

CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE
TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE GÁS NATURAL

ENTRADA

ENTRE

TRANSPORTADORA BRASILEIRA GASODUTO
BOLÍVIA-BRASIL S.A. - TBG

E

[]

[]

20[]



SUMÁRIO

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

CLÁUSULA PRIMEIRA – ESTRUTURA, DEFINIÇÕES DE TERMOS E INTERPRETAÇÃO	4
CLÁUSULA SEGUNDA – OBJETO	5
CLÁUSULA TERCEIRA – PRAZO	5
CLÁUSULA QUARTA - INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE SAÍDA	5
CLÁUSULA QUINTA – CONDIÇÕES PRECEDENTES	6
CLÁUSULA SEXTA – NOTIFICAÇÕES	7
CLÁUSULA SÉTIMA – MODIFICAÇÕES	7
CLÁUSULA OITAVA – DECLARAÇÕES E GARANTIAS	8
CLÁUSULA NONA – TOLERÂNCIA	8
CLÁUSULA DÉCIMA – NULIDADE DAS CLÁUSULAS CONTRATUAIS	9
CLÁUSULA ONZE – CONCORDÂNCIA DAS PARTES	9
ANEXO I-A - PONTO DE ENTRADA	10
APÊNDICE A – LOCALIZAÇÃO E CAPACIDADE TÉCNICA DO PONTO DE ENTRADA	10
APÊNDICE B - QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA NO PONTO DE ENTRADA	11
APÊNDICE C - PRESSÕES DE ENTRADA	12
APÊNDICE D – TOLERÂNCIA DE VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO NO PONTO DE ENTRADA	13
ANEXO II-A – TARIFAS, VALORES A FATURAR E PROBABILIDADE DE ATENDIMENTO	14
APÊNDICE A - TARIFAS	14
APÊNDICE B - VALORES A FATURAR	16
APÊNDICE C- PROBABILIDADE DE ATENDIMENTO	23
ANEXO III - TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS DO CONTRATO	24
CLÁUSULA PRIMEIRA – OBJETO	24
CLÁUSULA SEGUNDA – DEFINIÇÕES	24
CLÁUSULA TERCEIRA – SERVIÇO DE TRANSPORTE DE GÁS NATURAL	36
CLÁUSULA QUARTA – CUSTÓDIA DO GÁS	38
CLÁUSULA QUINTA – EMPACOTAMENTO	39
CLÁUSULA SEXTA – GÁS PARA USO NO SISTEMA	39
CLÁUSULA SÉTIMA - ALOCAÇÃO DE QUANTIDADES DE GÁS	41
CLÁUSULA OITAVA - FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE	45
CLÁUSULA NONA – PENALIDADES POR FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE	47
CLÁUSULA DÉCIMA – FATURAMENTO	48
CLÁUSULA ONZE – COBRANÇAS OBJETO DE CONTROVÉRSIA	51
CLÁUSULA DOZE – FORÇA MAIOR	52
CLÁUSULA TREZE – TÉRMINO ANTECIPADO DO CONTRATO	56
CLÁUSULA QUATORZE – LEI APLICÁVEL E SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS	57
CLÁUSULA QUINZE – GARANTIA DE PAGAMENTO	63
CLÁUSULA DEZESSEIS – REGRAS GERAIS DE UTILIZAÇÃO COMPARTILHADA	66
CLÁUSULA DEZESSETE – AJUSTES DECORRENTES DA PUBLICAÇÃO DE UM CÓDIGO DE REDE	66
APÊNDICE I - REQUISITOS TÉCNICOS	68
CLÁUSULA PRIMEIRA - QUALIDADE DO GÁS	68
CLÁUSULA SEGUNDA – MEDIÇÃO	73
CLÁUSULA TERCEIRA – APURAÇÃO E ALOCAÇÃO DE GUS	79
CLÁUSULA QUARTA - OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DAS INSTALAÇÕES	80
APÊNDICE II - BALANCEAMENTO	83
CLÁUSULA PRIMEIRA – REGRAS DE BALANCEAMENTO	83
CLÁUSULA SEGUNDA – NOMINAÇÃO E PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE	94
CLÁUSULA TERCEIRA – APURAÇÃO E SALDO DE VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO	99
CLÁUSULA QUARTA – PENALIDADES E RESPONSABILIDADES DO CARREGADOR	101
APÊNDICE III - MODELO DE FIANÇA BANCÁRIA	103
ANEXO IV -A – MODELO DE SOLICITAÇÃO DE ANÁLISE DE LIMITE DE CRÉDITO	104



CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA DE GÁS NATURAL QUE ENTRE SI CELEBRAM, DE UM LADO, TRANSPORTADORA BRASILEIRA GASODUTO BOLÍVIA-BRASIL S.A. – TBG E, DE OUTRO LADO, [-], NA FORMA ABAIXO:

TRANSPORTADORA BRASILEIRA GASODUTO BOLÍVIA-BRASIL S.A. – TBG, sociedade de economia mista, com sede na Praia do Flamengo, nº 200 / 25º andar, na cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 01.891.441/0001-93, doravante denominada “TRANSPORTADOR”, neste ato representada por seu Diretor [], [], [], [], [], portador da Carteira de Identidade nº [], expedida pelo [], inscrito no CPF/MF sob o nº [], residente e domiciliado [] e, de outro lado,

[], sociedade com sede na [], nº [], na cidade do [], Estado do [], inscrita no CNPJ/MF sob o nº [], doravante denominada “CARREGADOR” neste ato representada por seu [], [], casado, [], [], portador da Carteira de Identidade nº [], expedida pelo IFP/RJ, inscrito no CPF/MF sob o nº [], residente e domiciliado na [], [] - [], [] .

CONSIDERANDO QUE:

- o TRANSPORTADOR possui e opera um sistema de dutos de transporte de gás natural que se estende de um ponto na fronteira Bolívia / Brasil, perto de Corumbá, Brasil, percorrendo os Estados de Mato Grosso do Sul e São Paulo até a cidade de Paulínia, onde se divide num ramal para a cidade de Guararema, em São Paulo, e noutro, para a cidade de Canoas, no Estado do Rio Grande do Sul, cruzando os Estados do Paraná e Santa Catarina;
- o TRANSPORTADOR celebrou, em 25 de fevereiro de 1999, com a Petróleo Brasileiro S.A. (Petrobras), um contrato para prestação de serviço de transporte de gás natural denominado TCO Brasil, com capacidade contratada de transporte de 6,00 MM m³/dia (seis vírgula zero milhões de metros cúbicos por dia nas CONDIÇÕES DE REFERÊNCIA) e vigência até 05 de setembro de 2041 (“CONTRATO TCO BRASIL”);
- o TRANSPORTADOR celebrou, em 25 de maio de 2008, com a Petróleo Brasileiro S.A. (Petrobras), um contrato para prestação de serviço de transporte de gás natural denominado CPAC 2007, com capacidade contratada de transporte de 5,20 MM m³/dia (cinco vírgula dois milhões de metros cúbicos por dia nas CONDIÇÕES DE REFERÊNCIA) e vigência até 30 de setembro de 2030 (“CPAC”);
- o TRANSPORTADOR tem a interesse em ofertar o SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL para contratação por meio do presente CONTRATO;
- o presente CONTRATO foi celebrado sob a forma eletrônica mediante o emprego de certificados e processos, aceitos e admitidos pelas PARTES, que asseguram a autoria e integridade dos documentos e que encontram respaldo na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL;



- o SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL tem por objeto a contratação da CAPACIDADE OCIOSA DE TRANSPORTE nos termos do presente CONTRATO;
- a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL no âmbito do presente CONTRATO ocorrerá concomitante com a prestação do serviço de transporte de gás no âmbito do CONTRATO TCO Brasil e do Contrato CPAC (em conjunto denominados "CONTRATOS LEGADOS"), razão pela qual este CONTRATO estabelece condições para preservar os direitos das partes já constituídos no âmbito dos CONTRATOS LEGADOS;
- que a tarifa inicial do presente CONTRATO foi definida de acordo com a regulamentação pertinente em vigor;
- que o CARREGADOR se comprometeu em contratar o SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL na ZONA DE SAÍDA estabelecida no Anexo I-B, nas condições previstas neste CONTRATO.

Assim sendo, têm justo e acordado dispor que o presente CONTRATO para prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL que reger-se-á pelas cláusulas e condições seguintes:

CLÁUSULA PRIMEIRA – ESTRUTURA, DEFINIÇÕES DE TERMOS E INTERPRETAÇÃO

- 1.1 Neste CONTRATO, os termos grafados em CAIXA ALTA, no singular ou no plural, terão as definições que lhes são atribuídas na Cláusula Segunda do TCG, na forma do Anexo III, exceto quando forem expressamente definidos de forma diversa no presente CONTRATO.
- 1.2 Constituem parte integrante e indissociável do presente CONTRATO os seus anexos e apêndices, conforme descrito abaixo ("Anexos"):

Anexo I A	PONTO DE ENTRADA
Apêndice A	LOCALIZAÇÃO e CAPACIDADE TÉCNICA do PONTO DE ENTRADA
Apêndice B	QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA NO PONTO DE ENTRADA
Apêndice C	Pressões de Entrada
Apêndice D	Tolerância de Variação de Programação no PONTO DE ENTRADA
Anexo II A	Tarifas, Valores a Faturar e Probabilidade de Atendimento
Apêndice A	Tarifas
Apêndice B	Valores a Faturar
Apêndice C	Probabilidade de Atendimento
Anexo III	Termos e Condições Gerais (TCG)
Apêndice I	Requisitos Técnicos
Apêndice II	Balanceamento
Apêndice III	Modelo de Carta de Fiança
Anexo IV A	Modelo de Solicitação de Análise de Limite de Crédito

- 1.3 O presente CONTRATO e os seus Anexos formam um único documento que regula as obrigações do TRANSPORTADOR e do CARREGADOR e devem ser interpretados e aplicados



como um único instrumento. Em caso de conflito entre o disposto nos Anexos e o disposto neste CONTRATO, prevalecerá o disposto neste CONTRATO.

- 1.4 Exceto onde indicado de outra forma neste CONTRATO, as referências a qualquer contrato ou instrumento incluem os mesmos e quaisquer aditivos, novações, suplementos, modificações, variações ou substituições, que venham a ocorrer de tempos em tempos.
- 1.5 Sempre que um termo ou uma expressão é definida neste CONTRATO, as outras formas gramaticais da mesma expressão têm o mesmo significado.
- 1.6 Nenhuma regra de interpretação deste CONTRATO será aplicada em desfavor de uma PARTE sob a alegação de ter essa PARTE elaborado e/ou apresentado o referido documento.
- 1.7 Este CONTRATO é regido e interpretado de acordo com a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 e suas legislações.

CLÁUSULA SEGUNDA – OBJETO

- 2.1 O objeto deste CONTRATO é a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA a partir do PONTO DE ENTRADA indicada no Anexo I-A deste CONTRATO, pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR, em cada DIA OPERACIONAL, por meio da REDE DE TRANSPORTE, na forma e condições estipuladas no CONTRATO.
- 2.2 A QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA por PONTO DE ENTRADA está estabelecida no Anexo I-A Apêndice A e a localização do PONTO DE ENTRADA está detalhada no Anexo I-A Apêndice A deste CONTRATO

CLÁUSULA TERCEIRA – PRAZO

- 3.1 O presente CONTRATO será válido a partir da data de sua assinatura e seu término ocorrerá na mesma data do encerramento do PERÍODO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, conforme previsto no item 4.1 do presente CONTRATO.

CLÁUSULA QUARTA - INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA

- 4.1 A prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL iniciar-se-á no dia [] [] de 202[] e encerrar-se-á no dia 31 de dezembro de 202[] ("PERÍODO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE"). Qualquer alteração da DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE deverá ser feita por termo aditivo ao presente CONTRATO.
- 4.2 O TRANSPORTADOR não será obrigado a iniciar a prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL no caso de (i) não implemento das condições precedentes previstas no item 5.1 do presente CONTRATO, (ii) ocorrência de um evento de FORÇA MAIOR; (iii) não outorga das AUTORIZAÇÕES GOVERNAMENTAIS para a operação das instalações de transporte, a que o TRANSPORTADOR comprovadamente não tenha dado causa ou (iv) inexistência de condições operacionais, desde que não tenha sido causada pelo TRANSPORTADOR, nos PONTOS DE INTERCONEXÃO que permitam a movimentação do GÁS.



- 4.3 Exceto nos casos previstos no item 4.2 acima, que não configuram FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, caso o TRANSPORTADOR não esteja apto a iniciar a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL na data estabelecida no item 4.1 acima, no todo ou em parte, em relação à QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA, tal fato será considerado uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, sendo aplicável o disposto nas Cláusulas Oitava e Nona do Anexo III do CONTRATO. O pagamento de tal penalidade não desobrigará o TRANSPORTADOR de quaisquer outras obrigações e responsabilidades previstas neste CONTRATO.
- 4.4 O TRANSPORTADOR não estará obrigado a pagar qualquer outra penalidade ou indenização ao CARREGADOR pelo atraso no início da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, além daquelas referenciadas no item 4.3 acima.

CLÁUSULA QUINTA – CONDIÇÕES PRECEDENTES

- 5.1 A prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL pelo TRANSPORTADOR, bem como todas as disposições constantes do presente CONTRATO somente se tornarão exigíveis pelo CARREGADOR e pelo TRANSPORTADOR, uma vez que tenham sido cumpridas ou dispensadas na forma item 5.2 do presente CONTRATO, cumulativamente, até a DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE, as seguintes condições:
- (i) a obtenção, pelo TRANSPORTADOR, das AUTORIZAÇÕES GOVERNAMENTAIS necessárias para o desenvolvimento, construção, instalação, operação e manutenção da REDE DE TRANSPORTE e para a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA;
 - (ii) a celebração de um ou mais GSA TRANSPORTE ENTRADA e de um ou mais GSA TRANSPORTE SAÍDA, segundo os termos e condições que possibilitem a PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE de forma segura e confiável, nos termos deste CONTRATO; e
 - (iii) a adesão, vinculação ou credenciamento, pelo CARREGADOR e pelos Estados, ao Ajuste SINIEF 03/2018 e ao Ato COTEPE 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 tenha aderido ou esteja vinculado ou credenciado e, para o qual, a fruição do regime fiscal diferenciado também exija a adesão, vinculação ou credenciamento do CARREGADOR.
- 5.2 Caso todas as condições estabelecidas acima não tenham sido cumpridas, e/ou dispensadas pelo TRANSPORTADOR, dentro do prazo estabelecido no item 5.1, o CONTRATO será considerado rescindido de pleno direito sem qualquer responsabilidade para qualquer das PARTES. O cumprimento e/ou dispensa das referidas condições deverá ser comunicado pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR por NOTIFICAÇÃO enviada até o prazo estabelecido no item 5.1. Caso o TRANSPORTADOR não faça a comunicação dentro do prazo, será considerado que as condições precedentes foram integralmente cumpridas e as disposições constantes do presente CONTRATO se tornarão exigíveis pelo CARREGADOR e pelo TRANSPORTADOR.



CLÁUSULA SEXTA – NOTIFICAÇÕES

- 6.1 Para todos os efeitos legais derivados deste CONTRATO, o TRANSPORTADOR e o CARREGADOR indicam, a seguir, seus domicílios, únicos locais onde serão válidas todas as NOTIFICAÇÕES a serem efetuadas com relação a este CONTRATO:

Se para o TRANSPORTADOR:

TRANSPORTADORA BRASILEIRA GASODUTO BOLÍVIA BRASIL S/A - TBG

Endereço: Praia do Flamengo 200/25º andar, Flamengo

CEP 22210-030 Rio de Janeiro - RJ Telefone: (21) 2555-5800

Em atenção a: []

Endereço eletrônico: []@tbg.com.br

Se para o CARREGADOR:

[]

Endereço: []

CEP [] [] – []

Telefone: () []

Em atenção a: []

Endereço eletrônico: []

- 6.2 Qualquer uma das PARTES terá o direito de modificar o seu domicílio ou destinatário mediante NOTIFICAÇÃO transmitida à outra.
- 6.3 As NOTIFICAÇÕES exigidas ou permitidas nos termos deste CONTRATO, poderão ser enviadas por carta registrada (com Aviso de Recebimento), por meio de correio eletrônico ou, ainda, por qualquer outro meio que venha a ser acordado por escrito pelas PARTES, desde que se possa comprovar o seu recebimento.
- 6.4 Qualquer NOTIFICAÇÃO será considerada válida na data de recebimento, ou na data da recusa do seu recebimento pelo destinatário.

CLÁUSULA SÉTIMA – MODIFICAÇÕES

- 7.1 Este CONTRATO e seus Anexos não poderão ser alterados senão por aditivo contratual assinado por ambas as PARTES. O TRANSPORTADOR deverá, antes da celebração de um aditivo contratual, enviá-lo à ANP, nos termos da Resolução ANP nº 11, de 16 de março de 2016 ou regulação superveniente.
- 7.2 Havendo alteração da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL ao presente CONTRATO que, no entender da ANP, deva ser refletida nos termos e condições deste CONTRATO ao longo de sua vigência, as PARTES se comprometem, mediante determinação formal da ANP, a realizar os ajustes necessários no CONTRATO para refletir a referida alteração da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL (“MODIFICAÇÃO DETERMINADA”), ressalvando-se que qualquer MODIFICAÇÃO DETERMINADA somente será implementada se não implicar riscos operacionais e/ou custos adicionais e/ou perda de receita para as PARTES. A ANP concederá prazo razoável para que as PARTES



possam avaliar as implicações da MODIFICAÇÃO DETERMINADA antes de efetivá-la.

- 7.2.1 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.

CLÁUSULA OITAVA – DECLARAÇÕES E GARANTIAS

- 8.1 AS PARTES declaram e garantem reciprocamente que, na data de celebração deste CONTRATO:

- (i) possuem plenos poderes para celebrar o presente CONTRATO e os demais instrumentos a eles relacionados, bem como para assumir validamente e cumprir integralmente todas as obrigações deles decorrentes;
- (ii) as pessoas naturais que assinam o presente CONTRATO na qualidade de representantes legais, encontram-se plenamente autorizadas a fazê-lo, sem qualquer reserva ou limitação e sem a necessidade de obtenção de qualquer autorização legal, contratual ou estatutária que, nesta data, ainda não tenha sido obtida;
- (iii) a celebração deste CONTRATO e/ou o cumprimento das obrigações nele contempladas não entram em conflito com (a) qualquer dispositivo dos respectivos contratos ou estatutos sociais das PARTES; (b) qualquer dispositivo de natureza administrativa ou legal aplicável às PARTES; e/ou (c) qualquer determinação, intimação, decisão ou ordem emitida por qualquer autoridade que possa afetar, direta ou indiretamente, a capacidade das PARTES de celebrar e cumprir as disposições do presente CONTRATO;
- (iv) em relação às operações, serviços e outras atividades relativas a este CONTRATO cumprem e cumprirão com toda e qualquer LEGISLAÇÃO APLICÁVEL relativa à coibição de atos de corrupção, suborno ou lavagem de dinheiro, garantindo não ter autorizado, ofertado, prometido ou realizado o pagamento ou cessão, direta ou indiretamente, de qualquer suborno, desconto, compensação, restituição, vantagem, ou qualquer outro pagamento ilícito, a quaisquer agentes públicos e/ou membros ou representantes de qualquer AUTORIDADE GOVERNAMENTAL, que pudesse resultar em qualquer violação a qualquer LEGISLAÇÃO APLICÁVEL anticorrupção, em especial a Lei 12.846/2013, bem como que não realizarão tais atos a partir da data de celebração deste CONTRATO.

CLÁUSULA NONA – TOLERÂNCIA

- 9.1 Toda e qualquer tolerância quanto ao cumprimento pelas PARTES dos prazos e condições estabelecidos nos Anexos ou no CONTRATO não significará alteração ou novação das disposições ora pactuadas ou renúncia a qualquer direito decorrente destes Anexos ou do CONTRATO. Qualquer renúncia ou novação só será considerada válida caso manifestada por



escrito e em comum acordo pelas PARTES.

CLÁUSULA DÉCIMA – NULIDADE DAS CLÁUSULAS CONTRATUAIS

- 10.1 Se qualquer disposição deste CONTRATO ou do TCG for considerada ilegal ou inexecutável, de acordo com a LEGISLAÇÃO APLICÁVEL em vigor durante a vigência deste CONTRATO, tal disposição será considerada completamente independente do CONTRATO ou do TCG. Este CONTRATO e o TCG serão interpretados e executados como se tal disposição ilegal ou inexecutável nunca os tivesse integrado e as disposições remanescentes permanecerão em pleno vigor e não serão afetadas pela disposição ilegal ou inexecutável.
- 10.2 Na hipótese do item 10.1 acima, as PARTES, através de aditivos ao CONTRATO, substituirão adequadamente a(s) disposição(ões) ilegal(is) ou inexecutável(is).

CLÁUSULA ONZE – CONCORDÂNCIA DAS PARTES

- 11.1 As PARTES confirmam que negociaram e celebraram este CONTRATO seguindo os princípios de probidade e boa-fé, os quais deverão ser observados pelas PARTES durante toda a execução deste CONTRATO.

11.2 As PARTES expressam a sua concordância com o teor integral do presente CONTRATO, obrigando-se a seu fiel e estrito cumprimento, em fé do que são firmadas na cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, na presença das testemunhas indicadas abaixo, aos [] dias de [] de dois mil e vinte []

TRANSPORTADORA BRASILEIRA GASODUTO BOLÍVIA-BRASIL S.A. – TBG:

[]
Diretor []

[]:

[]:
[]:

TESTEMUNHAS:

Nome:
CPF:

Nome:
CPF:

**ANEXO I-A - PONTO DE ENTRADA****APÊNDICE A – LOCALIZAÇÃO E CAPACIDADE TÉCNICA DO PONTO DE ENTRADA**

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

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

**ANEXO I-A – PONTO DE ENTRADA****APÊNDICE B - QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA NO PONTO DE ENTRADA**

PONTO DE ENTRADA CONTRATADO	CAPACIDADE DIÁRIA CONTRADA NO PONTO DE ENTRADA (M³/DIA)	INTERVALO DE VAZÃO MENSURÁVEL (M³/DIA)
[]	[]	[]

**ANEXO I-A - PONTO DE ENTRADA****APÊNDICE C - PRESSÕES DE ENTRADA**

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

(*) Pressão manométrica.

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

**ANEXO I-A – PONTO DE ENTRADA****APÊNDICE D – TOLERÂNCIA DE VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO NO PONTO DE ENTRADA**

D.1

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

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



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

APÊNDICE A - TARIFAS

A.1 Valor das Tarifas

A.1.1 Na data de assinatura do presente CONTRATO, os valores das tarifas cobradas pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR pelo SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, excluídos quaisquer TRIBUTOS incidentes sobre o faturamento realizado pelo TRANSPORTADOR, corresponderá ao produto do somatório das tarifas estabelecidas neste item pelo fator multiplicador calculado segundo o previsto no Apêndice C – Probabilidade de Atendimento, conforme abaixo (“TARIFA DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL”):

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

A.1.2 As PARTES aceitam e reconhecem que os valores das tarifas estabelecidas no item A.1.1 poderão ser reduzidos ou majorados, até a DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE, de forma a refletir os valores apurados e aprovados pela ANP como sobre-receita ou sub-receita em relação ao montante definido como receita máxima permitida do TRANSPORTADOR pela LEGISLAÇÃO APLICÁVEL.

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

A.1.4 As Partes aceitam e reconhecem que a TARIFA DE CAPACIDADE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL estabelecida no item A.1.1 poderá sofrer alterações em virtude da redefinição da Base Regulatória de Ativos pela ANP. Nessa hipótese, a TARIFA DE CAPACIDADE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL será alterada, de forma a refletir as novas Tarifas estabelecidas pela ANP e serão aplicáveis, na forma e valores que venham a ser



determinados pela ANP.

A.2 Reajuste das Tarifas

- A.2.1 A TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA, a TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, a TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA, a TARIFA DE MOVIMENTAÇÃO e a TARIFA DE CAPACIDADE-EMPACOTAMENTO que constam no TERMO DE COMPROMISSO foram publicadas a custos de dezembro de 2020, e serão ajustadas em 1º de janeiro de 2022 pela média ponderada do Índice Geral de Preços – Mercado (IGP-M) e do Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), acumulados dos últimos 12 (doze) meses, na proporção de 55% e 45%.

A.3 Arredondamento

- A.3.1 Após o cálculo das TARIFAS as mesmas sofrerão o arredondamento na quarta casa decimal e serão expressas em R\$/MMBtu, conforme critério estabelecido abaixo:
- (a) Se a casa decimal subsequente ao algarismo a ser arredondado variar de 0 a 4, o algarismo a ser arredondado manterá seu valor;
 - (b) Se a casa decimal subsequente ao algarismo a ser arredondado variar de 5 a 9, o algarismo a ser arredondado terá uma unidade somada ao seu valor.



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

APÊNDICE B - VALORES A FATURAR

B.1 Mensalmente, na forma na Cláusula Décima do TCG, o TRANSPORTADOR emitirá DOCUMENTOS DE COBRANÇA referentes ao ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, ao ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE AUTORIZADO, ao ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO e ao ENCARGO DE GUS, calculados de acordo com as fórmulas abaixo:

(i) ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE:

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

Onde:

<i>EST</i>	-	corresponde ao valor em Reais a ser pago pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR a título de prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE nos termos do CONTRATO no MÊS em questão;
<i>N</i>	-	corresponde ao número de DIAS OPERACIONAIS no MÊS em questão;
<i>I</i>	-	corresponde a um determinado DIA OPERACIONAL no MÊS em questão;
<i>QDA_i</i>	-	corresponde ao somatório das QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS para cada DIA OPERACIONAL “ <i>i</i> ” do MÊS em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR;
<i>QEA_i</i>	-	corresponde ao somatório das QUANTIDADES EXCEDENTES AUTORIZADAS para cada DIA OPERACIONAL “ <i>i</i> ” do MÊS em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR;
<i>QENA_i</i>	-	corresponde ao somatório das QUANTIDADES EXCEDENTES NÃO AUTORIZADAS para cada DIA OPERACIONAL “ <i>i</i> ” do MÊS em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR;
<i>TCE</i>	-	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA;
<i>TM</i>	-	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE MOVIMENTAÇÃO;
<i>TCT</i>	-	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE;
<i>TCS</i>	-	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA;
<i>TCEmp</i>	-	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE CAPACIDADE-EMPACOTAMENTO.



(ii) ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE AUTORIZADO:

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

Onde:

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



(iii) ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO:

$$ESENSA = \sum_{i=1}^N QENA_i \times 5 \times (TCE + TCT + TM + TCS + TCEmp)$$

Onde:

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



(iv) ENCARGO DE GUS

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

Onde:

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

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



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

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

Onde:

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



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

O valor do ENCARGO DE CUSTOS FIXOS DE COMPRA E VENDA DE GÁS deverá ser acrescido da variação do Sistema Especial de Liquidação e Custódia (SELIC) publicada pelo Banco Central do Brasil em <http://www.bcb.gov.br/htms/selic/selicacumul.asp> apurados e acumulados desde o dia em que a TBG efetuar o pagamento ao FORNECEDOR DO GÁS relacionado com a compra e venda de gás no âmbito de qualquer GSA TRANSPORTE ENTRADA e GSA TRANSPORTE SAÍDA, até a data do efetivo pagamento do ENCARGO DE CUSTOS FIXOS DE COMPRA E VENDA DE GÁS pelo CARREGADOR.

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

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

- B.2 Na forma da Cláusula Décima do TCG, o TRANSPORTADOR emitirá DOCUMENTO DE COBRANÇA para cobrança das penalidades por QUANTIDADES EXCEDENTES NÃO AUTORIZADAS, por VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA, por VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO INSTANTÂNEA, de Sobre-Vazão em PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA e por DESEQUILÍBRIO, quando aplicáveis, nos termos da Cláusula Quarta, do Apêndice II do Anexo III. Para fins de faturamento das penalidades, todas as QUANTIDADES DE GÁS empregadas no cálculo dos valores devidos serão convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR.
- B.3 Na forma da Cláusula Décima do TCG, o CARREGADOR enviará uma NOTIFICAÇÃO para cobrança da penalidade por FALHA NA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO, quando aplicável. Para fins de faturamento desta penalidade, as QUANTIDADES DE GÁS empregadas no cálculo dos valores devidos serão convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR.
- B.4 Em conformidade com a LEGISLAÇÃO APLICÁVEL e para efeitos tributários, o TRANSPORTADOR confirma que os Conhecimentos de Transporte Eletrônico (CTE's) serão emitidos pela filial constante do quadro abaixo, a qual possui o número de identificação no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica – CNPJ igualmente abaixo descrito:



FILIAL	CNPJ	ENDEREÇO
CORUMBÁ	01.891.441 /0004-36	Rodovia BR 262, km 729,5 Zona Rural - Corumbá – MS CEP: 79.301-970
PAULÍNIA	01.891.441 /0022-18	Rodovia SP 332, km 132 Zona Rural - Paulínia – SP CEP: 13.140-000
GUARAREMA	01.891 .441/0024-80	Estrada Guararema Salesópolis, 115 - Ponte Alta - Guararema - SP CEP: 08.900-000



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

APÊNDICE C- PROBABILIDADE DE ATENDIMENTO

- C.1 A probabilidade de atendimento é definida pela probabilidade da não-realização da totalidade da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE em todos os contratos de transporte firmes em vigor vinculados ao PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA em questão ("PROBABILIDADE DE ATENDIMENTO"), conforme abaixo.
- C.2 Para cada PONTO DE ENTRADA e ZONA DE SAÍDA, será feito um cálculo da PROBABILIDADE DE ATENDIMENTO, sendo esta utilizada para cálculo da TARIFA DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL aplicável.
- C.3 O cálculo da PROBABILIDADE DE ATENDIMENTO será realizado com base nos seguintes parâmetros:
- (i) na média aritmética das QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS pelo CARREGADOR no MÊS de faturamento em questão, e;
 - (ii) a série histórica de volumes efetivamente movimentados de um período de 12 (doze) meses, anterior à data de assinatura do presente CONTRATO.
- C.4 Uma vez definida a PROBABILIDADE DE ATENDIMENTO, será identificado, conforme tabela abaixo, o fator multiplicador das TARIFAS DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL.

Probabilidade de Atendimento		Fator Multiplicador/Tarifa de Transporte Interruptível
De	Até	
90,01%	100,00%	1,45 x [TARIFA FIRME R\$ por MMBTU]
80,01%	90,00%	1,33 x [TARIFA FIRME R\$ por MMBTU]
70,01%	80,00%	1,22 x [TARIFA FIRME R\$ por MMBTU]
60,01%	70,00%	1,10 x [TARIFA FIRME R\$ por MMBTU]
50,01%	60,00%	0,99 x [TARIFA FIRME R\$ por MMBTU]
40,01%	50,00%	0,87 x [TARIFA FIRME R\$ por MMBTU]
30,01%	40,00%	0,75 x [TARIFA FIRME R\$ por MMBTU]
20,01%	30,00%	0,64 x [TARIFA FIRME R\$ por MMBTU]
10,01%	20,00%	0,52 x [TARIFA FIRME R\$ por MMBTU]
0,00%	10,00%	0,40 x [TARIFA FIRME R\$ por MMBTU]

- C.5 A PROBABILIDADE DE ATENDIMENTO será recalculada mensalmente pelo TRANSPORTADOR ao longo da vigência deste CONTRATO, seguindo parâmetros do item C3.
- C.6 Na medida em haja alteração dos fatores multiplicadores estabelecidos nos contratos para prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO, os fatores multiplicadores previstos neste CONTRATO serão ajustados de forma a refletir tal alteração.
- C.7 Qualquer alteração da PROBABILIDADE DE ATENDIMENTO que implique na alteração do fator multiplicador será informada pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR.



ANEXO III - TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS DO CONTRATO

CLÁUSULA PRIMEIRA – OBJETO

- 1.1 O presente anexo constitui parte integrante e inseparável do CONTRATO e tem por objeto estabelecer os termos e condições aplicáveis, de forma obrigatória, ao TRANSPORTADOR e ao CARREGADOR, à prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA e do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE SAÍDA.

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;

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

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 de 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;

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;

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 DE TRANSPORTE: QUANTIDADE DE GÁS máximo diário de GÁS NATURAL que o TRANSPORTADOR pode movimentar na REDE DE TRANSPORTE;

CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE: quantidade de gás natural que o TRANSPORTADOR é obrigado a movimentar para um determinado carregador, nos termos do respectivo contrato de transporte;

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

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

CAPACIDADE TÉCNICA DE TRANSPORTE: 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, Interruptível e extraordinária;

CARREGADOR INTERESSADO: pessoa jurídica devidamente autorizada pela ANP que solicita formalmente ao TRANSPORTADOR, por meio de plataforma eletrônica mantida pelo TRANSPORTADOR, a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE;

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

CHAMADA PÚBLICA: procedimento previsto em LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, que tem por finalidade a contratação de CAPACIDADE DISPONÍVEL DE TRANSPORTE em dutos existentes, a serem construídos ou ampliados;

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

CÓDIGO DE REDE: conjunto de regras, 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;

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);

CONTRATO DE TRANSPORTE OU CONTRATO: significa este contrato para prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, 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 INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA ou (ii) CONTRATO DE TRANSPORTE DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE SAÍDA. Quando utilizando em caixa baixa, “contrato de transporte” significa qualquer contrato, exceto os CONTRATOS LEGADOS, celebrado entre o TRANSPORTADOR e um carregador, para a prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO 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;

CONTRATOS LEGADOS: tem o seu significado atribuído no preâmbulo do CONTRATO;



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, A ou B, conforme o caso, Apêndice B deste CONTRATO, podendo ser referente ao SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA OU SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL 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 INTERRUPTÍVEL, conforme definida na Cláusula Quarta do CONTRATO;

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 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 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: 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;

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;



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

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

EMPACOTAMENTO: 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 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, A ou B, conforme o caso, Apêndice B deste CONTRATO, podendo ser referente ao SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA ou SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE SAÍDA;

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

ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE AUTORIZADO: significa a remuneração devida ao TRANSPORTADOR, calculada conforme o Anexo II, A ou B, conforme o caso, Apêndice B deste CONTRATO. Esta definição se aplicará, conforme o caso, ao SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA ou SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE SAÍDA;

ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO: significa a remuneração devida ao TRANSPORTADOR, calculada conforme o Anexo II, A ou B, conforme o caso, Apêndice B deste CONTRATO. Esta definição se aplicará, conforme o caso, ao SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA ou SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL 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 DO 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 GSA 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 INTERRUPTÍVEL, 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;



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 Quarta 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 nº1 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;

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

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 INTERRUPTÍVEL, 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;

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 E 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 Sete do CONTRATO;

PORTE 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;

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

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

PERDAS OPERACIONAIS: a QUANTIDADE DE GÁS utilizada pelo TRANSPORTADOR para a manutenção do curso normal da operação da REDE DE TRANSPORTE, 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 9400 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 I-A, 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 I-B, 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, excetuando-se os CONTRATOS LEGADOS, conforme definido pelo TRANSPORTADOR para fins de BALANCEAMENTO;

PRESSÃO DE ENTRADA: pressão do GÁS disponibilizado pelo CARREGADOR DE ENTRADA em cada PONTO DE ENTRADA, cujos limites superior e inferior são estipulados no Anexo I-A,



Apêndice C do CONTRATO;

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

PROBABILIDADE DE ATENDIMENTO: é definida no Anexo II-B, Apêndice C, item C.1.

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;

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

QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA TOTAL: QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA, efetivamente alocada a todos os carregadores, na forma da Cláusula Sétima, em um determinado DIA OPERACIONAL;

QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA: QUANTIDADE DE GÁS estabelecida neste 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 INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA ou (ii) como QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA para cada ZONA DE SAÍDA, no caso do CONTRATO que tenha por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE SAÍDA. Poderá ser denominada também como QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA DE ENTRADA, no primeiro caso, ou como QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA DE SAÍDA, no segundo caso;

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

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

QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA (“QEA”): QUANTIDADE DE GÁS solicitada pelo CARREGADOR, em um determinado DIA OPERACIONAL, que exceda os limites estabelecidos no Anexo I- A ou Anexo I-B do CONTRATO, conforme o caso, 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;

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

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;

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 EXTRAORDINÁRIO: modalidade de contratação de CAPACIDADE DISPONÍVEL, a qualquer tempo, e que contenha condição resolutiva, na hipótese de contratação da capacidade na modalidade firme;



SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL: SERVIÇO DE TRANSPORTE objeto do presente CONTRATO sujeito à existência de CAPACIDADE OCIOSA DE TRANSPORTE suficiente, que poderá ser interrompido pelo TRANSPORTADOR, dada a prioridade de programação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, conforme item 3.1 deste TCG, podendo ser denominado também como SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA quando prestado pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR DE ENTRADA e SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE SAÍDA quando prestado pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR DE SAÍDA;

SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME: modalidade de contratação de CAPACIDADE DISPONÍVEL, para contratação da capacidade na modalidade firme;

SERVIÇO DE TRANSPORTE: serviço que compreende o recebimento, movimentação e entrega de volumes de gás natural por meio das REDE DE TRANSPORTE, nos termos do presente CONTRATO, dos CONTRATOS LEGADOS 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;

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 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 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 DO SISTEMA (GUS);

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 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, independente de quando tenha ocorrido a sua contratação, reduzindo assim os subsídios cruzados temporais entre contratos. Tem o seu significado atribuído na Cláusula A.1.2, do Anexo II-A ou II-B, conforme o caso, do CONTRATO;

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



TARIFA DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL: define-se no item A.1.1 do Anexo II-B, Apêndice A.

TCG: significa os termos e condições gerais do CONTRATO, conforme o presente Anexo III, 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;

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;

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

VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO INSTANTÂNEA: tem seu significado atribuído no item 3.2 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 I-B do CONTRATO.

CLÁUSULA TERCEIRA – SERVIÇO DE TRANSPORTE DE GÁS NATURAL

- 3.1 O SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL constitui modalidade de serviço de transporte por meio da qual o TRANSPORTADOR presta ao CARREGADOR, em base Interruptível, 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 e as características do Serviço de Transporte Interruptível. A prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL 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 Sujeito à existência de CAPACIDADE OCIOSA DE TRANSPORTE suficiente, e observadas as exceções e demais disposições previstas no CONTRATO e as características do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, incluindo, mas não se limitando, às hipóteses previstas em 2.1.5, 2.1.8 e 2.5 do Apêndice II deste Anexo III ao CONTRATO, 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 Anexo I A 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 o Anexo I B 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 INTERRUPTÍVEL nos casos previstos no CONTRATO; e
 - (vi) Faturar mensalmente o valor referente à prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL 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 DIÁRIA PROGRAMADA 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 INTERRUPTÍVEL e outros serviços adicionais prestados no âmbito do CONTRATO, inclusive aplicando, nos termos deste Contrato, o fator multiplicador das TARIFAS DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL;
- (ii) Em caso de falta de CAPACIDADE TÉCNICA DE TRANSPORTE suficiente, recusar a prestar SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL em relação às QUANTIDADES DE GÁS que tenham sido nominadas pelo CARREGADOR ou tenham sido programadas como QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA ou a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA 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 INTERRUPTÍVEL em relação ao GÁS NATURAL que não atenda às características de qualidade do gás e/ou os requisitos de pressão estabelecidos 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) A parcela do ESTOQUE DE REFERÊNCIA fornecida pelos carregadores signatários dos CONTRATOS LEGADOS é de propriedade dos carregadores signatários dos CONTRATOS LEGADOS.
 - (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) A parcela do EMPACOTAMENTO referente ao saldo de desequilíbrio dos CONTRATOS LEGADOS é de propriedade dos carregadores signatários de tais CONTRATOS LEGADOS;
 - (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 ou 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, A ou B, conforme o caso, do CONTRATO;
- (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 DE TRANSPORTE 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 INTERRUPTÍVEL, 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, 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 prevista 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 o fim da 8ª (oitava) hora 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 o fim da 10ª (décima) hora 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 o fim da 10ª (décima) hora 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, autoprodutore(s) ou auto-importador(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 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, 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 a 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 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, 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, A , do CONTRATO 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) 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 abaixo:



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

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 B, do CONTRATO 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. do Anexo III ao CONTRATO, sujeito às características do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL incluindo, mas não se limitando, às hipóteses previstas em 2.1.5, 2.1.8 e 2.5 do Apêndice II deste Anexo III ao CONTRATO, 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 ao Anexo III deste CONTRATO. Nestes casos, o TRANSPORTADOR poderá, preventivamente, reduzir ou interromper o SERVIÇO DE TRANSPORTE;
 - (vi) Não programação ou redução da programação em virtude do disposto nos itens 3.4 (ii) deste TCG e nos itens 2.1.5, 2.1.8 e 2.5 do Apêndice II deste Anexo III ao CONTRATO.
- 8.2.1.1 Na hipótese prevista no item 8.2.1.(v) acima, o TRANSPORTADOR envia 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 POR FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE

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, 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 recebida 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 conforme o caso.
- 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 quinto DIA ÚTIL de cada mês, o TRANSPORTADOR enviará para o CARREGADOR, conforme aplicável, os DOCUMENTOS DE COBRANÇA relativos: (a) os encargos previstos no Apêndice B do Anexo I-A ou I-B, conforme o caso, do CONTRATO, (b) às penalidades e demais valores que tenham se tornado devidos pelo CARREGADOR, no mês antecedente, nos termos deste CONTRATO, (c) venda de gás natural efetuada ao CARREGADOR para fins de BALANCEAMENTO.
- 10.1.2 Adicionalmente, o TRANSPORTADOR deverá enviar relatório em formato de planilha eletrônica contendo as informações dos DOCUMENTOS DE COBRANÇA após o quinto DIA ÚTIL.
- 10.1.3 Os valores devidos ao TRANSPORTADOR poderão ser cobrados e faturados em DOCUMENTOS DE COBRANÇA distintos.
- 10.1.4 Os valores relativos à aquisição de gás natural feita pelo TRANSPORTADOR do CARREGADOR, para fins de BALANCEAMENTO, serão faturados pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR por meio de DOCUMENTO DE COBRANÇA e a sua apresentação eventual correção e pagamento deverão ser efetuados, nos mesmos prazos aqui estabelecidos para DOCUMENTOS DE COBRANÇA emitidos pelo TRANSPORTADOR contra o CARREGADOR.

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. Caso o CARREGADOR não apresente essas informações ao TRANSPORTADOR, até as dez horas da manhã 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 Caso o TRANSPORTADOR identifique, após a emissão de DOCUMENTOS DE COBRANÇA ESTIMADOS, que os valores que lhe são devidos são maiores do que os que foram lançados com base em estimativas, o TRANSPORTADOR terá o direito de cobrar do CARREGADOR a diferença apurada, corrigida monetariamente de acordo com o IGP-M e com os acréscimos moratórios previstos no item 10.7 deste TCG, no primeiro mês subsequente ao da data em que a diferença tiver sido identificada.

10.2.4 Na hipótese de o CARREGADOR comprovar perante o TRANSPORTADOR que os valores cobrados em determinado DOCUMENTO DE COBRANÇA ESTIMADO são superiores aos efetivamente devidos, o CARREGADOR terá o direito de ver deduzido o valor da diferença apurada em seu favor no 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 da dedução a ser realizada nos termos desta Cláusula corresponderá ao valor da diferença comprovada, atualizado pelo índice de correção monetária previsto no item 10.7 deste TCG, desde a data do pagamento do DOCUMENTO DE COBRANÇA ESTIMADO até a data da emissão do DOCUMENTO DE COBRANÇA no qual se formalizará a dedução.

10.3 Ajustes de Medição

10.3.1 Na hipótese de identificação de diferenças na apuração de QUANTIDADES DE GÁS em decorrência de eventos de medição, nos termos do Apêndice I deste TCG, o respectivo acerto deverá ser formalizado no preço do serviço relativo ao mês do término dos procedimentos de apuração nela previstos, da seguinte forma:

(i) Nos casos em que as diferenças apuradas na forma do *caput* reflitam a realização de transporte de uma QUANTIDADE DE GÁS superior à que tiver sido objeto do faturamento originário, o TRANSPORTADOR realizará os ajustes necessários no DOCUMENTO DE COBRANÇA emitido no mês subsequente ao do término do procedimento de apuração previsto nos itens 2.7.6 e 2.7.7 do Apêndice I deste TCG, acrescendo, às QUANTIDADES DE GÁS recebidas ou entregues no referido mês, aquelas apuradas pelas PARTES.

(ii) Caso as diferenças apuradas na forma do *caput* reflitam a realização de transporte de uma QUANTIDADE DE GÁS inferior à que tiver sido objeto do faturamento originário, o TRANSPORTADOR realizará os ajustes necessários no DOCUMENTO DE COBRANÇA emitido no mês subsequente ao do término do procedimento de apuração previsto nos itens 2.7.6 e 2.7.7 do Apêndice I deste TCG, deduzindo, das QUANTIDADES DE GÁS recebidas ou entregues no referido mês, aquelas apuradas pelas PARTES.

10.3.2 O CARREGADOR não poderá atribuir ao TRANSPORTADOR qualquer responsabilidade por eventual exigência fiscal relativa aos TRIBUTOS por ele devidos, em decorrência de diferenças nas QUANTIDADES DE GÁS apuradas em razão dos eventos de medição previstos no Apêndice I deste TCG, e se obriga a ressarcir ao TRANSPORTADOR quaisquer custos por



ele incorridos, caso a autoridade fiscal venha a lhe imputar responsabilidade solidária por TRIBUTO devido pelo CARREGADOR.

10.4 Correção de Faturamento

- 10.4.1 Na hipótese de identificação de diferenças nas QUANTIDADES DE GÁS transportadas para o CARREGADOR, não decorrentes de eventos de medição, nos termos da Cláusula 2.7 do Apêndice I deste TCG, no prazo de até 60 (sessenta) DIAS de emissão do DOCUMENTO DE COBRANÇA, o TRANSPORTADOR emitirá, no mês subsequente ao da identificação das referidas diferenças, DOCUMENTO DE COBRANÇA para fins de acréscimo ou contendo a dedução das QUANTIDADES DE GÁS transportadas, incluindo correção monetária observada a Cláusula 10.2.3..

10.5 Prazo e Forma de Pagamento

- 10.5.1 O CARREGADOR pagará os valores indicados em cada DOCUMENTO DE COBRANÇA até o 21º (vigésimo primeiro) dia do mês da data da emissão do DOCUMENTO DE COBRANÇA. Caso o DOCUMENTO DE COBRANÇA seja enviado ao CARREGADOR após o quinto DIA ÚTIL do mês, em decorrência de motivo exclusivamente imputável ao Transportador, o CARREGADOR efetuará o pagamento até o 20º (vigésimo) Dia após a data do recebimento do respectivo DOCUMENTO DE COBRANÇA.
- 10.5.2 O pagamento será realizado pelo CARREGADOR por meio de transferência ou depósito de fundos, com disponibilidade imediata, em conta de titularidade do TRANSPORTADOR, em instituição financeira situada em território nacional, indicada no DOCUMENTO DE COBRANÇA.
- 10.5.3 Se o vencimento do DOCUMENTO DE COBRANÇA ocorrer em um DIA no qual a instituição financeira indicada pelo TRANSPORTADOR não esteja aberta, o pagamento deverá ser efetuado no primeiro DIA ÚTIL em que o referido banco esteja aberto, após a data de vencimento.

10.6 Direito de Retenção

- 10.6.1 O CARREGADOR deverá efetuar o pagamento integral dos valores indicados no DOCUMENTO DE COBRANÇA, sem qualquer direito de dedução, retenção ou compensação em face do TRANSPORTADOR, observados os termos do item 11.2 deste TCG.
- 10.6.2 O TRANSPORTADOR, sem prejuízo de quaisquer outros direitos de que disponha, 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.

10.7 Encargos Moratórios

- 10.7.1 Todo e qualquer valor devido por uma das PARTES a outra e que não for pago no prazo contratualmente estabelecido será atualizado monetariamente de acordo com o IGP-M e acrescido de juros moratórios simples de 1% (um por cento) ao mês, *pro rata die*, desde a data do vencimento original até a data do efetivo pagamento (inclusive), bem como de



multa moratória de 2% (dois por cento) calculada sobre o valor atualizado e acrescido dos juros moratórios.

- 10.7.2 Se, após 15 (quinze) Dias do vencimento de determinado DOCUMENTO DE COBRANÇA, o CARREGADOR ainda não tiver efetuado seu integral pagamento com os acréscimos moratórios previstos no item 10.7.1 desta Cláusula, o TRANSPORTADOR poderá, a seu critério, executar a GARANTIA DO CONTRATO até a integral liquidação do débito. Caso a GARANTIA DO CONTRATO já tenha sido integralmente executada, ou não esteja válida e eficaz por qualquer motivo, o TRANSPORTADOR poderá, a seu exclusivo critério, optar por limitar ou suspender a prestação dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE em favor do CARREGADOR.

10.8 Tributos sobre o faturamento

- 10.8.1 Os valores das tarifas previstas nos Anexos II-A e II-B e demais valores devidos no âmbito deste CONTRATO não incluem quaisquer TRIBUTOS. Os TRIBUTOS que sejam devidos em decorrência direta da execução do CONTRATO serão considerados no valor total faturado, por ocasião da emissão dos DOCUMENTOS DE COBRANÇA.
- 10.8.2 Sem prejuízo do disposto no item 10.8.1 acima, se durante o prazo de vigência do CONTRATO ocorrer a criação de novos tributos, a alteração de alíquotas e/ou a alteração de base de cálculo ou, ainda, a extinção de tributos existentes, a instituição de incentivos fiscais de qualquer natureza e/ou a isenção ou redução de tributos, que, de forma direta, venham a majorar ou reduzir, comprovadamente, o ônus do TRANSPORTADOR, o valor faturado será revisto proporcionalmente à majoração ou redução ocorrida.
- 10.8.3 O CARREGADOR se compromete a manter-se 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 tenha aderido ou esteja vinculado ou credenciado e, para o qual, a fruição do regime fiscal diferenciado também exija a adesão, vinculação ou credenciamento do CARREGADOR.

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 ou nos CONTRATOS LEGADOS, desde que tal evento ou situação possa ser caracterizado como FORÇA MAIOR, incluindo eventos de FORÇA MAIOR que afetem o cumprimento do GSA TRANSPORTE ENTRADA ou GSA TRANSPORTE SAÍDA;
- (vi) Desapropriação, confisco, aquisição compulsória, ou nacionalização de todos ou de parcela substancial dos ativos de uma PARTE.

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

12.6.1 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 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 INTERRUPTÍVEL, a parcela do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE relativa à QUANTIDADE DE GÁS afetada pela FORÇA MAIOR paga pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR constituirá um crédito em favor do CARREGADOR que será deduzido de futuros ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, no limite do percentual de 10% (dez por cento) da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA de cada mês, até que seja compensado o total do referido crédito ou até o término da vigência 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 ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE relativa à QUANTIDADE DE GÁS correspondente à capacidade de transporte afetada pela FORÇA MAIOR permanecerá devida pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR, e constituirá um crédito em favor do CARREGADOR que será deduzido de futuros ENCARGOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE 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) Qualquer atraso no pagamento de um DOCUMENTO DE COBRANÇA, 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 acima, o TRANSPORTADOR terá o direito de rescindir 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 desta Cláusula deverá ser paga pelo CARREGADOR no prazo de 30 (trinta) DIAS a contar do recebimento da referida NOTIFICAÇÃO.

13.1.3 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 que seria devido 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.

13.1.4 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 do CONTRATO:

- (i) Qualquer atraso no pagamento de um DOCUMENTO DE COBRANÇA, 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 PROGRAMADA 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 13.2.4 abaixo. A indenização devida nos termos do item 13.2.4 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 emendar 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 Rio de Janeiro, Estado de Rio de Janeiro, 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, estarão sujeitos 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 do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, 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 03 (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 do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, 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 14.7.1 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 14.4.3 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, 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. O saldo da caução não será remunerado pelo TRANSPORTADOR;
- (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.

15.1.1 As garantias estipuladas no item 15.1 deverão ser prestadas e estar disponíveis para o TRANSPORTADOR com antecedência mínima de 3 (três) dias úteis da data de INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE.

15.1.2 Caso seja de interesse do CARREGADOR e com a finalidade de analisar as informações comerciais e de crédito do CARREGADOR para fins do previsto no item 15.1.3 abaixo, o CARREGADOR deverá encaminhar ao TRANSPORTADOR o MODELO DE SOLICITAÇÃO DE ANÁLISE DE LIMITE DE CRÉDITO, bem como os documentos comprobatórios exigidos conforme o Anexo VI deste CONTRATO. A concessão do limite de crédito constitui uma decisão do TRANSPORTADOR e não constituirá, sob qualquer aspecto deste CONTRATO, uma obrigação de qualquer natureza do TRANSPORTADOR perante o CARREGADOR, sendo certo que a não-aprovação justificada do limite de crédito (total ou parcial) de um CARREGADOR não poderá ser invocada como razão para o descumprimento de qualquer obrigação estabelecida para o CARREGADOR em um CONTRATO DE TRANSPORTE.

15.1.3 Sujeito ao procedimento iniciado pelo CARREGADOR segundo o previsto no item 15.1.2 acima, 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 (“LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR”). A análise das informações comerciais e de crédito do CARREGADOR será realizada pelo TRANSPORTADOR, no prazo de até 10 dias úteis contados do recebimento do Modelo de



Solicitação de Análise de Limite de Crédito acompanhado da integralidade dos documentos comprobatórios exigidos conforme o Anexo IV do CONTRATO, observando-se, ainda, o que se segue:

- (a) O TRANSPORTADOR poderá 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 TBG;
- (b) 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;
- (c) 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;
- (d) 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 até os limites especificados no item 15.2 abaixo e respeitadas as condições estabelecidas em seus subitens.

15.2 O valor da GARANTIA DO CONTRATO será igual ao produto de 50 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.

15.2.1 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.

15.2.2 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 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 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 no item 15.2 (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.

15.4 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 dias e ser mantida em plena validade durante toda a vigência do CONTRATO;
- (iv) Ser substituída imediatamente, 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).

15.5 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.

15.5.1 Sem prejuízo do disposto no item 15.5 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 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 – REGRAS GERAIS DE UTILIZAÇÃO COMPARTILHADA

16.1 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 DEZESSETE – AJUSTES DECORRENTES DA PUBLICAÇÃO DE UM CÓDIGO DE REDE



- 17.1As 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.
- 17.1.1Observado 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.
- 17.1.2Acordam as PARTES que os ajustes para refletir as novas condições do CÓDIGO DE REDE, conforme item 19.1, 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.



APÊNDICE I - REQUISITOS TÉCNICOS

CLÁUSULA PRIMEIRA - QUALIDADE DO GÁS

1.1 Especificação do GÁS

- 1.1.1 O GÁS colocado à disposição do TRANSPORTADOR, em qualquer PONTO DE ENTRADA, pelo CARREGADOR DE ENTRADA ou por um terceiro indicado por este, e o GÁS colocado à disposição do CARREGADOR DE SAÍDA, em qualquer PONTO DE SAÍDA, pelo TRANSPORTADOR, deverão apresentar as características de qualidade que atendam às especificações previstas no Regulamento Técnico ANP nº 2/2008 anexo à Resolução ANP nº 16/2008, ou especificação diversa, expressamente definida entre as PARTES, e desde que respeitadas as condições de entrega acordadas entre todas as partes envolvidas e os limites de emissão de poluentes fixados pelo órgão ambiental ao qual caiba tal atribuição, nos termos do artigo segundo, parágrafo único da Resolução ANP nº 16/2008 (“ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS”).
- 1.1.2 O CARREGADOR reconhece e aceita que o GÁS injetado nos PONTOS DE ENTRADA pode ser misturado com o GÁS de outro(s) carregadores, bem como que o GÁS retirado nos PONTOS DE SAÍDA ou ZONAS DE SAÍDA pode diferir em termos de composição e características técnicas do GÁS injetado nos PONTOS DE ENTRADA, não cabendo qualquer reclamação sobre o GÁS recebido nos PONTOS DE SAÍDA ou ZONAS DE SAÍDA, desde que atendidas as ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS.
- 1.1.3 O GÁS deverá apresentar um PODER CALORÍFICO SUPERIOR igual ou superior ao PODER CALORÍFICO DE REFERÊNCIA.
- 1.1.4 Os CARREGADORES (ou terceiros por eles indicados) devem adotar boas práticas da indústria a fim de evitar o acúmulo de partículas sólidas ou líquidas nas suas instalações de modo a não afetar as especificações do GÁS.

1.2. Análises de Qualidade

- 1.2.1 O CARREGADOR DE ENTRADA realizará as análises do GÁS nos PONTOS DE ENTRADA, devendo encaminhar ao TRANSPORTADOR, até o meio-dia do DIA ÚTIL subsequente, o certificado da qualidade, nos termos da Resolução ANP nº 16/2008.
- 1.2.2 O TRANSPORTADOR realizará as análises do GÁS em sua REDE DE TRANSPORTE, devendo encaminhar diariamente até o meio-dia do DIA ÚTIL subsequente aos carregadores o boletim de conformidade dos DIAS OPERACIONAIS anteriores, nos termos da Resolução ANP nº 16/2008.
- 1.2.3 Os carregadores poderão solicitar ao TRANSPORTADOR análise de qualidade do GÁS adicional àquelas previstas no item 1.2.2 desta Cláusula, sendo que neste caso o carregador solicitante pagará ao TRANSPORTADOR o valor equivalente ao custo de tal análise adicional.



1.2.4 As análises da qualidade do GÁS serão realizadas segundo as seguintes normas:

Poder Calorífico Superior	ISO 6979
Índice de Wobbe	ISO 6976
Metano	ISO 6974 – 5
Etano	ISO 6974 – 5
Propano	ISO 6974 – 5
Butano e mais pesados	ISO 6974 – 5
Inertes (N ₂ + CO ₂)	ISO 6974 – 5
CO ₂	ISO 6974 – 5
Oxigênio	ISO 6974 - 5

1.3 Responsabilidade por GÁS DESCONFORME

1.3.1 Desconformidade Causada pelo CARREGADOR DE ENTRADA

- 1.3.1.1 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 1.3.1.4 abaixo, ou para realizar o BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE nos contratos de transporte ou CONTRATOS LEGADOS.
- 1.3.1.2 O CARREGADOR DE ENTRADA se compromete de forma irrevogável 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).
- 1.3.1.3 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 1.3 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.
- 1.3.1.4 Sem prejuízo do estipulado no item 1.3.1.1, 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. Os custos



incorridos pelo TRANSPORTADOR serão suportados pelos carregadores de entrada responsáveis pelo GÁS DESCONFORME, aplicando-se o item 1.3.1.3 quando cabível.

- 1.3.1.5 Sem prejuízo do estipulado no item 1.3.1.1, 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 1.3.1.3 quando cabível.

1.3.2 Desconformidade Causada pelo TRANSPORTADOR

- 1.3.2.1 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.

- 1.3.2.2 Observadas as condições neste item e no item 1.3.2.3 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;

- 1.3.2.3 Caso quaisquer das condições previstas no item 1.3.2.2 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 1.3.1 e o TRANSPORTADOR ficará isento de qualquer responsabilidade por DANOS POR GÁS DESCONFORME.

1.3.3 Procedimento para Cobrança de DANOS POR GÁS DESCONFORME Causado ao



CARREGADOR ou a terceiros

- 1.3.3.1 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.
- 1.3.3.2 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 do responsáveis pelo GÁS DESCONFORME, (iii) toda documentação apresentada pelo carregador prejudicado em sua notificação inicial.
- 1.3.3.3 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.
- 1.3.3.4 Após comprovação pelo TRANSPORTADOR do pagamento integral dos valores pleiteados descritos no item 1.3.3.1 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.
- 1.3.3.5 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 1.3.3.3 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 1.3.4 desta Cláusula.
- 1.3.4 Limite de Responsabilidade aplicável ao TRANSPORTADOR
- 1.3.4.1 Observado o limite de responsabilidade aplicável ao TRANSPORTADOR no âmbito deste CONTRATO estabelecido no item 9.2 do Anexo III ao CONTRATO, e sem prejuízo de eventual direito de regresso do TRANSPORTADOR em face do o(s) carregador(es) de entrada responsável(is) pelo GÁS DESCONFORME, o valor total do montante devido ao(s) carregador(es) e/ou terceiro prejudicado pelo GÁS DESCONFORME por força do previsto neste item 1.3.3, a ser ressarcido pelo TRANSPORTADOR, durante a vigência deste CONTRATO, está limitado ao valor equivalente à aplicação do percentual de 3% (três 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. Acima desse limite, não será exigível do TRANSPORTADOR qualquer reparação por GÁS DESCONFORME.



- 1.4 Identificação de GÁS DESCONFORME na REDE DE TRANSPORTE e continuidade do SERVIÇO DE TRANSPORTE
- 1.4.1 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.
- 1.4.2 Caso a desconformidade seja identificada pelo TRANSPORTADOR, este emitirá o AVISO DE GÁS DESCONFORME para os carregadores potencialmente afetados.
- 1.4.3 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.
- 1.4.4 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.
- 1.4.5 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.
- 1.4.6 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.
- 1.4.7 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.
- 1.4.8 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.



- 1.4.9 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 1.4.7 e 1.4.8 acima serão apuradas conforme as disposições previstas no Apêndice II deste TCG.
- 1.4.10 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.
- 1.4.11 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 o qual 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.
- 1.4.12 O TRANSPORTADOR encaminhará cópia dos AVISOS DE REDUÇÃO DE FLUXO à ANP.
- 1.4.13 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 nos casos em que a desconformidade do gás tenha sido causada pelo CARREGADOR DE ENTRADA, o qual 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.

CLÁUSULA SEGUNDA – MEDIÇÃO

2.1 Unidade de Medição

- 2.1.1 A unidade de medida de volume do GÁS utilizada nas leituras e nos registros dos equipamentos de medição será o METRO CÚBICO, considerando-se as CONDIÇÕES DE REFERÊNCIA.
- 2.1.2 Para apuração das QUANTIDADES DE GÁS em determinado DIA OPERACIONAL, os volumes medidos serão convertidos a energia na unidade BTU, tomando-se como base o PCS apurado em cada DIA OPERACIONAL, na forma do item 2.4.1. As QUANTIDADES DE GÁS, quando expressas em milhão de BTU (“MMBTU”), serão arredondadas para zero casas decimais. As QUANTIDADES DE GÁS, quando expressas em Mil METRO CÚBICO (“Mm³”), serão arredondadas para uma casa decimal.

2.2 Pressão Atmosférica Presumida

- 2.2.1 A pressão atmosférica absoluta utilizada para os cálculos de QUANTIDADES DE GÁS será considerada como sendo uma pressão específica, definida pelo TRANSPORTADOR, com



base na altitude real acima do nível do mar no local do medidor e será considerada constante durante o prazo de vigência do CONTRATO. A unidade de medida de pressão será o quilograma-força por centímetro quadrado ("kgf/cm²").

2.3 Requisitos Técnicos

2.3.1 Os requisitos técnicos, construtivos e metrológicos mínimos necessários do SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL deverão observar, com vistas a garantir a exatidão dos resultados de medição, as determinações contidas no Regulamento Técnico de Medição de Petróleo e Gás Natural, anexo à Resolução ANP/INMETRO nº1, de 10 de junho de 2013.

2.3.2 Os SISTEMAS DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL para transferência de custódia serão projetados, operados e mantidos, para operar dentro das INCERTEZAS DE MEDIÇÃO conforme especificado no Regulamento Técnico de Medição de Petróleo e Gás Natural, anexo à Resolução ANP/ INMETRO nº1 de 2013, desde que o ponto de operação esteja dentro dos Intervalos de Vazão Mensurável especificados no projeto, nos termos do Anexo I Apêndice B deste Contrato.

2.4 Poder Calorífico Superior e Fator de Compressibilidade do Gás

2.4.1 Observando-se o disposto na cláusula primeira do Anexo II, Apêndice I do TCG, o TRANSPORTADOR determinará, para cada DIA OPERACIONAL, o PODER CALORÍFICO SUPERIOR do GÁS entregue nos PONTOS DE SAÍDA, com base nas análises realizadas durante o referido DIA OPERACIONAL, no ponto de amostragem a montante mais próximo ao PONTO DE SAÍDA. o TRANSPORTADOR determinará, para cada DIA OPERACIONAL, o PODER CALORÍFICO SUPERIOR do GÁS recebido nos PONTOS DE ENTRADA, com base nas análises realizadas durante o referido DIA OPERACIONAL, nos pontos de amostragem localizados nos PONTOS DE ENTRADA.

2.4.2 O fator de compressibilidade do gás analisado em cada ponto de amostragem será atualizado com base na média das análises realizadas durante o referido DIA OPERACIONAL, e será atualizado no computador de vazão dos PONTOS DE ENTRADA e dos PONTOS DE SAÍDA no dia posterior a cada DIA OPERACIONAL.

2.5 Equipamentos do SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL

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

2.5.2 Quando houver interconexão da REDE DE TRANSPORTE com outras redes de gasodutos, ou outras instalações quaisquer, sob responsabilidade de terceiros, o TRANSPORTADOR, desde que aprovado pela ANP e acordado entre as PARTES, poderá utilizar, considerando para os fins do presente CONTRATO, as medições realizadas nas instalações do terceiro ao qual está interconectado, e, nesta hipótese, as medições realizadas serão consideradas como feitas pelo próprio TRANSPORTADOR.

2.5.3 Os dados apurados pelo SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL serão disponibilizados para



O CARREGADOR, NOS PONTOS DE ENTRADA e PONTOS DE SAÍDA objeto deste CONTRATO, por meio de sinal local com as informações dos registros dos elementos primários e secundários do SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL (vazão, pressão e temperatura). Onde aplicável, poderão ser disponibilizados os dados de composição do gás provenientes dos cromatógrafos do TRANSPORTADOR através do servidor de FTP (File Transfer Protocol) do TRANSPORTADOR. Reciprocamente, o TRANSPORTADOR poderá solicitar ao CARREGADOR que disponibilize os dados apurados pelo seu sistema de medição de gás natural, nos PONTOS DE ENTRADA e PONTOS DE SAÍDA objeto deste CONTRATO.

2.6 Calibração e Testes de Instrumentos de Medição

- 2.6.1 A calibração, inspeções dimensionais e os ajustes ordinários do SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL serão feitos pelo TRANSPORTADOR ou terceiro por ele contratado, no próprio local físico das instalações ou em seus laboratórios, segundo as exigências do Regulamento Técnico de Medição de Petróleo e Gás Natural, anexo à Resolução ANP/INMETRO nº1, de 10 de junho de 2013.
- 2.6.2 O TRANSPORTADOR enviará NOTIFICAÇÃO ao CARREGADOR, de forma a possibilitar que este, se o desejar, se faça representar, por sua conta e risco, para o acompanhamento dos testes ou calibrações. Na ausência de representante do CARREGADOR para acompanhar os trabalhos, estes poderão ser realizados independentemente da presença de representante do CARREGADOR, ressalvado o direito de o CARREGADOR requerer uma calibração extra nos termos do item 2.7.9 desta Cláusula do Apêndice I.
- 2.6.3 Os resultados obtidos em cada calibração deverão ser devidamente registrados em relatório e deverão ser disponibilizados ao CARREGADOR para consulta, até o 15º DIA do MÊS subsequente ao do evento de calibração.
- 2.6.4 As calibrações serão realizadas em conformidade com o Anexo B do Regulamento Técnico de Medição de Petróleo e Gás Natural, anexo à Resolução ANP/INMETRO nº1, de 10 de junho de 2013.
- 2.6.5 Os SISTEMAS DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL de transferência de custódia serão monitorados quanto aos limites de INCERTEZA DE MEDIÇÃO especificados no Regulamento Técnico de Medição de Petróleo e Gás Natural na Resolução ANP/INMETRO nº1, de 10 de junho de 2013.

2.7 Correção de Erros e Falhas de Medição

- 2.7.1 O erro máximo admissível para os instrumentos que compõem o SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL será:

Instrumento do SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL	Erro Máximo Admissível
--	------------------------



Instrumento de pressão estática	+/- 0,50 %
Instrumento de temperatura	+/- 0,50 %
Medidor de vazão tipo turbina	Conforme AGA-7
Medidor de vazão tipo ultrassônico	Conforme AGA-9
Cromatógrafo	Conforme ISO 6974

- 2.7.1.1 O TRANSPORTADOR poderá utilizar outros instrumentos de medição além dos descritos na tabela acima, desde que seja um instrumento que atenda aos critérios estabelecidos pelo Regulamento Técnico de Medição de Petróleo e Gás Natural, anexo à Resolução ANP/INMETRO nº1, de 10 de junho de 2013.
- 2.7.1.2 Todos os instrumentos relacionados na tabela acima terão sua periodicidade de calibração de acordo com a Resolução Conjunta ANP INMETRO N1, 2013.
- 2.7.1.3 O ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL máximo admissível será de +/- 1,5%;
- 2.7.1.4 Após realização das calibrações, os instrumentos do SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL serão sempre ajustados, em todos os casos em que a margem do erro admissível do instrumento tenha sido ultrapassada, conforme tabela acima.
- 2.7.2 Se algum equipamento que compõe o SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL apresentar erro dentro da margem de erro admissível nos termos da Cláusula 2.7.1, os registros anteriores desse equipamento serão considerados precisos no cômputo das QUANTIDADES DE GÁS.
- 2.7.3 Se algum equipamento que compõe o SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL apresentar erro fora da margem de erro admissível, nos termos da Cláusula 2.7.1, para o período desde a última calibração, o referido equipamento será imediatamente ajustado para registrar com precisão e será calculado o ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL nos termos da cláusula 2.7.4.
- 2.7.4 O cálculo do ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL dar-se-á da seguinte forma:
- 2.7.4.1 Será determinado o intervalo de tempo em que o equipamento que deu causa à análise permaneceu com erro acima do limite admissível nos termos da Cláusula 2.7.1, ressalvado que, não sendo conhecido este período, o intervalo de tempo a ser considerado para cálculo do ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL será equivalente à metade do tempo decorrido desde a data do último teste/calibração do equipamento, sob condição, no entanto, de que este intervalo de tempo em nenhum caso será superior a (i) 16 (dezesseis) DIAS para quaisquer medidores de PONTO DE ENTRADA ou (ii) 45 (quarenta e cinco) DIAS para os medidores de PONTOS DE SAÍDA, em ambos os casos contados regressivamente a partir da data de identificação do erro do SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL;
- 2.7.4.2 Para o intervalo de tempo definido no item 2.7.4.1 acima, serão apurados os valores médios de pressão, temperatura e vazão, e os erros individuais dos equipamentos que compõem



SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL, conforme descrito abaixo:

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

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

- (ii) Se aplicarmos a cada grandeza o erro indicado no certificado de calibração de cada instrumento de medição, calcular-se-á o valor corrigido da vazão, a partir da seguinte fórmula:

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

Onde:

<i>EP</i>	-	corresponde ao erro individual do equipamento medidor de pressão;
<i>EQ</i>	-	corresponde ao erro individual do equipamento medidor de vazão;
<i>ET</i>	-	corresponde ao erro individual do equipamento medidor de temperatura;
<i>EZ</i>	-	corresponde ao erro do fator de compressibilidade devido a correções nas condições de Pressão e Temperatura de operação;
<i>Q_b</i>	-	corresponde à vazão nas condições de referência (vazão média);
<i>Q_f</i>	-	corresponde à vazão na condição operacional (vazão média);
<i>P_f</i>	-	corresponde pressão nas condições operacionais (pressão média);
<i>P_b</i>	-	corresponde a pressão nas condições de referência;
<i>P_{atm}</i>		corresponde à pressão atmosférica
<i>T_f</i>	-	corresponde à temperatura absoluta nas condições operacionais (temperatura média);
<i>T_b</i>	-	corresponde à temperatura nas condições de referência;
<i>Z_f</i>	-	corresponde ao fator de compressibilidade nas condições operacionais;
<i>Z_b</i>	-	corresponde ao fator de compressibilidade nas condições de referência;

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



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

- 2.7.4.3 Os erros individuais serão aplicados a cada grandeza e o desvio final observado será o ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL.
- 2.7.5 Caso o ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL seja superior a 1,5% (um vírgula cinco por cento), para mais ou para menos, quaisquer registros anteriores à identificação do erro do SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL serão corrigidos para "erro zero". Nenhuma correção será considerada nos volumes medidos caso o ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL indique um desvio da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE ENTRADA e/ou QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA inferior a 1,5% (um vírgula cinco por cento), para mais ou para menos, prevalecendo, então, os registros anteriores do SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL.
- 2.7.6 Caso as calibrações indiquem que o SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL está operando com ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL acima do limite admissível definido no item 2.7.1.2 desta Cláusula, proceder-se-á ao seguinte:
- (i) serão registrados e apresentados ao CARREGADOR os procedimentos e a memória de cálculo do fator de correção, o resultado obtido e outros aspectos pertinentes;
 - (ii) caso o CARREGADOR esteja de acordo com os termos dos registros apresentados, o fator poderá ser de imediato empregado para os fins que objetivaram sua determinação;
 - (iii) caso o CARREGADOR não esteja de acordo com os termos dos registros apresentados, deverá notificar, de imediato, sua discordância ao TRANSPORTADOR, fundamentando os motivos de seu desacordo.
- 2.7.7 Ocorrendo o previsto no item 2.7.6 (iii), a controvérsia será decidida por PERITAGEM, segundo item 14.4 deste TCG. Para fins do disposto no item 14.8 deste TCG, caso a divergência das PARTES seja referente à margem de correção a ser aplicada, e o laudo do PERITO apresente resultado divergente das PARTES, todos os custos incorridos serão divididos por igual entre as PARTES.
- 2.7.8 Uma vez perfeitamente definido o período em que o SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL esteve operando com ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL acima do admissível serão aplicadas, para o período definido, as correções de valor igual aos desvios verificados, observado o disposto nos itens 2.7.1 e 2.7.4 desta Cláusula.
- 2.7.9 O CARREGADOR poderá, mediante NOTIFICAÇÃO ao TRANSPORTADOR, solicitar calibração extra de quaisquer equipamentos do SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL, hipótese na qual os correspondentes custos serão integralmente suportados pelo CARREGADOR, se o do SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL for considerado operando com ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL dentro do limite do admissível, ou pelo TRANSPORTADOR, se o SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL for considerado operando



com ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL acima do admissível, conforme especificado no item 2.7.1 desta Cláusula.

- 2.7.10 Havendo, em qualquer DIA, falha no SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL, sem interrupção no fornecimento de GÁS, a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE ENTRADA e a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA relativas a esse DIA serão determinadas da seguinte forma, em ordem de preferência:
- (i) utilizando-se o registro de qualquer equipamento de controle (do carregador, consumidor, terceiro interconectado etc., desde que fornecido pelo CARREGADOR num prazo de até cinco dias corridos após o dia afetado e validado pelo TRANSPORTADOR), se instalado e registrando com precisão;
 - (ii) estimando-se as QUANTIDADES DE GÁS com base no perfil operacional e histórico de registros do referido equipamento de medição. Métodos alternativos de apuração poderão ser acordados entre as PARTES, desde que respeitem as Resoluções vigentes, ou; ou
 - (iii) corrigindo-se o erro, se o percentual de erro puder ser determinado por calibração, teste ou cálculo matemático.
- 2.7.11 Serão submetidas à PERITAGEM com rateio em igual fração, para ambas as PARTES, das correspondentes despesas e custos de tal procedimento todas as demais questões ou controvérsias atinentes a esta Cláusula cujas determinações relativas a sua solução não tenham sido diferentemente dispostas em itens anteriores.

CLÁUSULA TERCEIRA – APURAÇÃO E ALOCAÇÃO DE GUS

3.1 Apuração de GUS

- 3.1.1 O TRANSPORTADOR apurará a QUANTIDADE DE GÁS que tenha sido efetivamente utilizada na operação da REDE DE TRANSPORTE em cada DIA OPERACIONAL, incluindo, sem limitação, o GÁS COMBUSTÍVEL, acrescido do GÁS NÃO CONTADO e das PERDAS OPERACIONAIS, sendo que:
- (i) O GÁS COMBUSTÍVEL será aquele efetivamente consumido pelos equipamentos e medido pelos equipamentos de medição específicos;
 - (ii) O TRANSPORTADOR calculará o GÁS NÃO CONTADO total da REDE DE TRANSPORTE, para cada DIA OPERACIONAL, com base na seguinte fórmula:

$$GNC = (EJ-1 - EJ + QDRRJ - QDREJ - GCOMJ - QPOJ - QPEJ)$$

Onde:



GNC	-	corresponde ao GÁS NÃO CONTADO do DIA OPERACIONAL em questão;
QDRRJ	-	corresponde ao total das QUANTIDADES DIÁRIAS MEDIDAS DE ENTRADA, no DIA OPERACIONAL em questão;
QDREJ	-	corresponde ao total das QUANTIDADES DIÁRIAS MEDIDAS DE SAÍDA, no DIA OPERACIONAL em questão;
GCOMJ	-	corresponde ao GÁS COMBUSTÍVEL utilizado no DIA OPERACIONAL em questão;
EJ	-	corresponde ao EMPACOTAMENTO total do DIA OPERACIONAL em questão;
EJ-1	-	corresponde ao EMPACOTAMENTO total do DIA OPERACIONAL anterior ao DIA OPERACIONAL em questão;
QPOJ	-	corresponde às PERDAS OPERACIONAIS apuradas no DIA OPERACIONAL em questão;
QPEJ	-	corresponde às PERDAS EXTRAORDINÁRIAS apuradas no DIA OPERACIONAL em questão;
J	-	corresponde a um determinado DIA OPERACIONAL no MÊS em questão;

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

3.2 Alocação de Gás para Uso no Sistema

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

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

CLÁUSULA QUARTA - OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DAS INSTALAÇÕES

4.1 Padrões de Operação e Manutenção

4.1.1 O TRANSPORTADOR operará, monitorará e manterá a REDE DE TRANSPORTE utilizando seus manuais e padrões de operação de gasodutos, com base em boas práticas da indústria de



gás natural e de acordo com o estabelecido no Regulamento Técnico de Dutos Terrestres para Movimentação de Petróleo, Derivados e Gás Natural (RTDT), anexo à Resolução ANP nº 6 de 03/02/2011, para a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE.

- 4.1.2 O TRANSPORTADOR terá o direito de alterar, modificar, aumentar, reparar, manter ou tomar providências para conservar e evitar danos à sua REDE DE TRANSPORTE, e envidará seus melhores esforços para que, na máxima extensão razoavelmente praticável, as operações realizadas não afetem adversamente a capacidade do TRANSPORTADOR em prestar os SERVIÇOS DE TRANSPORTE contemplados neste CONTRATO.
- 4.1.3 O TRANSPORTADOR e o CARREGADOR devem conduzir suas respectivas operações de maneira que a comunicação entre as PARTES deverá ser cooperativa e, sempre que possível, uma PARTE deverá avisar à outra sobre qualquer ocorrência ou condição operacional que presumidamente poderá afetar a qualidade, QUANTIDADE ou pressão do GÁS NOS PONTOS DE ENTRADA e PONTOS DE SAÍDA.
- 4.2 MANUTENÇÕES PROGRAMADAS
- 4.2.1 O TRANSPORTADOR terá o direito de interromper ou reduzir a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE para efetuar MANUTENÇÕES PROGRAMADAS, sem incorrer em qualquer penalidade em decorrência de tal interrupção ou redução.
- 4.2.2 O TRANSPORTADOR apresentará ao CARREGADOR um planejamento semestral de MANUTENÇÃO PROGRAMADA em sua REDE DE TRANSPORTE, contemplando as MANUTENÇÕES PROGRAMADAS de cada mês, que possam afetar a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE. Neste caso, o documento deverá constar informações sobre a natureza das atividades a serem executadas, dias e locais onde serão executadas e a extensão da redução da capacidade de transporte.
- 4.2.3 Na medida em que uma MANUTENÇÃO PROGRAMADA possa causar uma interrupção ou redução do SERVIÇO DE TRANSPORTE em data coincidente com o período de pico de demanda do CARREGADOR, o TRANSPORTADOR envidará esforços razoáveis para reprogramar a data da MANUTENÇÃO PROGRAMADA de forma a reduzir o seu impacto para o CARREGADOR.
- 4.2.4 O CARREGADOR deverá considerar, em suas NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE, o planejamento semestral de MANUTENÇÃO PROGRAMADA.
- 4.2.5 Qualquer alteração no planejamento semestral de MANUTENÇÃO PROGRAMADA deverá ser confirmada pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR mediante NOTIFICAÇÃO com, no mínimo, 10 (dez) DIAS de antecedência, detalhando o período em que se dará a manutenção e a CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE que será afetada pela mesma.
- 4.2.6 Caso o TRANSPORTADOR não apresente NOTIFICAÇÃO, valerá o disposto no planejamento semestral de MANUTENÇÃO PROGRAMADA.
- 4.2.7 No caso de uma MANUTENÇÃO PROGRAMADA, o CARREGADOR permanecerá obrigado a pagar o ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE atribuível ao DIA OPERACIONAL em questão.



4.3 MANUTENÇÕES NÃO-PROGRAMADAS

- 4.3.1 Serviços de manutenção, reparo, redução de capacidade de instalações ou substituição, executados em caráter tempestivo, decorrentes de condição operacional não-prevista, que não se enquadre em nenhuma das hipóteses previstas no item 8.2.1 do Anexo III deste CONTRATO, ou de FORÇA MAIOR, , que afete a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE ou coloque em risco, ameace a segurança ou a integridade da REDE DE TRANSPORTE, serão considerados como MANUTENÇÃO NÃO-PROGRAMADA.
- 4.3.2 Observado o item 4.3.1 acima, serviços de manutenção não previstos no planejamento semestral de MANUTENÇÃO PROGRAMADA, ou notificados em prazo inferior a 10 (dez) DIAS, serão classificados como MANUTENÇÃO NÃO-PROGRAMADA.
- 4.3.3 As MANUTENÇÕES NÃO-PROGRAMADAS, que afetem ou possam vir a afetar o SERVIÇO DE TRANSPORTE, devem ser notificadas ao CARREGADOR, com tanta antecedência quanto for razoavelmente praticável, e a comunicação deve incluir, no mínimo, localização, situação operacional, impactos ao SERVIÇO DE TRANSPORTE, previsão de prazo para execução da manutenção e expectativa de normalização da condição operacional.
- 4.3.4 O TRANSPORTADOR poderá, preventivamente, reduzir ou interromper o SERVIÇO DE TRANSPORTE, caso seja identificada condição que coloque em risco a integridade ou a segurança das instalações.
- 4.3.5 Para cada DIA OPERACIONAL em que o TRANSPORTADOR não prestar integralmente o SERVIÇO DE TRANSPORTE em decorrência de uma MANUTENÇÃO NÃO-PROGRAMADA, a obrigação do CARREGADOR de pagar o ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE atribuível ao DIA OPERACIONAL em questão será reduzida em valor proporcional à QUANTIDADE DE GÁS não disponibilizada pelo TRANSPORTADOR nesse DIA OPERACIONAL.

4.4 Atendimento a Situações Contingenciais

- 4.4.1 O TRANSPORTADOR dará ciência ao CARREGADOR, e vice-versa, mediante NOTIFICAÇÃO, caso ocorra alteração temporária das condições operacionais de pressão e vazão dos PONTOS DE ENTRADA e PONTOS DE SAÍDA para atendimento a situações contingenciais, conforme previsto nos Procedimentos Mútuos de Operação, estabelecidos no Regulamento Técnico de Dutos Terrestres para Movimentação de Petróleo, Derivados e Gás Natural (RTDT), anexo à Resolução ANP nº 6 de 03/02/2011, que afetem ou possam vir a afetar a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE.
- 4.4.2 Caso a alteração das condições operacionais de pressão e/ou vazão seja solicitada pelo CARREGADOR, os eventuais custos associados à referida alteração serão de responsabilidade do CARREGADOR solicitante.



APÊNDICE II - BALANCEAMENTO

CLÁUSULA PRIMEIRA – REGRAS DE BALANCEAMENTO

1.1 Princípios Gerais

- 1.1.1 De modo a manter sob controle o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA, constitui obrigação de cada carregador que utilize a REDE DE TRANSPORTE manter sob controle o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR na ZONA DE BALANCEAMENTO em cada PERÍODO DE BALANCEAMENTO, de modo a minimizar a necessidade de o TRANSPORTADOR empreender AÇÕES DE BALANCEAMENTO.
- 1.1.2 Os carregadores são responsáveis por manter o BALANCEAMENTO de seus PORTFÓLIOS, ou seja, por manter em zero a diferença entre as QUANTIDADES DE GÁS injetadas e retiradas da REDE DE TRANSPORTE em determinada ZONA DE BALANCEAMENTO.
- 1.1.3 Os carregadores poderão transacionar QUANTIDADES DE GÁS entre si com o objetivo de ajustar o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR na ZONA DE BALANCEAMENTO, sendo certo que todas as transações deverão ser previamente notificadas ao TRANSPORTADOR, observando-se o procedimento previsto no item 1.7 deste Apêndice II, Anexo III.
- 1.1.4 Caso em determinado PERÍODO DE BALANCEAMENTO seja verificada a existência de SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA e/ou SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR que não tenha sido corrigido nos termos dos itens 1.1.1, 1.1.2 e 1.1.3 acima, o TRANSPORTADOR poderá empregar, a seu exclusivo critério, as AÇÕES DE BALANCEAMENTO cabíveis, de acordo com a severidade do DESEQUILÍBRIO, inclusive efetuando compra e venda de gás natural por meio de operação de FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA.

1.2 AÇÕES DE BALANCEAMENTO do TRANSPORTADOR

- 1.2.1 Independentemente das ações individuais que os carregadores possam tomar, o TRANSPORTADOR deve assegurar o BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE, a fim de que o GÁS seja transportado de forma segura e eficaz, mantendo a REDE DE TRANSPORTE dentro de limites operacionais compatíveis com a gestão eficiente do sistema de transporte, de acordo com a regulação vigente.
- 1.2.2 O TRANSPORTADOR garantirá o cumprimento das regras de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE e PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE, nos termos da Cláusula Segunda, deste Apêndice do TCG e monitorará as injeções e as retiradas de GÁS de todos os carregadores, de forma a manter sob controle o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA.
- 1.2.3 As seguintes AÇÕES DE BALANCEAMENTO, dentre outras, poderão ser empregadas pelo TRANSPORTADOR, para fins de BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE em cada ZONA DE BALANCEAMENTO:
 - (i) Emitir alertas aos carregadores, sob a forma de NOTIFICAÇÕES;



- (ii) Efetuar a compra ou venda de quantidades de gás de forma a ajustar o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA, por meio dos GSA TRANSPORTE ENTRADA ou por meio do GSA TRANSPORTE SAÍDA;
- (iii) Efetuar a compra ou a venda de quantidades de gás por meio de opções de compra e venda outorgadas pelos carregadores em favor do TRANSPORTADOR na forma dos itens 1.10.2.3 e 1.10.2.4 desta Cláusula, de forma a minimizar ou quitar os respectivos SALDOS DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR; e
- (iv) Restringir e/ou interromper o fluxo de gás em qualquer PONTO DE ENTRADA, PONTO DE SAÍDA, PONTO DE INTERCONEXÃO ou em qualquer outro local da REDE DE TRANSPORTE, iniciando-se a medida, a partir da instalação referente ao CARREGADOR que ocasionou o DESEQUILÍBRIO se, a critério do TRANSPORTADOR, tal ação tiver impacto positivo no BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE. Caso contrário, as AÇÕES DE BALANCEAMENTO serão definidas pelo TRANSPORTADOR de modo a minimizar os impactos para os demais carregadores.

1.2.4 Os custos das AÇÕES DE BALANCEAMENTO referentes aos itens 1.2.3 “ii” e “iii” incluindo, mas não se limitando a, os relativos a encargos tributários e diferenças de alíquotas entre a venda e a compra de gás pelo TRANSPORTADOR para fins de recomposição do BALANCEAMENTO, serão atribuídos aos carregadores na proporção em que tenham dado causa à necessidade de atuação do TRANSPORTADOR, com base nos seus respectivos SALDOS DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR, observando-se o disposto na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, e sem prejuízo da cobrança do ENCARGO DE CUSTOS FIXOS DE COMPRA E VENDA DE Gás que será aplicável a todos os carregadores, independentemente de quem tenha dado causa, previsto no Anexo II, A ou B, conforme o caso, Apêndice B deste CONTRATO.

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

1.2.6 Sem prejuízo das AÇÕES DE BALANCEAMENTO descritas no item 1.2.3 desta Cláusula, o TRANSPORTADOR poderá implementar outras medidas para BALANCEAMENTO coordenadas com outros transportadores de GÁS NATURAL, devidamente homologadas da ANP, observando-se o disposto da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL. Os carregadores terão conhecimento de tais medidas para Balanceamento previamente a sua aplicação pelo TRANSPORTADOR.

1.3 FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA

1.3.1 O TRANSPORTADOR, a seu exclusivo critério, efetuará compra e venda de gás natural com os carregadores e/ou terceiros para fins de FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA, observado o disposto abaixo.

1.3.2 Emprego de FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA para correção de SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA: o TRANSPORTADOR poderá, a seu exclusivo critério, empregar a FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA, comprando ou vendendo gás natural por meio do GSA TRANSPORTE ENTRADA



e/ou do GSA TRANSPORTE SAÍDA, respectivamente, sempre que constatar a ocorrência de níveis de DESEQUILÍBRIO ALTO ou DESEQUILÍBRIO SEVERO, conforme descrito no item 1.8.1.1 (ii) desta Cláusula do Apêndice II do TCG, até que o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA retorne a uma condição de nível do DESEQUILÍBRIO MARGINAL, conforme seja o caso e de acordo com o planejamento operacional da REDE DE TRANSPORTE.

- 1.3.3 Emprego de FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA para correção de SALDOS DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO dos CARREGADORES: o TRANSPORTADOR poderá empregar a FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA, comprando ou vendendo gás natural por meio do exercício de opções previstas nos itens 1.10.2.3 e 1.10.2.4 para ajuste dos PORTFÓLIOS dos CARREGADORES, vendendo ou comprando GÁS resultante dos SALDOS DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO dos CARREGADORES.
- 1.3.4 A critério do TRANSPORTADOR os mecanismos descritos nos itens 1.3.2 e 1.3.3 acima poderão ser utilizados de forma combinada.
- 1.3.5 Em cada PERÍODO DE BALANCEAMENTO o preço do gás relacionado às AÇÕES DE BALANCEAMENTO com emprego de FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA será, para o CARREGADOR:
- (i) No caso de operação de compra e venda efetuada pelo TRANSPORTADOR, na qualidade de vendedor, e o CARREGADOR, na qualidade de comprador, para correção de DESEQUILÍBRIO NEGATIVO:
 - (a) o preço do gás será igual ao preço médio do ESTOQUE DE GÁS DO TRANSPORTADOR, caso a venda ao CARREGADOR seja feita sem que haja necessidade de aquisição de gás correspondente via GSA TRANSPORTE ENTRADA, e o seu pagamento será conforme os mesmos prazos e condições previstos para os DOCUMENTOS DE COBRANÇA emitidos pelo TRANSPORTADOR conforme item 10.1.1; ou
 - (b) o preço do gás será igual ao preço médio do ESTOQUE DE GÁS EXTRAORDINÁRIO DE ENTRADA do TRANSPORTADOR, caso seja necessária a aquisição de gás correspondente via GSA TRANSPORTE ENTRADA, sendo tal preço médio acrescido da variação do Sistema Especial de Liquidação e Custódia (SELIC) publicada pelo Banco Central do Brasil em <http://www.bcb.gov.br/htms/selic/selicacumul.asp> apurada e acumulada desde o dia em que o TRANSPORTADOR efetuar o pagamento do gás no âmbito do GSA TRANSPORTE ENTRADA até a data do efetivo pagamento do gás vendido pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR por meio da opção de venda, e o seu pagamento será conforme os prazos e condições previstos para os DOCUMENTOS DE COBRANÇA emitidos pelo TRANSPORTADOR conforme item 10.1.1. De forma a implementar o previsto neste item, o TRANSPORTADOR poderá empregar projeções da variação da SELIC no faturamento do gás natural, conforme séries de estatísticas consolidadas publicadas pelo Banco Central do Brasil em <https://www3.bcb.gov.br/expectativas/publico>.
 - (ii) No caso de operação de compra e venda efetuada pelo TRANSPORTADOR, na qualidade de comprador, e o CARREGADOR, na qualidade de vendedor, para correção de DESEQUILÍBRIO POSITIVO:
 - (a) o preço do gás será igual ao preço médio do ESTOQUE DE GÁS DO TRANSPORTADOR



sem que haja a necessidade de venda de gás correspondente via GSA TRANSPORTE SAÍDA, devendo o CARREGADOR emitir os competentes documentos fiscais para efetuar a cobrança dos valores a ele devidos conforme prazos e condições estabelecidos no item 10.1.4 do TCG; ou

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

1.4 PLATAFORMA DE BALANCEAMENTO

1.4.1 Alternativamente à utilização da FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA, o TRANSPORTADOR poderá comprar ou vender GÁS junto aos carregadores por meio de PLATAFORMA DE BALANCEAMENTO, observando-se o previsto no item 1.4.2 abaixo.

1.4.2 Desde que a PLATAFORMA DE BALANCEAMENTO seja implementada, esteja operacional e tenha liquidez suficiente para atender às necessidades de BALANCEAMENTO, o TRANSPORTADOR publicará em PLATAFORMA DE BALANCEAMENTO a intenção de compra ou intenção de venda de GÁS para fins de BALANCEAMENTO. A partir das informações fornecidas pelo TRANSPORTADOR, como, exemplificadamente, preço, quantidade de GÁS e localização aplicável das injeções e/ou retiradas do sistema, os carregadores interessados apresentarão suas propostas de compra ou venda de GÁS e o TRANSPORTADOR adquirirá ou fornecerá GÁS, na medida do necessário para atender às AÇÕES DE BALANCEAMENTO.

1.5 SERVIÇO DE FLEXIBILIDADE DA REDE

1.5.1 O TRANSPORTADOR ofertará, ao seu exclusivo critério, aos carregadores SERVIÇO DE FLEXIBILIDADE DE REDE, que corresponde à utilização da margem de flexibilidade operacional da REDE DE TRANSPORTE para acomodação de SALDOS DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR incorridos no PERÍODO DE BALANCEAMENTO anterior.

1.5.2 O SERVIÇO DE FLEXIBILIDADE DE REDE será utilizado pelos carregadores que apresentarem SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR, positivo ou negativo, ao final do PERÍODO DE BALANCEAMENTO anterior, em quantidade limitada ao próprio SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR ou ao limite de tolerância do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR nos termos do item 1.5.3 abaixo, o que for menor (em valor absoluto), para quitação no PERÍODO DE BALANCEAMENTO subsequente.

1.5.3 O limite de tolerância do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR será dado pela seguinte fórmula:

$$LTP = \pm 5\% \times \left[\frac{QDCE + QDCEo}{2} + \frac{QDCS + QDCSo}{2} \right]$$

Onde:



LTP	limite de tolerância do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR;
QDCE	QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA DE ENTRADA;
QDCS	QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA DE SAÍDA;
QDCEo	quantidade diária contratada de entrada nos demais contratos de transporte do CARREGADOR com o TRANSPORTADOR;
QDCSo	quantidade diária contratada de saída nos demais contratos de transporte do CARREGADOR com o TRANSPORTADOR.

1.5.4 O uso do SERVIÇO DE FLEXIBILIDADE DE REDE é automático e deverá ser considerado pelo CARREGADOR no processo de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE, nos termos do item 2.3 deste Apêndice do TCG.

1.5.5 Não obstante o estabelecido acima, o CARREGADOR DE SAÍDA não poderá encerrar um MÊS com SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR negativo. Caso seja apurado que o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR é negativo após o último PERÍODO DE BALANCEAMENTO de um determinado MÊS, o saldo deverá ser zerado (i) pelo CARREGADOR DE SAÍDA, por meio da transação prevista no item 1.1.3, informada por meio de NOTIFICAÇÃO DE TRANSAÇÃO ou (ii) pelo TRANSPORTADOR, mediante o exercício da opção de venda de gás de que trata o item 1.10.2.3.

1.5.5.1 Na operação de liquidação Mensal do SALDO DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR negativo na forma do item 1.5.5, seja ela realizada pelo CARREGADOR DE SAÍDA ou pelo TRANSPORTADOR, não será aplicável o limite de tolerância previsto no item 1.5.3.

1.6 Responsabilidades de BALANCEAMENTO do CARREGADOR

1.6.1 O CARREGADOR deve executar suas injeções e retiradas de GÁS na ZONA DE BALANCEAMENTO de acordo com o estabelecido em suas PROGRAMAÇÕES DE TRANSPORTE para o PERÍODO DE BALANCEAMENTO em questão, observadas as tolerâncias de VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DE DIÁRIA estabelecidas em seu(s) CONTRATO(S), no Anexo I, A ou B, conforme o caso, Apêndice D, com o objetivo de perseguir o BALANCEAMENTO de seu PORTFÓLIO individual ao longo de todo o PERÍODO DE BALANCEAMENTO.

1.6.2 O CARREGADOR deve, ao final de cada PERÍODO DE BALANCEAMENTO, observado o limite de tolerância do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR estabelecido no item 1.5.3 deste Apêndice, atingir o BALANCEAMENTO de seu PORTFÓLIO individual.

1.6.3 O CARREGADOR arcará, na medida a que lhe der causa, com os custos das AÇÕES DE BALANCEAMENTO tomadas pelo TRANSPORTADOR para garantir o BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE e do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA.

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

1.7.1 Os carregadores poderão, ao longo do PERÍODO DE BALANCEAMENTO, efetuar entre si, a troca de titularidade do GÁS sob custódia do TRANSPORTADOR, por meio de NOTIFICAÇÕES



DE TRANSAÇÃO, nos termos do item 1.7.3 desta Cláusula do Apêndice II do TCG, desde que o GÁS tenha origem no mesmo PONTO DE ENTRADA realizada no mesmo HUB VIRTUAL DE NEGOCIAÇÃO.

- 1.7.2 As trocas de titularidade não implicarão em alteração das QUANTIDADES DE GÁS para injeção e retirada nos PONTOS DE ENTRADA e PONTOS DE SAÍDA, validadas pelo TRANSPORTADOR no processo de NOMINAÇÃO E PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE, nos termos da Cláusula Segunda deste Apêndice II do TCG.
- 1.7.3 NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO: Até o final da 22ª (vigésima segunda) hora do próprio DIA OPERACIONAL em questão, o CARREGADOR poderá enviar ao TRANSPORTADOR NOTIFICAÇÃO DE TRANSAÇÃO contendo as seguintes informações:
- (i) Identificação da transação como transação de compra ou transação de venda de GÁS;
 - (ii) QUANTIDADES DE GÁS objeto de troca de titularidade;
 - (iii) Identificação do CARREGADOR com quem se está realizando a troca de titularidade;
 - (iv) Identificação dos PORTFÓLIOS de origem e destino das QUANTIDADES DE GÁS onde a troca de titularidade ocorrerá;
 - (v) Horário de efetivação da troca de titularidade (hora inteira) para o próprio DIA OPERACIONAL em questão, sendo que este horário não deve ser anterior ao horário de emissão da NOTIFICAÇÃO DE TRANSAÇÃO; e
 - (vi) Identificação do PONTO DE ENTRADA onde será realizada a troca de titularidade.
- 1.7.4 O TRANSPORTADOR somente validará as trocas de titularidade após receber NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO com QUANTIDADES DE GÁS, identificação dos PORTFÓLIOS e horário de efetivação idênticos de ambos os CARREGADORES que realizarão a transação.
- 1.7.5 O CARREGADOR poderá apresentar NOTIFICAÇÃO DE TRANSAÇÃO independentemente de ter apresentado NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE para o DIA OPERACIONAL em questão.
- 1.7.6 As NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO referem-se exclusivamente à troca de titularidade de moléculas, não implicando em intercâmbio de CAPACIDADE DIÁRIA CONTRATADA de transporte.
- 1.8 Ferramentas para Acompanhamento de SALDOS DE DESEQUILÍBRIO: Uma vez estabelecida pelo TRANSPORTADOR a PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE para determinada ZONA DE BALANCEAMENTO, o TRANSPORTADOR e todos os carregadores que utilizam a REDE DE TRANSPORTE devem ter como objetivo manter o BALANCEAMENTO ao longo do PERÍODO DE BALANCEAMENTO. Para auxiliar os carregadores no cumprimento de tal obrigação, o TRANSPORTADOR disponibilizará ferramentas para acompanhamento do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA e do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR, conforme descrito nos itens 1.8.1, 1.8.2 e 1.8.3 a seguir.



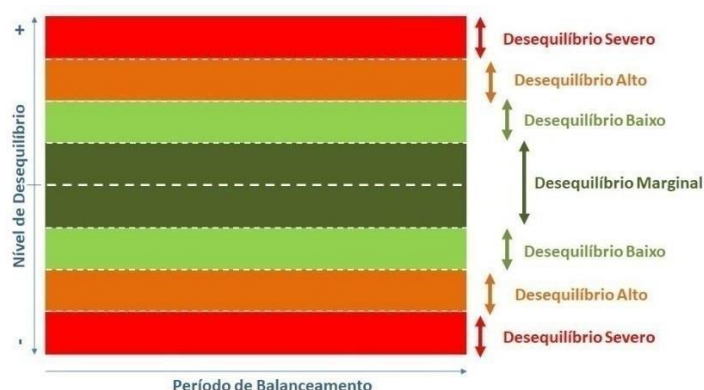
1.8.1 Gráfico de Balanceamento da Zona de Balanceamento

1.8.1.1 O Gráfico de Balanceamento é a representação esquemática das condições de BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE na ZONA DE BALANCEAMENTO, para o PERÍODO DE BALANCEAMENTO de referência. Neste gráfico serão apresentados:

- (i) Níveis de Desequilíbrio – setores do Gráfico de Balanceamento da ZONA DE BALANCEAMENTO que representam diferentes graus de criticidade de desequilíbrio do SISTEMA DE TRANSPORTE para o PERÍODO DE BALANCEAMENTO, e que demandam diferentes AÇÕES DE BALANCEAMENTO quando atingidas, conforme descrito a seguir:
 - (a) **Nível de DESEQUILÍBRIO MARGINAL:** zona de criticidade muito baixa. Quando o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA encontrar-se nesta zona, nenhuma AÇÃO DE BALANCEAMENTO do TRANSPORTADOR será necessária. Os carregadores devem por iniciativa própria tomar medidas intradiárias para equilíbrio de seus PORTFÓLIOS individuais.
 - (b) **Nível de DESEQUILÍBRIO BAIXO:** zona de criticidade baixa. Quando o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA encontrar-se nesta zona, os carregadores serão notificados para tomar medidas intradiárias para equilíbrio de seus PORTFÓLIOS individuais.
 - (c) **Nível de DESEQUILÍBRIO ALTO:** zona de criticidade média. Quando o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA encontrar-se nesta zona, o TRANSPORTADOR poderá realizar prontamente AÇÕES DE BALANCEAMENTO, inclusive executando ordens de compra ou venda de GÁS para que o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA retorne ao nível de DESEQUILÍBRIO MARGINAL, nos termos do item 1.3 desta Cláusula do Apêndice II do TCG. Adicionalmente, os carregadores serão notificados para tomar medidas intradiárias para equilíbrio de seus PORTFÓLIOS individuais.
 - (d) **Nível de DESEQUILÍBRIO SEVERO:** zona de criticidade alta. Quando o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA encontrar-se nesta zona, o TRANSPORTADOR realizará AÇÕES DE BALANCEAMENTO por meio de ordens imediatas de compra ou venda de GÁS, nos termos do item 1.3 desta Cláusula do Apêndice II do TCG, podendo incluir intervenção nas QUANTIDADES DE GÁS injetadas e/ou retiradas do sistema pelos carregadores.
- (ii) Curva de Saldo de Desequilíbrio do Sistema (SDS) – conforme descrito no item 1.8.2.1 desta Cláusula.



1.8.1.2 A figura a seguir ilustra o Gráfico de Balanceamento:

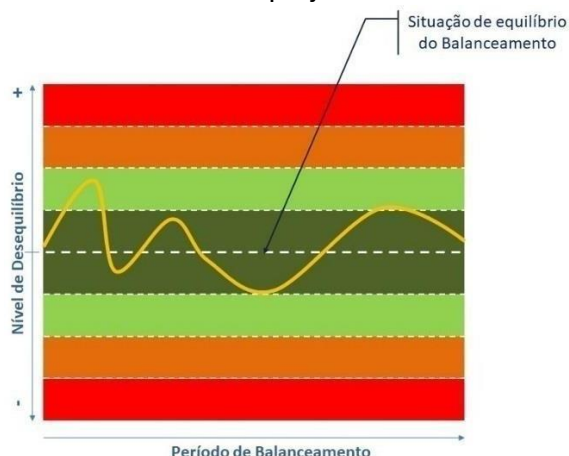


1.8.2 Curvas de Balanceamento e SALDO DE DESEQUILÍBRIO

1.8.2.1 O SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA é, para qualquer momento, a diferença acumulada, a partir do início do PERÍODO DE BALANCEAMENTO, entre todas as QUANTIDADES DE GÁS injetadas nos PONTOS DE ENTRADA, e as QUANTIDADES DE GÁS retiradas nos PONTOS DE SAÍDA ou ZONAS DE SAÍDA, realizadas por todos os carregadores na mesma ZONA DE BALANCEAMENTO.

1.8.2.2 A Curva de SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA (curva SDS), é a curva que representa o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA. A posição desta curva em relação ao zero (situação de equilíbrio) no Gráfico de Balanceamento, ao longo do PERÍODO DE BALANCEAMENTO, norteará as AÇÕES DE BALANCEAMENTO do TRANSPORTADOR para garantir o BALANCEAMENTO operacional do sistema.

1.8.2.3 A figura a seguir ilustra a curva SDS projetada no Gráfico de Balanceamento:



1.8.2.4 O SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR é, para qualquer momento, em uma dada ZONA DE BALANCEAMENTO, a diferença acumulada entre as QUANTIDADES DE GÁS programadas e as injetadas por um carregador nos PONTOS DE ENTRADA com e a diferença acumulada entre QUANTIDADES DE GÁS programadas e as retiradas por este mesmo carregador nos PONTOS DE SAÍDA.



$$SDPC = SDPC_{D-1} + [(\sum QGIC - \sum QGPEC) - (\sum QGRC - \sum QGPSC)];$$

Onde:

<i>SDPC</i>	SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR;
<i>SDPC_{D-1}</i>	SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR apurado no final do PERÍODO DE BALANCEAMENTO anterior;
<i>QGIC</i>	QUANTIDADES DE GÁS injetadas pelo CARREGADOR NOS PONTOS DE ENTRADA;
<i>QGPEC</i>	QUANTIDADES DE GÁS programadas para injeção pelo CARREGADOR NOS PONTOS DE ENTRADA e/ou para correção de desequilíbrios negativos pré-existent;
<i>QGRC</i>	QUANTIDADES DE GÁS retiradas pelo CARREGADOR NOS PONTOS DE SAÍDA;
<i>QGPSC</i>	QUANTIDADES DE GÁS programadas para retirada pelo CARREGADOR NOS PONTOS DE SAÍDA e/ou para correção de desequilíbrios positivos pré-existent.

1.8.2.5 A Curva de SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR, (curva SDP), é a curva que representa o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR, ao longo de determinado período. A posição desta curva em relação ao zero (situação de equilíbrio) ao longo PERÍODO DE BALANCEAMENTO norteará as ações do CARREGADOR para garantir o BALANCEAMENTO de seu PORTFÓLIO e, conseqüentemente, o BALANCEAMENTO operacional do SISTEMA DE TRANSPORTE.

1.8.2.6 Para composição do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR, o TRANSPORTADOR tomará como referência a titularidade do GÁS sob custódia de cada carregador dentro da REDE DE TRANSPORTE conforme registrado no processo de PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE, nos termos da Cláusula Segunda deste Apêndice do TCG e nas NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO, nos termos do item 1.7 desta Cláusula.

1.8.2.7 As trocas de titularidade ocorridas por meio de NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO nos termos do item 1.7 deste Apêndice do TCG serão computadas no SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR como uma injeção instantânea de GÁS, no caso de compra, ou como uma retirada instantânea de GÁS, em caso de venda, no horário de efetivação estabelecido na NOTIFICAÇÃO DE TRANSAÇÃO.

1.8.3 Sinal das Curvas de Balanceamento do Sistema e Sinal do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO CARREGADOR

1.8.3.1 O sinal da curva de balanceamento é, para um determinado momento, a tendência de inflexão da curva SDS ou da curva SDP. O sinal da curva será negativo caso, em determinado momento, a soma acumulada das QUANTIDADES DE GÁS injetadas (entradas) na ZONA DE BALANCEAMENTO seja inferior à soma das QUANTIDADES DE GÁS retiradas (saídas) na ZONA DE BALANCEAMENTO, para cada conjunto de entradas e saídas que compõe cada curva. O sinal da curva será positivo no caso contrário.

1.8.3.2 O sinal do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR será negativo caso, em determinado momento, a soma acumulada das QUANTIDADES DE GÁS injetadas



(entradas) na ZONA DE BALANCEAMENTO seja inferior à soma das QUANTIDADES DE GÁS retiradas (saídas) na ZONA DE BALANCEAMENTO, para cada conjunto de entradas e saídas que compõem o PORTFÓLIO deste CARREGADOR. O sinal do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR será positivo no caso contrário.

1.9 Etapas de Balanceamento no Decorrer do Período de Balanceamento

- 1.9.1 O TRANSPORTADOR disponibilizará ao CARREGADOR, com base em dados operacionais, a partir do início de cada PERÍODO DE BALANCEAMENTO, em intervalos de até 6 (seis) horas, o Gráfico de Balanceamento e as curvas SDS e SDP do próprio CARREGADOR, para fins de acompanhamento do BALANCEAMENTO do sistema e do desempenho de seu PORTFÓLIO NA ZONA DE BALANCEAMENTO.
- 1.9.2 O CARREGADOR deverá realizar as injeções e retiradas na ZONA DE BALANCEAMENTO, ao longo do PERÍODO DE BALANCEAMENTO, de acordo com a PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE realizada pelo TRANSPORTADOR, conforme descrito no Cláusula Segunda deste Apêndice II do TCG e acompanhar o desempenho de seus PORTFÓLIOS individuais por meio das curvas SDP, com vistas a mantê-los em equilíbrio.
- 1.9.3 Durante o PERÍODO DE BALANCEAMENTO, enquanto o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA se mantiver no nível de DESEQUILÍBRIO MARGINAL, independentemente do sinal da curva, o TRANSPORTADOR não tomará nenhuma AÇÃO DE BALANCEAMENTO e o CARREGADOR não será obrigado a tomar nenhuma medida de BALANCEAMENTO.
- 1.9.4 Durante o PERÍODO DE BALANCEAMENTO, caso o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA atinja o nível de DESEQUILÍBRIO BAIXO, independentemente do sinal da curva, o TRANSPORTADOR notificará os carregadores com o sinal da SDP convergente com o sinal da SDS para tomarem medidas com vistas a restabelecer o equilíbrio de seus PORTFÓLIOS.
- 1.9.5 Durante o PERÍODO DE BALANCEAMENTO, caso o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA atinja o nível de DESEQUILÍBRIO ALTO, independentemente do sinal da curva, o TRANSPORTADOR notificará os CARREGADORES com o sinal da SDP convergente com o sinal da SDS e poderá realizar AÇÕES DE BALANCEAMENTO, comprando ou vendendo GÁS com vistas a realizar o BALANCEAMENTO do sistema, na ZONA DE BALANCEAMENTO.
- 1.9.6 Durante o PERÍODO DE BALANCEAMENTO, caso o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA atinja o nível de DESEQUILÍBRIO SEVERO, independentemente do sinal da curva, o TRANSPORTADOR notificará os CARREGADORES com o sinal da SDP convergente com o sinal da SDS e realizará imediatamente AÇÕES DE BALANCEAMENTO, comprando ou vendendo de GÁS com vistas a realizar o BALANCEAMENTO do sistema, podendo inclusive restringir, levando em consideração o sinal da SDP do CARREGADOR, injeções e/ou retiradas de GÁS, sem necessidade de autorização prévia do CARREGADOR.
- 1.9.7 Para o cálculo de cada SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR não serão levadas em consideração as transações de troca de titularidade não notificadas ao TRANSPORTADOR, nos termos do item 1.7 desta Cláusula do Apêndice II do TCG, até o momento da realização da AÇÃO DE BALANCEAMENTO.
- 1.10. Apuração e Liquidação de SALDOS DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA e SALDO DO



DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR ao Fim do PERÍODO DE BALANCEAMENTO

1.10.1 Apuração e Liquidação de SALDOS DE DESEQUILÍBRIO

- 1.10.1.1 Ao término de cada PERÍODO DE BALANCEAMENTO, o TRANSPORTADOR avaliará a situação de BALANCEAMENTO operacional da REDE DE TRANSPORTE na ZONA DE BALANCEAMENTO e apurará o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA.
- 1.10.1.2 Caso, ao final do PERÍODO DE BALANCEAMENTO, a curva SDS indique a existência de nível de DESEQUILÍBRIO MARGINAL, não haverá emprego de FLEXIBILIDADE DE INTRADIÁRIA nos moldes do item 1.3.2 desta Cláusula do Apêndice II do TCG pelo TRANSPORTADOR referente a este PERÍODO DE BALANCEAMENTO.
- 1.10.1.3 Caso, ao final do PERÍODO DE BALANCEAMENTO, a curva SDS indique a existência de nível de DESEQUILÍBRIO BAIXO, ALTO ou SEVERO, o TRANSPORTADOR poderá realizar AÇÃO DE BALANCEAMENTO, inclusive por meio de FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA, nos moldes do item 1.3.2 desta Cláusula do Apêndice II do TCG, em quantidade suficiente para que a curva SDS se enquadre no nível de DESEQUILÍBRIO MARGINAL.
- 1.10.1.4 O TRANSPORTADOR se reserva o direito de não realizar AÇÃO DE BALANCEAMENTO ao fim do PERÍODO DE BALANCEAMENTO, ou de realizá-la em menor grau, caso avalie que, com base no planejamento operacional para o PERÍODO DE BALANCEAMENTO seguinte, o sistema tenderá a retornar espontaneamente ao nível de DESEQUILÍBRIO MARGINAL.

1.10.2 Apuração e Liquidação do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR

- 1.10.2.1 Ao término de cada PERÍODO DE BALANCEAMENTO, independentemente da situação de BALANCEAMENTO operacional da ZONA DE BALANCEAMENTO e das AÇÕES DE BALANCEAMENTO realizadas pelo TRANSPORTADOR para liquidação de SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA, o TRANSPORTADOR apurará, individualmente, o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR, levando em consideração as NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO efetivadas durante o PERÍODO DE BALANCEAMENTO, nos termos do item 1.7 desta Cláusula do Apêndice II do TCG.
- 1.10.2.2 Os carregadores com SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR positivo ou negativo ao final do PERÍODO DE BALANCEAMENTO utilizarão o SERVIÇO DE FLEXIBILIDADE DE REDE, conforme descrito no item 1.5 desta Cláusula do Apêndice II do TCG. A parcela do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR objeto do SERVIÇO DE FLEXIBILIDADE DE REDE será desconsiderada para fins de liquidação do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR, nos termos dos itens 1.10.2.3a 1.10.2.5 desta Cláusula do Apêndice II do TCG.
- 1.10.2.3 Por meio do presente CONTRATO e na forma de direito, o CARREGADOR outorga ao TRANSPORTADOR uma opção de venda, irrevogável, irretratável e permanente, podendo ser exercida a qualquer tempo contra o CARREGADOR caso este apresente SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR negativo. A presente opção concede ao TRANSPORTADOR o direito de vender ao CARREGADOR uma quantidade de gás natural do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR que exceda a tolerância estabelecida no item 1.5.3 desta Cláusula do Apêndice II do TCG, no fim do PERÍODO DE



BALANCEAMENTO, ao preço conforme item 1.3.5 (i), vigente no DIA OPERACIONAL do exercício da opção.

- 1.10.2.4 Por meio do presente CONTRATO e na forma de direito, o CARREGADOR outorga ao TRANSPORTADOR uma opção de compra, irrevogável, irretratável e permanente, podendo ser exercida a qualquer tempo contra o CARREGADOR caso este apresente SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR positivo. A presente opção concede ao TRANSPORTADOR o direito de adquirir do CARREGADOR uma quantidade de gás natural do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR que exceda a tolerância estabelecida no item 1.5.3 desta Cláusula do Apêndice II do, no fim do PERÍODO DE BALANCEAMENTO, ao preço definido no item 1.3.5 (ii) vigente no DIA OPERACIONAL do exercício da opção.
- 1.10.2.5 Independentemente das ações realizadas pelo TRANSPORTADOR para liquidação de SALDOS DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DOS CARREGADORES, os carregadores com SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR, positivo ou negativo, ao final do PERÍODO DE BALANCEAMENTO que excedam os limites de tolerância estabelecidos no item 1.5.3, estarão sujeitos ao pagamento de PENALIDADE DE DESEQUILÍBRIO, conforme Cláusula Quarta deste Apêndice II do TCG.
- 1.10.2.6 Ao fim do CONTRATO, caso o CARREGADOR não possua outro(s) contrato(s) de serviço de transporte firmado(s) sob o mesmo regime de contratação, com o TRANSPORTADOR, a totalidade do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR será liquidada na forma deste item 1.10.2 do Apêndice II do TCG. Alternativamente, o TRANSPORTADOR poderá negociar com o CARREGADOR a compra, no todo ou em parte, do GÁS de SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR, quando positivo.

CLÁUSULA SEGUNDA – NOMINAÇÃO E PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE

2.1 Disposições Gerais

- 2.1.1 Toda e qualquer NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE de QUANTIDADES DE GÁS, inclusive eventuais alterações intradiárias, efetuada pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR para injeção nos PONTOS DE ENTRADA ou retirada nos PONTOS DE SAÍDA, para cada DIA OPERACIONAL, deverá respeitar o limite da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA e a vazão constante necessária para atendimento à QUANTIDADE DIÁRIA NOMINADA durante as 24 (vinte e quatro) horas do DIA OPERACIONAL (“VAZÃO NOMINADA IMPLÍCITA”).
- 2.1.2 Na medida em que as QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS incluídas nas NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE não excedam as QUANTIDADES DIÁRIAS CONTRATADAS, e sujeito às características do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, o TRANSPORTADOR será obrigado a programar tais QUANTIDADES DE GÁS como QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS, observando-se, sempre, (i) as regras e prioridades de programação dispostas no item 2.8.8 desta Cláusula, (ii) a realização das MANUTENÇÕES PROGRAMADAS, conforme item 4.2 do Apêndice I deste TCG, e (iii) a ocorrência de eventos de FORÇA MAIOR conforme o disposto na Cláusula Doze deste TCG.
- 2.1.3 Caso o CARREGADOR nomine QUANTIDADES DE GÁS que excedam a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA, o TRANSPORTADOR poderá, a seu exclusivo critério, confirmar ou não a



NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE de tais QUANTIDADES DE GÁS. Caso tais QUANTIDADES DE GÁS sejam programadas pelo TRANSPORTADOR, as mesmas serão consideradas como QUANTIDADES EXCEDENTES AUTORIZADAS, segundo o mecanismo estabelecido no item 7.4.1 do TCG.

- 2.1.4 As QUANTIDADES DE GÁS para correção de SALDOS DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR, apurados em conformidade com a Cláusula Primeira do Apêndice II deste TCG, deverão ser nominadas pelo CARREGADOR de acordo com as regras e segundo os limites estabelecidos neste CONTRATO para a NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE.
- 2.1.5 Com o objetivo de garantir o BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE, a eficiência, segurança e a continuidade do SERVIÇO DE TRANSPORTE, os carregadores de entrada e os carregadores de saída deverão efetuar NOMINAÇÕES, até o horário limite indicado no item 2.3 deste Apêndice, de forma que as QUANTIDADES DE GÁS a serem injetadas e retiradas, na REDE DE TRANSPORTE em determinado DIA OPERACIONAL, sejam equivalentes. Caso se verifique, em qualquer DIA OPERACIONAL, a partir da combinação de NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE enviadas pelos carregadores, respeitando o item 2.3.3 deste Apêndice, que as QUANTIDADES DE GÁS nominadas para injeção nos PONTOS DE ENTRADA divergem das QUANTIDADES DE GÁS nominadas para retirada nos PONTOS DE SAÍDA na ZONA DE BALANCEAMENTO correspondente, o TRANSPORTADOR considerará, para fins de PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE, a menor das QUANTIDADES DE GÁS nominadas para a combinação em questão, sem necessidade de aviso prévio aos carregadores, observando-se as informações fornecidas por cada um dos carregadores em suas respectivas NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE. Excetua-se desta regra as QUANTIDADES DE GÁS nominadas para acerto de SALDOS DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR.
- 2.1.6 Os carregadores deverão realizar as injeções da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA e retiradas da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA, respeitando as tolerâncias de variação de programação estabelecidas no Apêndice D do Anexo I-A ou Anexo I-B do CONTRATO, conforme o caso, ficando sujeitos, em caso de descumprimento, ao pagamento de penalidade previsto na Cláusula Quarta deste Apêndice II do TCG.
- 2.1.7 Todas as QUANTIDADES DE GÁS objeto de uma NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE ou de uma PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE deverão ser apresentadas na unidade de volume mil metros cúbicos (Mm³) nas CONDIÇÕES DE REFERÊNCIA e no PCR, com uma casa decimal.
- 2.1.8 As PARTES acordam que a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA e a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA poderão ser alteradas pelo TRANSPORTADOR ao longo do DIA OPERACIONAL a que se referem, caso haja alteração da CAPACIDADE OCIOSA DE TRANSPORTE em decorrência de mudança intradiária das QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS DE ENTRADA e das QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS DE SAÍDA para prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME ou de SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO para outro(s) carregador(es) ou das quantidades de gás programadas no âmbito dos CONTRATOS LEGADOS. Neste caso, tais alterações somente entrarão em vigor a partir da 10^a (décima) hora de tal DIA OPERACIONAL e serão consideradas como QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA e QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA para o DIA OPERACIONAL em questão, o valor médio ponderado entre a respectiva programação vigente até a 10^a (décima) hora do DIA OPERACIONAL em questão e a respectiva programação vigente após tal horário, caso ocorra redução ou interrupção da



prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL no caso da redução da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA ou da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA.

2.2 Previsão de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE

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

2.3 NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE

2.3.1 NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE DIÁRIA: até o final da 17ª (décima sétima) hora de cada DIA OPERACIONAL ("D"), o CARREGADOR enviará ao TRANSPORTADOR a NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE para o DIA OPERACIONAL seguinte ("D+1").

2.3.2 Alteração Intradiária da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE: a partir do final da 17ª (décima sétima) hora de cada DIA OPERACIONAL ("D") e até o final da 15ª (décima quinta) hora do DIA OPERACIONAL seguinte ("D+1"), o CARREGADOR poderá alterar a NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE realizada nos termos do item 2.3.1 acima, mediante envio de nova NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE para o DIA OPERACIONAL em questão ("D+1"), a qual, para todos os efeitos do CONTRATO, somente será válida e aplicável a partir do início da 18ª (décima oitava) hora de tal DIA OPERACIONAL ("D+1"), observando-se que:

- (i) A NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE anterior permanecerá válida e aplicável, para todos os efeitos do CONTRATO, de forma proporcional, às 17 (dezesete) primeiras horas do DIA OPERACIONAL em questão ("D+1"), sendo a NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE alterada aplicável, também de forma proporcional, às 7 (sete) horas remanescentes desse mesmo DIA OPERACIONAL ("D+1");
- (ii) As alterações solicitadas nas QUANTIDADES DE GÁS objeto da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE devem ser tais que a vazão de GÁS necessária para cumprimento da PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE total do DIA OPERACIONAL em cada PONTO DE ENTRADA e PONTO DE SAÍDA a partir do início da 18ª (décima oitava) hora de tal DIA OPERACIONAL ("D+1") não exceda os limites de tolerância estabelecidos no Apêndice D do Anexo I, A ou B, conforme o caso, do CONTRATO, nem seja inferior a zero.

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

- (i) DIA OPERACIONAL de referência;
- (ii) QUANTIDADES DE GÁS nominadas para injeção em cada PONTO DE ENTRADA e



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

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

2.3.4 Em caso de não-recebimento da previsão de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE conforme estabelecido no item 2.2 ou da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE pelo TRANSPORTADOR até os horários limite estabelecidos no item 2.3.1 desta Cláusula do Apêndice II do TCG, as QUANTIDADES DE GÁS solicitadas pelo CARREGADOR serão consideradas como sendo iguais a zero para os PONTOS DE ENTRADA ou PONTOS DE SAÍDA no DIA OPERACIONAL em questão. Analogamente, as alterações intradiárias feitas em desacordo com os prazos do item 2.3.2 desta Cláusula do Apêndice II do TCG serão consideradas sem efeito.

2.3.5 Não serão consideradas as nominações de QUANTIDADES DE GÁS que estejam em desacordo com as condições estabelecidas em CONTRATO incluindo, mas sem limitar, CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE, localização e limite físico dos PONTOS DE ENTRADA e PONTOS DE SAÍDA, tal como estabelecido no Apêndice A e Apêndice B do Anexo I, A ou B, conforme o caso, do CONTRATO.

2.3.6 Para fins do presente CONTRATO, será considerada como QUANTIDADE DIÁRIA NOMINADA DE ENTRADA ou QUANTIDADE DIÁRIA NOMINADA DE SAÍDA para o DIA OPERACIONAL em questão, o valor médio ponderado entre as QUANTIDADES DE GÁS nominadas na NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE vigente até o fim da 10ª (décima) hora do DIA OPERACIONAL em questão e as QUANTIDADES DE GÁS nominadas na alteração da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE intradiária vigente após tal horário.

2.4 PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE

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

2.4.2 PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE diária: até o final da 18ª (décima oitava) hora de cada DIA OPERACIONAL, o TRANSPORTADOR enviará ao CARREGADOR a PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE para o DIA OPERACIONAL seguinte.

2.4.3 Alteração intradiária da PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE: até o final da 16ª (décima sexta) hora do DIA OPERACIONAL, caso tenha recebido uma solicitação de alteração intradiária da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE segundo o disposto no item 2.1.2, o TRANSPORTADOR enviará ao CARREGADOR a PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE intradiária contendo modificações das QUANTIDADES DE GÁS para injeção e retirada em cada PONTO DE ENTRADA e PONTO DE



SAÍDA de uma ZONA DE SAÍDA contratada, para o próprio DIA OPERACIONAL em questão, com entrada em vigor a partir do início da 18ª (décima oitava) hora de tal DIA OPERACIONAL, ficando expressamente autorizada a alteração de PROGRAMAÇÃO para qualquer carregador em função de alteração intradiária da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE, observados os critérios do item 2.5.1 abaixo.

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

- (i) DIA OPERACIONAL de referência;
- (ii) QUANTIDADES DE GÁS programadas para injeção em cada PONTO DE ENTRADA e retirada em cada PONTO DE SAÍDA, identificados com os devidos códigos de identificação, destacando-se as QUANTIDADES DE GÁS programadas como QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA para fins do previsto no item 7.4.1 do TCG e para correção de SALDOS DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR, quando aplicável;
- (iii) CÓDIGOS DE IDENTIFICAÇÃO DO CARREGADOR DE ENTRADA, nos casos de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE relativa a PONTOS DE ENTRADA, para fins do disposto no item 2.1.5 deste Apêndice II do TCG;
- (iv) CÓDIGOS DE IDENTIFICAÇÃO DO CARREGADOR DE SAÍDA, nos casos de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE relativa a PONTOS DE SAÍDA, para fins do disposto no item 2.1.5 deste Apêndice II do TCG.

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

2.4.6 Para fins do presente CONTRATO, será considerada como QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA ou QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA para o DIA OPERACIONAL em questão, o valor médio ponderado entre as QUANTIDADES DE GÁS programadas na PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE vigente até o fim da 17ª (décima sétima) hora do DIA OPERACIONAL em questão e as QUANTIDADES DE GÁS programadas na PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE intradiária vigente após tal horário.

2.5. Prioridades de Programação em Casos de Insuficiência de Capacidade

2.5.1 Preservado o direito ao uso da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA objeto deste CONTRATO, caso, em qualquer DIA OPERACIONAL, o TRANSPORTADOR avaliar que as QUANTIDADES DE GÁS nominadas pela totalidade dos carregadores excedem a CAPACIDADE TÉCNICA DE TRANSPORTE de determinado PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA, o TRANSPORTADOR aplicará sob tais QUANTIDADES DE GÁS a seguinte ordem de prioridade para realizar a PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE:



- (i) Primeira – Totalidade das QUANTIDADES DE GÁS nominadas nos termos do CONTRATO DE TRANSPORTE TCO BRASIL, excluindo-se as quantidades de gás referidas na alínea (iv);
- (ii) Segunda – Totalidade das QUANTIDADES DE GÁS nominadas pelos CARREGADORES que contrataram SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME e SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO, de forma pro-rata, excluídas as quantidades de gás referidas nas alíneas (i) acima e as quantidades de gás referidas na alínea (v);
- (iii) Terceira – Quantidades excedentes nominadas e conforme definidas nos termos do CONTRATO DE TRANSPORTE TCO BRASIL;
- (iv) Quarta – Quantidades excedentes nominadas nos termos dos CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME e nos contratos de SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO, de forma *pro-rata*, excluídas as quantidades excedentes referidas nas alíneas (iii) acima;
- (v) Quinta – Quantidades de gás nominadas para a prestação de serviço de transporte interruptível por meio de outros contratos de transporte, sendo certo que em relação aos demais contratos de transporte interruptível a prioridade de atendimento aos carregadores interruptíveis será estabelecida por ordem da Nominação de Programação, conforme item 2.3.3, sendo atendidos aqueles primeiro enviarem a referida Nominação de Programação;

2.5.2 Insuficiência de Capacidade Devido a Condições Operacionais Adversas: sem dispensar o TRANSPORTADOR do cumprimento das obrigações estabelecidas no CONTRATO, caso, em qualquer DIA OPERACIONAL, o TRANSPORTADOR avaliar que a capacidade da REDE DE TRANSPORTE é insuficiente para programar as QUANTIDADES DE GÁS nominadas por todos os carregadores, o TRANSPORTADOR reduzirá ou suspenderá tais QUANTIDADES DE GÁS, na ordem inversa do item 2.5.1 acima, podendo, caso possível, sob o ponto de vista operacional, levar em conta somente as ZONAS DE SAÍDA ou PONTOS DE ENTRADA afetados pelas condições operacionais adversas.

CLÁUSULA TERCEIRA – APURAÇÃO E SALDO DE VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO

3.1 VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA

- 3.1.1 O CARREGADOR deve empreender esforços comercialmente razoáveis para garantir que as QUANTIDADES DE GÁS injetadas e retiradas em cada PONTO DE ENTRADA e em cada PONTO DE SAÍDA, em qualquer DIA OPERACIONAL, não sejam menores nem sejam maiores que as QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS pelo TRANSPORTADOR para injeção e retirada nestes pontos, nos termos deste CONTRATO, para esse mesmo DIA OPERACIONAL.
- 3.1.2 Não obstante o acima exposto, para cada DIA OPERACIONAL, o TRANSPORTADOR, com base nas QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS para o CARREGADOR em cada PONTO DE ENTRADA e em cada PONTO DE SAÍDA, conforme o caso, apuradas em conformidade com a Cláusula Sétima do TCG, calculará, individualmente, a diferença entre a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA



e a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA para o PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA em questão, que corresponderá à VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA para o referido ponto.

- 3.1.3 Se a VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA, em qualquer DIA OPERACIONAL, para cada PONTO DE ENTRADA ou em uma determinada ZONA DE SAÍDA (considerando-se todos os PONTOS DE SAÍDA integrantes de tal ZONA DE SAÍDA) em questão, exceder, para mais ou para menos, a tolerância estabelecida no Apêndice D, do Anexo I, A ou B do CONTRATO, conforme o caso, para esse DIA OPERACIONAL, então o CARREGADOR pagará uma penalidade de VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA, conforme estabelecido na Cláusula Quarta deste Apêndice II do TCG.

3.2 VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO INSTANTÂNEA ao longo do DIA OPERACIONAL

- 3.2.1 Compromisso de Fluxo: o CARREGADOR deve garantir que a vazão de GÁS média, sendo esta a média móvel da vazão instantânea apurada em período de 4 horas, pelo TRANSPORTADOR, em cada PONTO DE ENTRADA e em cada PONTO DE SAÍDA em questão, ao longo de cada DIA OPERACIONAL, se mantenha equivalente à vazão constante necessária para atendimento à QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA durante as 24 (vinte e quatro) horas do DIA OPERACIONAL (“VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA”), sendo que:

- (i) O CARREGADOR terá até o final da 2ª (segunda) hora do DIA OPERACIONAL para adequar a vazão de GÁS nos PONTOS DE ENTRADA e nos PONTOS DE SAÍDA, conforme o caso, à VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA do DIA OPERACIONAL em questão; e
- (ii) Caso o TRANSPORTADOR realize alteração intradiária da PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE, o CARREGADOR terá até o final da 2ª (segunda) hora a partir da entrada em vigor da nova PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE para adequar a vazão de GÁS nos PONTOS DE ENTRADA e nos PONTOS DE SAÍDA, conforme o caso, à nova VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA do DIA OPERACIONAL em questão; e
- (iii) Não será apurada a VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA (i) nos PONTOS DE SAÍDA para fornecimento a usinas termoeletricas para o DIA OPERACIONAL referente ao início do despacho termoeletrico e para o DIA OPERACIONAL referente ao fim de despacho termoeletrico e (ii) no PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA que, segundo os termos deste CONTRATO, sejam considerados também como um PONTO DE INTERCONEXÃO.
- (iv) .

- 3.2.2 Desconsiderados os períodos previstos nos itens 3.2.1(i), (ii) e (iii) acima, caso a VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA ultrapasse, em qualquer momento deste DIA OPERACIONAL, a faixa de vazão compreendida entre:

- (a) a VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA mais a tolerância de variação instantânea estabelecida no Apêndice D, do Anexo I, A ou B do CONTRATO, conforme o caso, e
- (b) a VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA menos a tolerância de variação instantânea estabelecida no Apêndice D, do Anexo I, A ou B do CONTRATO, conforme o caso,

o CARREGADOR estará sujeito ao pagamento de penalidade de VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO INSTANTÂNEA ao TRANSPORTADOR, conforme estabelecido na Cláusula Quarta deste Apêndice



II.

CLÁUSULA QUARTA – PENALIDADES E RESPONSABILIDADES DO CARREGADOR

4.1 Penalidade por QUANTIDADES EXCEDENTES NÃO AUTORIZADAS

- 4.1.1 Sem prejuízo do pagamento do ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO, para qualquer DIA OPERACIONAL em que tiver sido apurada QUANTIDADE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADA para o CARREGADOR, o CARREGADOR pagará ao TRANSPORTADOR o valor apurado conforme item 4.6.

4.2 Penalidade de VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA

- 4.2.1 O CARREGADOR deverá pagar ao TRANSPORTADOR uma penalidade diária igual ao produto de (i) 2 vezes o somatório da TARIFA CAPACIDADE DE ENTRADA, a TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, da TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e da TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO pela (ii) QUANTIDADE DE GÁS, convertida para MMBTU tomado por base o PCR, correspondente à parcela da VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA que exceder, em módulo, o limite estabelecido no Anexo I, A ou B, conforme o caso, Apêndice D.

4.3 Penalidade de VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO INSTANTÂNEA ao longo do DIA OPERACIONAL

- 4.3.1 O CARREGADOR deverá pagar ao TRANSPORTADOR uma penalidade diária resultante do produto de (i) 2 vezes o somatório da TARIFA CAPACIDADE DE ENTRADA, a TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, da TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e da TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO pela (ii) QUANTIDADE DE GÁS, convertida para MMBTU tomado por base o PCR, equivalente a uma vazão de Gás média diária igual ao maior entre:

- (a) a diferença entre (x) a máxima vazão de GÁS média acima da faixa de tolerância apurada pelo TRANSPORTADOR nos termos do item 3.2.2 deste Apêndice II do TCG e (y) a VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA, acrescida da tolerância de variação estabelecida no Apêndice D, do Anexo I, A ou B do CONTRATO, conforme o caso, ou

a diferença entre (x) a VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA, subtraída da tolerância de variação estabelecida no Apêndice D, do Anexo I, A ou B do CONTRATO, conforme o caso e (y) a mínima vazão de GÁS média abaixo da faixa de tolerância apurada pelo TRANSPORTADOR nos termos do item 3.2.2 deste Apêndice II do TCG.

- 4.3.2 A penalidade acima somente será cobrada caso a QUANTIDADE DE GÁS calculada conforme o item 4.3.1 seja superior, no DIA OPERACIONAL em questão, a 100.000 (cem mil) METROS CÚBICOS no PODER CALORÍFICO DE REFERÊNCIA do somatório de todas as quantidades diárias programadas nos contratos de transporte, incluindo este, para o PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA em questão.

4.4 Penalidade de Sobre-Vazão em PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA

- 4.4.1 Caso, ao longo do DIA OPERACIONAL, o TRANSPORTADOR verifique que a vazão de GÁS



instantânea ultrapassa a qualquer momento a CAPACIDADE TÉCNICA do PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA em questão, conforme estabelecida no Anexo I, A ou B, conforme o caso, Apêndice A, o CARREGADOR estará sujeito ao pagamento da penalidade de Sobre- Vazão resultante do produto de (i) 2 vezes o somatório da TARIFA CAPACIDADE DE ENTRADA, a TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, da TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e da TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO pela (ii) QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA de GÁS no referido PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA, convertida para MMBTU tomado por base o PCR.

4.5 Penalidade por DESEQUILÍBRIO

- 4.5.1 Se o CARREGADOR não corrigir o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR na forma prevista no item 1.10 do Apêndice II do TCG, o CARREGADOR pagará ao TRANSPORTADOR uma penalidade por DESEQUILÍBRIO no valor igual ao produto da parcela do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR em questão que exceda o limite estabelecido na Cláusula 1.5.2 deste Apêndice II do TCG, convertido para MMBTU tomado por base o PCR, por (ii) 5 vezes o somatório da TARIFA CAPACIDADE DE ENTRADA, a TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, da TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e da TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO.
- 4.5.2 A penalidade prevista no item 4.5.1 acima será aplicada por PORTFÓLIO DO CARREGADOR, não devendo ser aplicada em duplicidade caso o carregador tenha firmado dois ou mais contratos de transporte.
- 4.5.3 Para cálculo da penalidade prevista no item 4.5.1 acima serão utilizados os valores médios ponderados da TARIFA CAPACIDADE DE ENTRADA, da TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, da TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e da TARIFA DE CAPACIDADE – EMPACOTAMENTO, de acordo com a quantidade diária contratada em cada contrato que compõe o PORTFÓLIO DO CARREGADOR.

4.6 Responsabilidade Adicional do CARREGADOR

- 4.6.1 Sem prejuízo do pagamento de quaisquer penalidades aplicáveis e pré-estabelecidas nesta Cláusula Quarta, o CARREGADOR é o responsável, perante o TRANSPORTADOR, 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, desde que o CARREGADOR, ou terceiros agindo em seu nome, tenham dado causa e em decorrência do descumprimento das suas obrigações, ou no caso de o cumprimento destas se torne mais oneroso, inclusive nos casos de redução ou interrupção do SERVIÇO DE TRANSPORTE.
- 4.6.2 Ao longo de qualquer DIA OPERACIONAL, sem prejuízo das penalidades aplicáveis, o TRANSPORTADOR poderá notificar o CARREGADOR para que este regularize a sua situação.



APÊNDICE III - MODELO DE FIANÇA BANCÁRIA

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

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

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

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

Esta Fiança é prestada com expressa renúncia ao benefício de ordem previsto no artigo 827, combinado com o artigo 828, I, e ainda aos benefícios previstos nos artigos 834, 835, 837, 838, e 839 todos do Código Civil Brasileiro, e vigorará pelo prazo de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias, a contar de .../.../..., vencível, portanto, em .../.../.....

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

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

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

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



ANEXO IV -A – MODELO DE SOLICITAÇÃO DE ANÁLISE DE LIMITE DE CRÉDITO

A _____ [Carregador], [informar o tipo societário/natureza jurídica da empresa] com sede em _____, com Inscrição Estadual nº _____ [inscrição estadual do endereço], inscrita no CNPJ sob o nº _____, que exerce a atividade principal de _____ [segmento de atividade principal do Carregador], e autorizada a exercer a atividade de carregamento pela ANP sob a Autorização nº _____, com o seguinte sítio eletrônico corporativo [site de internet] e telefone: _____, vem, por meio de seu Representante Autorizado _____ [nome], _____ [nacionalidade], _____ [estado civil], nascido em _____ [data de nascimento], _____ [profissão], _____ [cargo], inscrito na _____ [credenciamento profissional], portador da Carteira de Identidade RG nº _____, emitida pelo _____ [órgão emissor], inscrito no CPF/MF sob nº _____, com endereço eletrônico _____ [e-mail], residente e domiciliado em _____ [endereço de domicílio], vem, nos termos do item 5.2 do Contrato Master de Transporte celebrado pelo Carregador com a TBG em _____ [data da celebração do contrato], apresentar SOLICITAÇÃO DE ANÁLISE DE LIMITE DE CRÉDITO, acompanhada da seguinte documentação:

- (a) Os 3 (três) últimos Demonstrativos Financeiros da empresa assinados pelo respectivo contador e/ou responsável legal da empresa, os quais devem conter:
 - i) Balanço Patrimonial;
 - ii) Demonstrativo do Resultado do Exercício;
 - iii) Demonstrações do Fluxo de caixa;
 - iv) Demonstração dos lucros ou prejuízos acumulados, podendo ser substituído pela demonstração das mutações do patrimônio líquido; e
 - v) Notas explicativas, assim como o parecer dos auditores independentes, quando disponível.
- (b) O faturamento da empresa dos últimos 6 meses;
- (c) Os 5 maiores clientes da empresa e suas respectivas contribuições percentuais no faturamento da empresa; e
- (d) O organograma completo do Carregador, indicando todas as relações acionárias existentes.

Ao submeter a presente SOLICITAÇÃO DE ANÁLISE DE LIMITE DE CRÉDITO, a _____ [Carregador] aceita e reconhece o que se segue:

1. a presente solicitação será analisado pela TBG e a concessão do limite de crédito é uma prerrogativa do Transportador e não constitui, sob qualquer aspecto do Contrato Master de Transporte ou dos contratos de transporte celebrados em razão dele, uma obrigação de qualquer natureza da TBG perante o Carregador, sendo certo que a não-aprovação do limite de crédito (total ou parcial) de um Carregador não poderá ser invocada como razão para o descumprimento de qualquer obrigação estabelecida para o Carregador em um contrato de transporte.



2. Sujeito ao procedimento iniciado pelo Carregador segundo o previsto no item 5.2 do Contrato Master de Transporte, e com observância estrita aos prazos previstos, a TBG realizará a análise de 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 Extraordinário (“Limite de Crédito do Carregador”), conforme previsto nos Termos e Condições Gerais anexo ao Contrato Master de Transporte e que integrarão os contratos de transporte que venham a ser celebrados entre a TBG e o Carregador. A análise das informações comerciais e de crédito do Carregador será realizada pela TBG obedecendo os princípios da isonomia e transparência, no prazo de até 10 dias úteis contados do recebimento da presente SOLICITAÇÃO DE ANÁLISE DE LIMITE DE CRÉDITO acompanhado da integralidade dos Documentos Comprobatórios exigidos, observando-se, ainda, o que se segue:
 - a) O Transportador poderá 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 TBG;
 - b) Será deduzido do Limite de Crédito do Carregador os montantes comprometidos e/ou utilizados em contratos de transporte ainda não adimplidos junto à TBG, 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;
 - c) A TBG 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;
3. A TBG 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 será disponibilizado diariamente pela TBG ao Carregador e poderá ser utilizado em substituição da Garantia do Contrato ou do Pagamento Antecipado até os limites especificados nos itens 15.2, 15.3 e 15.4 do TCG.