii) Remunerações e condições de pagamento;
 - (iv) Cláusulas que disciplinem, para o CARREGADOR CESSIONÁRIO, os procedimentos necessários para a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE, nos termos do presente CONTRATO.
- 16.4 O CARREGADOR CEDENTE deverá manter o TRANSPORTADOR permanentemente informado sobre suas tratativas preliminares para efetivar uma CESSÃO DE CAPACIDADE CONTRATADA, bem como sobre o início, andamento e perspectiva de conclusão da negociação do correspondente ACORDO DE CESSÃO DE CAPACIDADE, devendo apresentar ao TRANSPORTADOR, no prazo mínimo de 90 (noventa) dias antes da previsão de celebração do ACORDO DE CESSÃO DE CAPACIDADE, sua intenção em ceder total ou parcialmente a CAPACIDADE CONTRATADA. As operações de cessão da CAPACIDADE CONTRATADA só terão efeito perante o TRANSPORTADOR e o presente CONTRATO após celebração de um novo CONTRATO DE TRANSPORTE entre o TRANSPORTADOR e o CARREGADOR CESSIONÁRIO, de forma que o TRANSPORTADOR possa cumprir suas obrigações previstas em LEGISLAÇÃO APLICÁVEL e operacionalizar o atendimento ao CARREGADOR CESSIONÁRIO.
- 16.5 Os prazos máximos de vigência, as condições tarifárias e não tarifárias dos ACORDOS DE CESSÃO DE CAPACIDADE deverão ser compatíveis, do ponto de vista comercial e operacional, com os CONTRATOS DE TRANSPORTE cedidos, ressalvados eventuais custos decorrentes da cessão, os quais deverão ser suportados financeiramente pelo CARREGADOR CEDENTE ou pelo CESSIONÁRIO, conforme estipulado no ACORDO DE CESSÃO.
- 16.6 Renúncia. Nos termos da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, o CARREGADOR poderá renunciar à CAPACIDADE CONTRATADA, parcial ou integralmente, estando sujeito à recontração da CAPACIDADE RENUNCIADA para a efetiva descontração da CAPACIDADE CONTRATADA.

- 16.6.1 Para a renúncia de que trata o item 16.6 acima, o CARREGADOR deve informar ao TRANSPORTADOR o seu interesse em renunciar à CAPACIDADE CONTRATADA por meio de carta encaminhada na forma do item 8.2.1 do CONTRATO DE TRANSPORTE.
- 16.6.2 O TRANSPORTADOR, após receber a carta supramencionada, ofertará a CAPACIDADE RENUNCIADA através do SÍTIO ELETRÔNICO DO TRANSPORTADOR, respeitando o PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE, ficando a oferta da CAPACIDADE RENUNCIADA sujeita ao CRONOGRAMA do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO ao qual for submetida, seja anual ou de curto prazo.
- 16.6.3 Somente após a efetiva contratação da CAPACIDADE RENUNCIADA, pelo prazo remanescente do CONTRATO DE TRANSPORTE, cessarão as obrigações do CARREGADOR. Até a celebração do novo contrato de transporte entre o TRANSPORTADOR e o(s) novo(s) carregador(es), todas as obrigações decorrentes do CONTRATO DE TRANSPORTE, incluindo o pagamento dos DOCUMENTOS DE COBRANÇA devidos até a celebração do novo contrato de transporte, permanecerão válidas e exigíveis.
- 16.6.3.1 Uma vez suprida a condição prevista no item 16.6.3 acima, as PARTES ratificarão o encerramento das obrigações decorrentes do CONTRATO DE TRANSPORTE, celebrando termo de encerramento e quitação de contrato ou outro instrumento equivalente.

CLÁUSULA DEZESSETE – CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL

- 17.1 A ocorrência potencial de CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL estará condicionada à caracterização da não-utilização sistemática da CAPACIDADE CONTRATADA em determinado PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA, de acordo com os seguintes termos e condições:
- 17.2 Pré-requisitos para Caracterização de Não Utilização de CAPACIDADE CONTRATADA de Modo Sistemático
- 17.2.1 A caracterização de potencial não-utilização sistemática da CAPACIDADE CONTRATADA em um determinado PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA, estará condicionada à ocorrência simultânea das seguintes situações:
- (i) Há interesse de terceiros em contratar SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME ANUAL e/ou SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE CURTO PRAZO no referido PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA, conforme o caso, registrado formalmente por meio de plataforma eletrônica mantida pelo TRANSPORTADOR;
 - (ii) Não há CAPACIDADE TÉCNICA disponível no PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA, conforme o caso, para contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME;
 - (iii) O CARREGADOR que possui CAPACIDADE CONTRATADA no PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA em questão utilizou, na média aritmética simples calculada com base nas QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS DE SAÍDA ou nas QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS DE ENTRADA, conforme aplicável, menos do que 80% da CAPACIDADE CONTRATADA neste PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA, conforme o caso,

durante um intervalo de (i) 2 (duas) semanas, para contratos de transporte com duração inferior a 1 (um) ano e (ii) de 4 (quatro) meses, para contratos de transporte de duração de 1 (um) ano. 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, sendo que a verificação será feita de forma isolada em cada período, desconsiderando-se as médias observadas nos períodos precedentes.

- 17.2.2 Considerar-se-á, para fins de verificação de utilização da CAPACIDADE CONTRATADA, 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.
- 17.2.3 Não estarão sujeitos à caracterização de CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL os contratos de transporte:
- (i) que por sua natureza apresentem variações sazonais de injeção ou retirada de gás como, por exemplo, aqueles destinados à geração termelétrica;
 - (ii) com entregas ou recebimento de quantidades de gás em regime de batelada;
 - (iii) que tiveram a utilização da CAPACIDADE CONTRATADA reduzida por causa da ocorrência de eventos de FORÇA MAIOR; MANUTENÇÕES PROGRAMADAS ou FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE;
 - (iv) com prazo de duração inferior a 90 (noventa) dias.
- 17.3 Procedimentos para Caracterização de Não Utilização de CAPACIDADE CONTRATADA de Modo Sistemático
- 17.3.1 Até 10 (dez) DIAS após o encerramento de cada período de avaliação, o TRANSPORTADOR, se verificada a ocorrência simultânea das situações previstas no item 17.2 acima, informará o resultado da avaliação à ANP.
- 17.3.2 Caso tenham sido satisfeitos os pré-requisitos para caracterização de potencial não utilização de CAPACIDADE CONTRATADA de modo sistemático, na forma do item 17.2 desta Cláusula, o CARREGADOR será notificado pelo TRANSPORTADOR, em até 5 (cinco) DIAS após o fim do prazo estipulado no item 17.3.1 desta Cláusula, da ocorrência de indícios de possível situação de CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL.
- 17.3.3 Juntamente com a notificação prevista no item 17.3.2 desta Cláusula, o TRANSPORTADOR notificará a ANP sobre a potencial não utilização de CAPACIDADE CONTRATADA de modo sistemático.
- 17.3.4 Não restando caracterizado o CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL, a notificação realizada perderá efeito.
- 17.3.5 Caso reste caracterizado o CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL, será promovida a transferência ou não, no todo ou em parte, da CAPACIDADE CONTRATADA não utilizada.

17.3.6 Se ao término dos procedimentos previstos na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL para fins de apuração da efetiva existência de CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL e havendo decisão da ANP confirmando a existência de CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL, o TRANSPORTADOR adotará a seguinte procedimento para gerenciamento do CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL:

- (i) Até 15 (quinze) DIAS da caracterização de CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL e para fins da transferência da CAPACIDADE CONTRATADA não utilizada, o TRANSPORTADOR procederá à oferta da capacidade objeto de transferência aos terceiros interessados que registraram suas demandas de acordo com o item 17.2.1 (i) desta Cláusula, para utilização de capacidade do referido PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA, por meio da Plataforma Eletrônica, da forma descrita abaixo:
- (ii) A capacidade será ofertada a cada terceiro interessado que tenha manifestado interesse por meio da Plataforma Eletrônica, com prioridade que obedece a ordem cronológica, de acordo com a data de registro das demandas efetuadas pela Plataforma Eletrônica.
- (iii) O primeiro interessado, de acordo com o item (i) acima, poderá adquirir a capacidade ofertada em todo ou em parte.
- (iv) No caso de a capacidade objeto de transferência ter sido adquirida parcialmente pelo primeiro interessado, a capacidade remanescente será ofertada ao segundo interessado cadastrado por meio da Plataforma Eletrônica, e assim sucessivamente, até que toda a capacidade objeto de transferência seja recontratada.
- (v) O novo carregador deverá atender às condições de qualificação técnica e financeira satisfatórias para assumir, no todo ou em parte, a CAPACIDADE CONTRATADA 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 determinar se o novo carregador reúne as condições necessárias à efetivação da contratação pretendida, justificando eventual negativa.
- (vi) Em nenhuma hipótese a transferência de capacidade para um outro carregador na forma estipulada nesta cláusula poderá impor um resultado negativo, seja financeiro ou de outra natureza, ao TRANSPORTADOR, ou colocá-lo em situação econômica diferente daquela existente antes da transferência.

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

17.4.1 A partir da data da transferência de capacidade, o CARREGADOR perde o direito de reserva da capacidade objeto de transferência, mas poderá utilizá-la até que as quantidades sejam efetivamente recontratadas pelo(s) novo(s) carregador(es) contratantes.

- 17.4.2 A efetiva transferência da capacidade por força da caracterização de CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL está condicionada à celebração, para essa finalidade, de um contrato de transporte com o(s) novo(s) carregador(es), segundo os mesmos termos e condições do presente CONTRATO, ou de um termo aditivo ao presente CONTRATO.
- 17.4.3 Caso a CAPACIDADE CONTRATADA seja transferida por prazo inferior ao do término do CONTRATO, ao final do período da transferência de capacidade de transporte, a CAPACIDADE CONTRATADA volta a estar plenamente disponível para o carregador inicialmente detentor da CAPACIDADE CONTRATADA, até o término do período de vigência do contrato de transporte em questão, observando-se, no que se aplicar, o disposto no item 17.4.2 desta Cláusula.
- 17.4.4 O CARREGADOR que teve sua capacidade transferida, ainda que não disponha mais do correspondente direito de reserva, nos termos do item 17.4.1, permanecerá obrigado a cumprir com todas as obrigações previstas no CONTRATO, em particular as de natureza financeira, como o pagamento integral de todos os encargos devidos nos termos do Anexo II, Apêndice IV do CONTRATO MASTER e da apresentação das garantias contratualmente previstas, referentes à CAPACIDADE CONTRATADA objeto de transferência, até a data de término do CONTRATO, ou até que tal capacidade seja efetivamente contratada pelo(s) terceiro(s) interessado(s) na forma do item 17.4.2, observando-se, sempre, o previsto no item 17.3.6, ambos itens desta Cláusula do TCG.

CLÁUSULA DEZOITO – REGRAS GERAIS DE UTILIZAÇÃO COMPARTILHADA

- 18.1 O CARREGADOR concorda e reconhece que todo e qualquer PONTO DE ENTRADA, PONTO DE SAÍDA, ZONA DE SAÍDA ou PONTO DE INTERCONEXÃO 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 As PARTES aceitam e reconhecem que, ao longo da vigência deste CONTRATO, a ANP poderá promover ampla consulta pública com a participação do TRANSPORTADOR, dos carregadores e dos demais agentes do mercado, com vistas a elaborar e implementar um CÓDIGO DE REDE. Caso tal CÓDIGO DE REDE entre em vigor, por meio de LEGISLAÇÃO APLICÁVEL publicada pela ANP durante a vigência do CONTRATO, as PARTES se comprometem a efetuar os ajustes por meio de termo aditivo, de forma que o CONTRATO passe a refletir as condições implementadas pelo CÓDIGO DE REDE.
- 19.1.2 Observado o disposto no item 19.1.2 e 19.1.3, os ajustes previstos no item acima deverão ser realizados no prazo máximo de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias contados de sua publicação. Caso o prazo remanescente do CONTRATO seja inferior a tal prazo, nenhuma alteração deverá ser efetuada.

- 19.1.3 Acordam as PARTES que os ajustes para refletir as novas condições do CÓDIGO DE REDE, conforme item 19.1.1, serão efetuados de forma a não implicar riscos operacionais adicionais. Eventuais custos ou investimentos adicionais a serem suportados pelo TRANSPORTADOR para adequação às novas condições do CÓDIGO DE REDE deverão ser refletidos nas TARIFAS E ENCARGOS, de forma isonômica, conforme definido pela ANP nos termos da regulamentação aplicável.

CLÁUSULA VINTE – AJUSTES NO CONTRATO MASTER VIGENTE DETERMINADOS PELA ANP

- 20.1. Os contratos de transporte firmados entre as PARTES serão regidos pelo Contrato Master vigente aprovado pelo órgão regulador ANP para cada ANO calendário do ciclo tarifário.
- 20.2. Havendo DETERMINAÇÃO DA ANP e/ou alteração da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL ao presente CONTRATO MASTER ou aos contratos de transporte celebrados em seu âmbito que, no entender da Autarquia, deva ser refletida nos termos e condições deste CONTRATO MASTER ao longo de sua vigência ou nos termos e condições de qualquer contrato de transporte celebrado no âmbito deste CONTRATO MASTER, as PARTES se comprometem, mediante ato formal da ANP, a realizar os ajustes necessários no CONTRATO MASTER e/ou nos contratos de transporte, conforme o caso, para refletir a referida DETERMINAÇÃO DA ANP e/ou alteração da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL (“MODIFICAÇÃO DETERMINADA”), ressalvando-se que qualquer MODIFICAÇÃO DETERMINADA somente não será implementada se implicar, justificadamente, riscos operacionais e/ou custos adicionais e/ou perda de receita para as PARTES. A ANP concederá prazo razoável para que as PARTES possam avaliar as implicações da MODIFICAÇÃO DETERMINADA antes de efetivá-la.
- 20.3. Os efeitos de qualquer MODIFICAÇÃO DETERMINADA serão sempre prospectivos, e não retroativos, devendo respeitar o ato jurídico perfeito e as obrigações constituídas previamente à entrada em vigor do termo aditivo necessário para implementar a MODIFICAÇÃO DETERMINADA em questão. As alterações decorrentes da implementação de um CÓDIGO DE REDE permanecem regidas pelo disposto na Cláusula 19 do TCG.
- 20.4. As PARTES aceitam e reconhecem que, uma vez atendidos os requisitos dos itens 20.2 e 20.3 acima, bem como daqueles previstos na Cláusula 19 do TCG, conforme o caso, as PARTES estarão obrigadas a celebrar termo aditivo ao presente CONTRATO MASTER e/ou aos contratos de transporte celebrados em seu âmbito, os quais serão consolidados para incluir a referida MODIFICAÇÃO DETERMINADA. O prazo para a celebração do(s) referido(s) termos aditivos será conforme definição da ANP ou, na sua ausência, em prazo razoável determinado pelo TRANSPORTADOR.
- 20.5. O descumprimento desta obrigação por qualquer das PARTES em relação à celebração de um termo aditivo a um CONTRATO DE TRANSPORTE ou ao presente CONTRATO MASTER terá o seguinte tratamento: (i) se não houver nenhum CONTRATO DE TRANSPORTE em vigor em relação ao presente CONTRATO MASTER no momento da caracterização do descumprimento, aplicar-se-á o disposto 7.2 deste CONTRATO MASTER ou (ii) havendo um ou mais CONTRATO DE TRANSPORTE em vigor ao tempo da caracterização do

descumprimento, tal descumprimento será equiparado a um inadimplemento da PARTE no(s) CONTRATO(s) DE TRANSPORTE em questão.

CLÁUSULA VINTE E UM – GÁS DESCONFORME

21.1. Identificação de GÁS DESCONFORME na REDE DE TRANSPORTE e continuidade do SERVIÇO DE TRANSPORTE

- 21.1.1. Sempre que uma PARTE tiver ciência de que poderá ocorrer, estiver ocorrendo ou tiver ocorrido a presença de GÁS DESCONFORME na REDE DE TRANSPORTE, deverá, prontamente, enviar um AVISO DE GÁS DESCONFORME à outra PARTE, informando sobre a desconformidade no GÁS conforme regras estabelecidas abaixo.
- 21.1.2. Caso a desconformidade seja identificada pelo TRANSPORTADOR, este emitirá o AVISO DE GÁS DESCONFORME para os carregadores potencialmente afetados.
- 21.1.3. Caso a desconformidade seja identificada pelo CARREGADOR DE ENTRADA, este emitirá o AVISO DE GÁS DESCONFORME para o TRANSPORTADOR e este, ato contínuo, deverá emitir o AVISO DE GÁS DESCONFORME para os carregadores potencialmente afetados.
- 21.1.4. No AVISO DE GÁS DESCONFORME enviado na forma dos itens acima a PARTE remetente apresentará à PARTE destinatária as seguintes informações em relação 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 tal GÁS DESCONFORME e (v) as medidas tomadas ou a serem tomadas para mitigar o problema.
- 21.1.5. Após o recebimento de AVISO DE GÁS DESCONFORME de que tratam os itens acima, qualquer carregador de saída terá o direito, de imediato e a seu exclusivo critério, de aceitar ou não a entrega de tal GÁS DESCONFORME. Para tanto, o carregador de saída deverá informar ao TRANSPORTADOR que não aceita receber o GÁS DESCONFORME, mediante envio de AVISO DE REJEIÇÃO DE GÁS DESCONFORME no prazo máximo de 1 (uma) hora a contar do recebimento do AVISO DE GÁS DESCONFORME, ficando desde já expressamente entendido e aceito que a falta de manifestação do carregador de saída nesse prazo será considerada como sua opção de receber o GÁS DESCONFORME.
- 21.1.6. Independentemente do recebimento de um AVISO DE GÁS DESCONFORME, no caso de identificação de GÁS DESCONFORME na REDE DE TRANSPORTE, o TRANSPORTADOR terá o direito, de imediato e a seu exclusivo critério, e desde que apresente o risco à segurança e/ou integridade da REDE DE TRANSPORTE e/ou às suas operações, 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.

- 21.1.7. Na hipótese de redução ou interrupção do recebimento de GÁS em PONTO DE ENTRADA, O TRANSPORTADOR enviará AVISO DE REDUÇÃO DE FLUXO, apresentando os riscos identificados.
- 21.1.8. Ocorrendo ou não a redução ou interrupção do recebimento de GÁS no PONTO DE ENTRADA, o CARREGADOR DE ENTRADA que disponibilizou o GÁS DESCONFORME permanecerá responsável pelos DANOS POR GÁS DESCONFORME.
- 21.1.9. Sem prejuízo de qualquer penalidade ou obrigação estabelecida no CONTRATO e aplicáveis neste caso, as obrigações de BALANCEAMENTO causadas pela redução ou interrupção do recebimento de GÁS no PONTO DE ENTRADA segundo o disposto nos itens 21.1.7 e 21.1.8 acima serão apuradas conforme as disposições previstas no Apêndice II deste TCG.
- 21.1.10. A falta de prévio conhecimento, pelo CARREGADOR DE ENTRADA, da ocorrência ou da possibilidade de vir a ocorrer a disponibilização de GÁS DESCONFORME, causada por ele ou por terceiros por ele designados, no PONTO DE ENTRADA, não o exime de suas responsabilidades e das consequências do ingresso de GÁS DESCONFORME, previstas neste TCG, no CONTRATO ou na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL.
- 21.1.11. O TRANSPORTADOR encaminhará cópia dos AVISOS DE REDUÇÃO DE FLUXO à ANP.
- 21.1.12. Caso a disponibilização de GÁS DESCONFORME, implique na necessidade de redução ou de interrupção da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE, 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. Nos casos em que a desconformidade do gás tenha sido causada pelo CARREGADOR DE ENTRADA, este permanecerá responsável perante outros carregadores por quaisquer indenizações por danos incorridos, custos ou penalidades aplicáveis em decorrência da redução ou a interrupção da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE, sem prejuízo da sua responsabilidade por DANOS POR GÁS DESCONFORME.
- 21.2. Responsabilidade por GÁS DESCONFORME
- 21.2.1. Desconformidade Causada pelo CARREGADOR DE ENTRADA
- 21.2.1.1. O CARREGADOR DE ENTRADA é o responsável pelos danos, custos adicionais, prejuízos e/ou perda de receita comprovadamente sofridos e/ou incorridos pelo TRANSPORTADOR, inclusive perante terceiros, ou ao TRANSPORTADOR imputáveis nos termos de outros contratos de transporte ou dos CONTRATOS LEGADOS, em decorrência da entrada de GÁS DESCONFORME no PONTO DE ENTRADA e/ou de GÁS que venha a se tornar GÁS DESCONFORME após sua entrada na REDE DE TRANSPORTE por ação ou omissão não imputável exclusivamente ao TRANSPORTADOR (“DANOS POR GÁS DESCONFORME”). A título exemplificativo, mas não se limitando, os DANOS POR GÁS DESCONFORME incluem: danos causados à REDE DE TRANSPORTE, danos sofridos pelo CARREGADOR ou por qualquer outros carregadores, e por seus respectivos clientes, custos adicionais incorridos pelo TRANSPORTADOR para sanar a desconformidade do GÁS, tal como previstas no item 21.2.1.4 abaixo, ou para realizar o BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE, bem como eventual redução de receita relacionada ao ENCARGO DE CAPACIDADE DE

TRANSPORTE NÃO UTILIZADA devido ao TRANSPORTADOR neste CONTRATO, nos contratos de transporte ou CONTRATOS LEGADOS.

- 21.2.1.2. O CARREGADOR DE ENTRADA se compromete de forma irretroatável e incondicional 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, causados por ação ou omissão comprovadamente imputável exclusivamente ao respectivo CARREGADOR DE ENTRADA (ou terceiros por ele indicados).
- 21.2.1.3. 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 neste item 21.2 deste Apêndice I ao TCG será aplicado de forma proporcional às QUANTIDADES ALOCADAS DE ENTRADA para cada carregador que tenha colocado GÁS DESCONFORME no referido PONTO DE ENTRADA, no período em questão.
- 21.2.1.4. Sem prejuízo do estipulado no item 21.2.1.1, o TRANSPORTADOR poderá, a seu exclusivo critério, empreender ações visando a correção e enquadramento do GÁS DESCONFORME colocado no PONTO DE ENTRADA pelos carregadores de entrada, de forma que o GÁS DESCONFORME passe a atender a especificação do GÁS prevista no item 1.1 do APÊNDICE I – REQUISITOS TÉCNICOS. Os custos incorridos pelo TRANSPORTADOR serão suportados pelos carregadores de entrada responsáveis pelo GÁS DESCONFORME, aplicando-se o item 21.2.1.3 quando cabível.
- 21.2.1.5. Sem prejuízo do estipulado no item 21.2.1.1., ocorrendo o bloqueio ou a redução de vazão de GÁS em qualquer PONTO DE SAÍDA causado por GÁS DESCONFORME colocado no PONTO DE ENTRADA, o(s) carregador(es) que tenham colocado esse GÁS será(ão) responsável(is) pelo pagamento da penalidade por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE que venha a ser devida pelo TRANSPORTADOR a qualquer outro carregador prejudicado(s), e de quaisquer DANOS POR GÁS DESCONFORME a quaisquer terceiros aplicando-se o item 21.2.1.3 quando cabível.

21.2.2. Desconformidade Causada pelo TRANSPORTADOR

- 21.2.2.1. O TRANSPORTADOR é responsável perante o CARREGADOR pelos danos diretos, custos adicionais e/ou prejuízos comprovadamente por ele sofridos e/ou incorridos em decorrência do GÁS DESCONFORME causado exclusivamente pelo TRANSPORTADOR.
- 21.2.2.2. Observadas as condições neste item e no item 21.2.2.3 abaixo, no caso de ter ocorrido entrega de GÁS DESCONFORME, o TRANSPORTADOR estará sujeito, como penalidade única aplicável, ao pagamento da penalidade por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, conforme previsto na Cláusula Oitava deste TCG, desde que, cumulativamente, as seguintes condições tenham sido comprovadamente atendidas:
- I. Todos os carregadores de entrada 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; e
 - II. A ocorrência do GÁS DESCONFORME não seja decorrente do acúmulo de GÁS DESCONFORME na REDE DE TRANSPORTE oriundo de prévio recebimento de GÁS

DESCONFORME pelo TRANSPORTADOR no PONTO DE ENTRADA, provocado por um ou mais carregadores, ou tal ocorrência decorra de GÁS que tenha se tornado GÁS DESCONFORME por ação ou omissão não imputável ao TRANSPORTADOR.

21.2.2.3. Caso quaisquer das condições previstas no item 21.2.2.2. não seja atendida, ou, ainda, 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 tal 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, estará descaracterizada a FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, devendo as responsabilidades pelo GÁS DESCONFORME serem apuradas de acordo com o previsto no item 21.2.1 e o TRANSPORTADOR ficará isento de qualquer responsabilidade por DANOS POR GÁS DESCONFORME.

21.2.3. Procedimento para Cobrança de DANOS POR GÁS DESCONFORME Causado ao CARREGADOR ou a terceiros

21.2.3.1. Caso tenha ocorrido DANOS POR GÁS DESCONFORME a um terceiro ou a um carregador (ou este venha a ser demandado por terceiros a pagar DANOS POR GÁS DESCONFORME) causados por carregador(es) de entrada, o TRANSPORTADOR, uma vez recebidos notificação e pleito de terceiro ou do carregador prejudicado em questão, enviará ao(s) carregador(es) de entrada responsável(is) uma NOTIFICAÇÃO comprovando os DANOS POR GÁS DESCONFORME sofridos, assim como os valores pleiteados pelo terceiro ou pelo(s) carregador(es) de saída.

21.2.3.2. O TRANSPORTADOR notificará, conjuntamente, o(s) carregador(es) de entrada responsável(is) pelo GÁS DESCONFORME e o(s) carregador(es) e/ou terceiro prejudicado pelo GÁS DESCONFORME, na qual constará (i) a identificação precisa do(s) carregador(es) de entrada responsáveis pelo GÁS DESCONFORME, (ii) toda a documentação pertinente à identificação dos responsáveis pelo GÁS DESCONFORME, (iii) toda documentação apresentada pelo carregador prejudicado em sua notificação inicial.

21.2.3.3. Feita a NOTIFICAÇÃO do item anterior, o(s) carregador(es) de entrada responsável(is) pelo GÁS DESCONFORME efetuará(ão) o pagamento dos referidos DANOS POR GÁS DESCONFORME ao TRANSPORTADOR em até 30 (trinta) DIAS do recebimento da NOTIFICAÇÃO.

21.2.3.4. Após comprovação pelo TRANSPORTADOR do pagamento integral dos valores pleiteados descritos no item 21.2.3.1 pelo carregador(es) de entrada responsável(is) pelo GÁS DESCONFORME, o TRANSPORTADOR efetuará o ressarcimento ao(s) carregador(es) e/ou terceiro prejudicado pelo GÁS DESCONFORME.

21.2.3.5. Caso o(s) carregador(es) de entrada responsável(is) pelo GÁS DESCONFORME não efetuem o pagamento ao TRANSPORTADOR dos valores pleiteados a título de DANOS POR GÁS DESCONFORME no prazo de previsto no item 21.2.3.3 deste Cláusula, o TRANSPORTADOR realizará o ressarcimento ao(s) carregador(es) e/ou terceiro prejudicado pelo GÁS DESCONFORME, e dará início no processo de regresso em face do(s) carregador(es) de entrada responsável(is) pelo GÁS DESCONFORME e observando-se o limite indicado no item 9.2 do TCG.

CLÁUSULA VINTE E DOIS – PROTEÇÃO DE DADOS PESSOAIS

- 22.1. As PARTES obrigam-se, sempre que aplicável, a atuar no presente CONTRATO MASTER em conformidade com a legislação vigente sobre proteção de dados relativos a uma pessoa física (“Titular”) identificada ou identificável (“DADOS PESSOAIS”) e as determinações de órgãos reguladores/fiscalizadores sobre a matéria, em especial a Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (Lei nº 13.709/18), assumindo, de forma ilimitada perante a outra PARTE, toda e qualquer responsabilidade por violação à legislação de proteção de dados e privacidade decorrente dos tratamentos que realizarem, diretamente ou por intermédio de outrem, em decorrência deste CONTRATO MASTER..
- 22.2. As PARTES reconhecem que, em razão deste CONTRATO, realizarão atividades de tratamento de DADOS PESSOAIS estritamente relacionadas às pessoas naturais dos representantes legais e demais signatários do CONTRATO, sendo vedado o tratamento dos DADOS PESSOAIS para quaisquer outras finalidades não expressamente previstas ou relacionadas a este CONTRATO, sendo o prazo de guarda o necessário para execução do CONTRATO e cumprimento de obrigações legais.

CLÁUSULA VINTE E TRÊS – ÉTICA E ANTICORRUPÇÃO

- 23.1. Em relação às operações, serviços e outras atividades relativas a este CONTRATO MASTER e outros instrumentos decorrentes ou conexos, as PARTES declaram que cumprem e cumprirão toda e qualquer LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, inclusive, sem limitação, a Lei nº 12.846/13, o Decreto 11.129/22, a Lei nº 8.429/92, a Lei nº 9.613/98, o Título X do Código Penal brasileiro.
- 23.2. As PARTES cumprirão com todas as leis, regulamentos e regras aplicáveis à execução das obrigações ora assumidas pelo presente CONTRATO MASTER e/ou no CONTRATO DE TRANSPORTE, e neste sentido não deverão, direta ou indiretamente oferecer, pagar, prometer pagar ou autorizar o pagamento de qualquer quantia, ou oferecer, dar, prometer dar ou autorizar dar qualquer valor para qualquer dirigente ou qualquer empregado de qualquer AUTORIDADE GOVERNAMENTAL ou qualquer departamento, agência, órgãos ou companhias subsidiárias integrais destas, qualquer partido político, empregado ou dirigente ou qualquer candidato a cargo político ou qualquer subdivisão política, ou qualquer pessoa, enquanto sabendo ou tendo razões para saber que toda ou uma parte de tal quantia ou coisa ou valor

será oferecida, dada ou prometida, direta ou indiretamente para dirigentes governamentais com o objetivo de (i) influenciar qualquer ato ou decisão de tal dirigente governamental, inclusive uma decisão de faltar com o cumprimento de suas funções oficiais; ou (ii) induzir tal dirigente a fazer ou deixar de fazer qualquer ato com violação de seus deveres legais; ou (iii) induzir tal dirigente governamental a usar sua influência com o governo ou órgãos auxiliares deste, com o objetivo de dar assistência a qualquer das PARTES na obtenção ou reserva de negócios com ou direcionando negócios para qualquer pessoa.

- 23.3. As PARTES deverão assegurar que todos os seus administradores, empregados, subcontratados, fornecedores, agentes, afiliadas, acionistas e partes relacionadas cumpram com as obrigações anteriormente mencionadas, devendo impor aos seus subcontratados e quaisquer outros agentes em conexão com este CONTRATO MASTER e/ou no CONTRATO DE TRANSPORTE, cláusulas com obrigações semelhantes.
- 23.4. As PARTES declaram que possuem e cumprem seus respectivos programas de integridade, particularmente os compromissos e códigos de ética, desenvolvimento sustentável, proteção à direitos humanos e dever de vigilância. As PARTES declaram e garantem que desconhecem, até o momento, estarem envolvidas em qualquer atividade ou prática que constitua uma infração aos Códigos de Ética que se submetem. O CARREGADOR compromete-se a notificar imediatamente o TRANSPORTADOR em caso de qualquer alteração à sua situação de conformidade com tais documentos.
- 23.5. Qualquer descumprimento das obrigações assumidas nesta Cláusula, constituirá inadimplemento deste CONTRATO MASTER e do CONTRATO DE TRANSPORTE, caso firmado entre as PARTES, dando direito ao TRANSPORTADOR de suspender e/ou rescindir este CONTRATO MASTER e/ou CONTRATO DE TRANSPORTE, conforme cada caso. Em caso de rescisão nos termos desta Cláusula, o TRANSPORTADOR fará jus a multa rescisória não compensatória, sem prejuízo de quaisquer perdas e danos ou quaisquer outros direitos previstos neste CONTRATO MASTER e/ou ao CONTRATO DE TRANSPORTE.