



# FORMULÁRIO DE COMENTÁRIOS E SUGESTÕES CONSULTA PÚBLICA Nº 8/2019 - de 06/03/2019 a 04/04/2019

NOME: **Companhia de Gás de São Paulo – COMGÁS**

<input checked="" type="checkbox"/> agente econômico <input type="checkbox"/> consumidor ou usuário			<input type="checkbox"/> representante órgão de classe ou associação <input type="checkbox"/> representante de instituição governamental <input type="checkbox"/> representante de órgãos de defesa do consumidor		
Edital de Chamada Pública para a contratação de Capacidade de Transporte de Gás Natural referente ao Gasoduto Bolívia-Brasil (Rede de Transporte da Transportadora Brasileira Gasoduto Bolívia-Brasil S.A.)					
ARTIGO DA MINUTA		PROPOSTA DE ALTERAÇÃO		JUSTIFICATIVA	
<b>Aviso de Consulta e Audiência Pública</b>		É importante que a ANP forneça mais informações de modo a trazer maior clareza e transparência nas documentações disponibilizadas nesta Consulta Pública		O prazo para o envio das contribuições desta Consulta Pública 08/2019 ficou bastante exíguo perante a complexidade dos temas abordados e a necessidade de compatibilizar interesses para propor o melhor modelo de Chamada Pública de Contratação de Capacidade de Transporte.	
<b>Segurança do modelo proposto</b>		Entendemos que a incerteza na contratação da molécula entre os carregadores fragiliza o modelo proposto pela ANP. O Edital deveria ter condições precedentes para sua viabilização.		Uma vez que existe incerteza em relação ao suprimento boliviano, considerando a queda de produção dos campos e a ausência de contratos firmes de molécula com a Bolívia, o modelo proposto para esta Chamada Pública de Contratação de Capacidade de Transporte expõe os carregadores interessados ao risco de participação sem a garantia da contratação da molécula.  Esse risco é agravado para os carregadores interessados em contratação apenas da capacidade de saída, em virtude da insegurança trazida pela falta de compromissos e condições firmes de molécula e capacidade por parte dos carregadores na entrada.	

		Entendemos que este modelo proposto pela ANP seria viável caso os carregadores da saída já tenham negociado previamente os contratos de molécula e de consumo. Para a viabilidade do modelo entendemos que também é necessária a separação das rodadas de proposta garantida para as entradas e saídas. E, além disso, para a contratação de capacidade de saída é necessário que as garantias financeiras sejam flexibilizadas para permitir que mais carregadores interessados tenham interesse em participar da Chamada Pública.
<b>Indefinições do modelo</b>	<p>São condições precedentes para que o modelo de contratação de capacidade de transporte por entradas e saídas seja implementado:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- O estabelecimento de um código de rede bem definido e difundido entre todos os agentes interessados, de modo a trazer o esclarecimento da utilização destes códigos pelos transportadores no dia-a-dia e entender se somente tais códigos serão realmente suficientes para garantir a movimentação adequada de gás pelo sistema de transporte.</li> <li>- A publicação do Ato COTEPE, previsto no Ajuste SINIEF 03/18.</li> </ul>	<p>Se tais questões não estiverem estabelecidas, não será factível a implementação do modelo de da contratação de capacidade de transporte por entradas e saídas e, consequentemente, a aplicação deste Edital de Chamada Pública Para Contratação de Capacidade de Transporte de Gás Natural.</p> <p>Além disso, é importante que os agentes envolvidos tenham as informações necessárias e o conhecimento global e operacional do modelo pretendido, para que consigam avaliar com a devida antecedência os riscos a que estarão expostos diante da participação em uma chamada pública para contratações neste modelo.</p>
<b>Impacto nos contratos de compra e venda de gás existentes</b>	A ANP deverá determinar as tarifas de transporte aplicáveis aos contratos de compra e venda de gás existentes da Petrobras com as distribuidoras, assim que o processo desta Chamada Pública estiver concluído, trazendo garantia ao mercado de que os benefícios econômicos decorrentes desta Chamada Pública sejam enfim repassados aos consumidores.	<p>Tendo em vista que o custo do Transporte de Gás é regulado pela ANP e objeto de repasse (pass-through) nos contratos atuais da Petrobras com as distribuidoras, é necessário que, ao final deste CPAC, seja garantido pela ANP que o benefício obtido na tarifa de transporte, inclusive dos contratos legados, seja capturado pelos agentes efetivamente responsáveis por arcar com o seu custo (consumidores).</p> <p>Adicionalmente, considerando que este CPAC está</p>

		tratando unicamente do Gasbol, sem abarcar as questões de interconexão das malhas de transporte, para garantir a segurança jurídica aos agentes, é imprescindível que a ANP reajuste e determine as tarifas de transporte a serem aplicadas a toda a capacidade do sistema de transporte brasileiro considerando o resultado deste CPAC.
<b>EDITAL Item 2.5.5 e Anexo IX</b>	A proposta deveria trazer de forma transparente a capacidade contratada pelos contratos legados por Ponto de Saída e não por Zona de Saída, conforme tabela do Anexo IX.	<p>A previsão de preferência na alocação das capacidades de saída para os carregadores dos contratos legados impacta diretamente no interesse dos potenciais carregadores contratantes da saída por zonas, que podem ter o Ponto de Saída de interesse comprometido diariamente com a preferência dos carregadores dos contratos legados, impedindo a utilização da capacidade de saída contratada no Ponto de Saída adequado para o atendimento da demanda.</p> <p>Além disso as regras de preferência aos contratos legados na alocação devem ser claramente estabelecidas tanto no Edital quanto nos Contratos de Prestação de Serviços de Transporte a serem assinados pelos carregadores vencedores do CPAC.</p> <p>Por fim, o Edital não deixa claro os impactos que esta preferência poderá trazer aos contratos de compra e venda de gás existentes, que deverão ser preservados em razão da relação jurídica estabelecida.</p>
<b>EDITAL Item 2.5.5 (i)</b>	De forma similar ao que é concedido aos Contratos Legados, é necessário prever a possibilidade de os Carregadores Vencedores realizarem a programação de gás em outra Zona de Saída desde que respeitada a prioridade da alocação feita inicialmente pelos Contratos Legados e pelos Carregadores Vencedores da Chamada Pública nesta Zona de Saída.	O item 2.5.5 (i) prevê que os contratos legados terão direito de solicitar programação em outra Zona de Saída a montante, desde que respeitada a prioridade de atendimento dos Carregadores Vencedores desta Chamada Pública. Prever tal flexibilidade para os demais carregadores é importante para garantir a otimização da utilização da capacidade de transporte.

<p><b>EDITAL</b> <b>Item 2.5.6</b></p>	<p>Esclarecer como será tratada a priorização da programação do gás em um determinado Ponto de Saída</p>	<p>O item 2.5.6 do Edital está erroneamente nomeado como 2.5.4 “A alocação de capacidade de saída estabelecida...”</p> <p>O Edital não é claro quanto à regra de priorização da alocação do gás entre os contratos legados e novos contratos. É importante ter o entendimento de como se dará a alocação do gás em cada Ponto de Saída, tendo em vista que existem Sistemas isolados na rede de distribuição que não possuem redundância para o atendimento a um determinado local de consumo, podendo comprometer a entrega de gás a consumidores finais.</p>
<p><b>EDITAL</b> <b>Item 5</b></p>	<p>Em complemento aos Aspectos Comerciais da Contratação de Capacidade previsto no Item 5 e seus subitens, existe a necessidade de o Edital prever a possibilidade de <b>comercialização de sobras de molécula</b> entre zonas de saída contratados pelos carregadores vencedores desta Chamada Pública.</p>	<p>Considerando a natureza volátil do mercado consumidor de gás e de forma a possibilitar maior liquidez do mercado, é importante prever a movimentação de possíveis sobras de molécula entre zonas de saída.</p> <p>Ao permitir a nominação da capacidade com maior flexibilidade, obtém-se maior otimização do sistema de transporte, gerando benefícios para o setor de gás natural e propiciando o crescimento do setor.</p>
<p><b>EDITAL</b> <b>Item 5.4</b></p>	<p>Solicitamos que a ANP reavalie o valor da garantia financeira dos contratos</p>	<p>Entendemos que a garantia financeira é uma forma de inibir a participação na Chamada Pública por mera especulação.</p> <p>No entanto, consideramos elevada a proposta de valor trazida para a garantia financeira do contrato ser equivalente ao produto de 365 (trezentos e sessenta e cinco) multiplicado pela Quantidade Diária Contratada, multiplicado pela Tarifa de Transporte Firme (“Valor da Garantia do Contrato”).</p> <p>O objetivo da garantia financeira é equilibrar os riscos</p>

		<p>estabelecidos no contrato, trazendo maior segurança para a relação jurídica, de forma que deve estar balizada para garantir essa premissa e não onerar excessivamente a parte responsável pelo oferecimento da garantia. Com isso, no nosso entendimento, o valor deve ser proporcional ao risco da parte beneficiária, razão pela qual o Edital deve adequar o Valor da Garantia do Contrato à real exposição financeira que o transportador se coloca ao prestar o serviço de transporte, ou seja, desde o compromisso assumido pela disponibilização de capacidade no duto de transporte até o momento do vencimento das faturas emitidas para este serviço prestado, o que corresponderia a aproximadamente 60 dias e não 365 dias, conforme proposto no Edital.</p> <p>Outro ponto que entendemos estar desequilibrado é o prazo de vigência da garantia começar antes do período de execução dos contratos de transporte, período este em que ocorre apenas a garantia da capacidade futura pelo transportador e este risco não pode ser valorado na mesma proporção dos riscos envolvidos com a prestação dos serviços de transporte.</p>
<b>EDITAL Item 5.6.3</b>	O carregador portador de perfil sazonal deve arcar com o custo da ociosidade do sistema de transporte proveniente da variação trazida por tal sazonalidade.	Uma vez que esse perfil de contratação não será configurado como Congestionamento Contratual e, portanto, tal capacidade ociosa não estará sujeita à transferência a outro carregador interessado, é justificado o motivo pelo qual o carregador portador de perfil sazonal seja o responsável direto pelos custos da ociosidade que ele causa ao sistema de transporte.
<b>EDITAL Item 5.7.4</b>	É importante a ANP esclarecer como serão realizadas as ofertas de capacidade disponível de curto-prazo	Visto que parcela de 10% do total da capacidade disponível será ofertada na modalidade de contratação de curto-prazo, é importante que os agentes interessados entendam como será esta dinâmica, inclusive para avaliar e estruturar os volumes de interesse para a

		capacidade, considerando a participação nesta Chamada Pública.
<b>EDITAL 6.1</b>	Em relação aos parâmetros utilizados no cálculo do Custo Médio Ponderado de Capital (“CMPC”), a consideração da Estrutura Financeira não está em linha com o histórico fático de tal estrutura da TBG.	<p>Enquanto que a proposta da TBG considera um percentual de 28% de capital de terceiros em relação ao passivo total, o percentual histórico no passivo total da transportadora nos últimos 10 anos é, na média, de 60%.</p> <p>Se avaliarmos o benchmarking da indústria, constata-se média próxima aos 60%.</p> <p>Essa reconsideração tem o potencial de trazer uma diminuição significativa no CMPC, beneficiando o modelo pretendido.</p>
<b>EDITAL Item 6.1.5</b>	Solicitamos que a ANP revise o cálculo da Receita Requerida pela TBG	<p>Pela nossa avaliação entendemos que o cálculo da Receita Requerida pela TBG apresentou alguns critérios que geraram dúvidas, tais como:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Motivação da escolha pelo critério adotado na determinação da Base de Ativos, sendo aplicada uma média aritmética simples entre os dois valores oriundos da metodologia Custos Históricos Corrigidos pela Inflação (CHCI) e 50% na Custo de Reposição Novo (CRN), além da falta de transparência em seus respectivos cálculos;</li> <li>- Consideração de capital de terceiros não coerente com o histórico para o cálculo da taxa CMPC;</li> <li>- Fundamentação do CAPEX em linepack em 2020</li> </ul>
<b>EDITAL Item 6.2.6</b>	Apoiamos a ANP na busca por incluir um fator locacional nas tarifas, pois isso otimiza a utilização do sistema e garante a remuneração dos custos de forma adequada entre agentes. Entretanto, solicitamos que a ANP considere o modelo de cálculo matricial apontado pela própria agência na NT 11/2016 como o melhor modelo a ser considerado.	A Nota Técnica 11/2016: “Parcela do preço referente ao transporte prevista no contrato de compra e venda de gás natural para fins de registro do contrato na ANP: Cronograma de aplicação de metodologias de cálculo para alocação dos custos de transporte” é um documento que norteou a ANP na elaboração da Consulta Pública nº 14/2016 – Parcela do Preço referente ao Transporte nos Contratos de compra e venda do gás natural.

		<p>Na referida Nota Técnica 11/2016, a ANP afirma que:</p> <p><i>“Considerando as características de cada uma das metodologias apresentadas, constata-se que a utilização do método Matricial para o cálculo tarifário por Entrada/Saída evidencia-se como a mais aplicável para o caso brasileiro, uma vez que há mais disponibilidade de informações para os seus parâmetros de entrada e é o que melhor equilibra os atributos de refletividade de custos, transparência no seu cálculo e possibilidade de introdução de restrições econômicas na determinação das tarifas de entrada e saída da rede, conferindo os sinais locacionais adequados para uma operação e expansão eficiente do sistema de transporte de gás natural.</i></p> <p><i>Em que pese o posicionalmente favorável acima expresso, sugere-se a aplicação desta metodologia de cálculo tarifário apenas em uma segunda etapa (ver seção V), dado o tempo necessário para a sua conclusão. Dessa forma, em um cronograma de transição suave para uma abordagem definitiva, optou-se pela aplicação provisória da Abordagem A-S descrita na seção III da presente Nota Técnica, uma vez que esta representa um avanço na direção de introduzir o componente de custo da distância percorrida na rede de transporte, em contraposição com a abordagem postal anteriormente adotada.”</i></p> <p>Concordamos com o ponto de vista acima colocado e, por esta razão, solicitamos que além de um forte sinal locacional que a metodologia de cálculo seja alterada para o modelo matricial.</p>
--	--	--

<b>EDITAL Item 7.3.5</b>	Nosso entendimento em relação ao item 7.3.5 do Edital é que a Nova Tarifa de Referência é aquela conhecida na Rodada da referida manifestação de interesse não vinculante (aquela tarifa geradora da demanda inferior à oferta). Favor validar entendimento.	Necessário esclarecer também qual o tratamento tarifário que será adotado caso a demanda seja menor do que a oferta ao final da fase de propostas garantidas.
<b>EDITAL Item 7.4</b>	Esclarecer os mecanismos de adequação de tarifa previstos no item 7.4 e o respectivo Anexo VIII do Edital	<p>O Anexo VIII do Edital apresenta um exemplo do mecanismo de adequação de tarifa para equilibrar a oferta com a demanda na fase de proposta garantida, porém não deixa claro quais os mecanismos para readequação da tarifa ao limite da Receita Máxima Permitida ao final do processo de Chamada Pública e os impactos para todos os usuários do sistema de transporte.</p> <p>A clareza das regras é fundamental para dar a sinalização adequada aos agentes do mercado.</p>
<b>EDITAL Item novo Interconexão com outras malhas de transporte</b>	O Edital deve prever o tratamento que será dado para a Interconexão com outras malhas de transporte	É necessário ter o claro entendimento de como será tratada a possível movimentação de gás entre gasodutos pertencentes a diferentes transportadoras, a fim de viabilizar maior acesso e utilização do sistema de transporte, tendo em vista a natureza integrada da indústria de rede, cuja otimização não comporta o tratamento isolado de apenas um trecho.
<b>Nota Técnica nº 007/2018-SIM Item IV Considerações Finais</b>	Solicitamos a reavaliação da ANP em relação à revisão da WACC e BRA	<p>A ANP afirmou na NT 007/2018 divulgada em jul/2018 e revisada em set/2018 que seria necessária a revisão dos valores obtidos para a WACC e BRA antes da publicação do Edital da Chamada Pública, uma vez que o cálculo demonstrado nesta nota técnica ocorreu num período consideravelmente anterior ao do início do processo.</p> <p>Visto que o Edital encontra-se em processo de consulta pública, é de extrema importância entender como ficaria o cálculo revisado pela ANP.</p>



<p><b>CONTRATO</b> <b>Item 1.3.3</b></p>	<p>O procedimento para a Cobrança de Danos por Gás Desconforme Causado ao carregador ou a terceiros não deve isentar o Transportador do compromisso assumido com os Carregadores das Entradas e Saídas, devendo o transportador ser o responsável pelo efetivo recebimento do pagamento por parte do Carregador da Entrada que causou a não conformidade e pelo efetivo ressarcimento ao Carregador da Saída que foi prejudicado com o Gás Desconforme.</p>	<p>Não é possível repassar a responsabilidade do efetivo pagamento e/ou ressarcimento aos carregadores, visto que a relação contratual instituída pela Prestação de Serviço de Transporte ocorre entre Carregador e Transportador, facilitando a implantação de um modelo de tratamento de situações de desconformidade do gás e atribuindo as responsabilidades devidas.</p> <p>Considerando que a operação do sistema é de responsabilidade do transportador, tal risco é inerente ao serviço prestado e remunerado pela tarifa, razão pela qual deve haver a previsão de o transportador assumir a responsabilidade pelo tratamento dos danos ocasionados pelo Gás Desconforme.</p>
<p><b>CONTRATO</b> <b>Item 4.3</b></p>	<p>Propomos uma antecedência mínima de 180 (cento) dias para que o Transportador notifique o carregador que a data de início do Serviço de Transporte poderá alterar. Caso tal situação aconteça em prazo inferior, deve ser prevista no contrato a caracterização de Falha de Serviço de Transporte e multa por atraso no início do Serviço.</p>	<p>É de extrema importância que o transportador tenha seu plano de manutenções preventivas e/ou plano de adequações na rede de transporte mapeado desde já para não impactar o início de prestação de serviços previsto neste Edital.</p> <p>Os compromissos entre Carregador e Transportador serão assumidos com antecedência através da assinatura dos contratos em 02/12/2019 e o início de prestação de serviços para cada produto variará de 01/01/2020 até 01/01/24, conforme previsto no cronograma do Edital.</p> <p>Considerando os pontos levantados acima, a proposta de prazo de 30 dias concedido ao transportador para aviso de adiamento na Prestação do Serviço de Transporte não se mostra adequada, tendo em vista a natureza dos demais compromissos impactados com esse adiamento, tais como um contrato firme de aquisição da molécula e o fornecimento ao usuário final, podendo trazer prejuízos aos demais agentes envolvidos. O</p>

		transportador deve se responsabilizar pelos riscos decorrentes de seu atraso no início da prestação do Serviço.
<b>CONTRATO</b> <b>Anexo II-B</b> <b>Itens B1 (ii) e (iii)</b>	<p>Solicitamos manter o mesmo encargo previsto no “Modelo de Contrato de Transporte Firme” disponibilizado no site da TBG para o “Serviço Excedente Autorizado” e “Serviço Excedente Não Autorizado”, pois não há qualquer justificativa econômica ou operacional para tal alteração</p>	<p>O Modelo de Contrato de Transporte Firme disponibilizado no site da TBG prevê:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- no item 8.1 (ii) encargo equivalente ao valor de uma vez a tarifa de serviço de transporte para o somatório das Quantidades Excedentes Autorizadas para cada dia do mês em questão – no item 8.1 (iv) encargo de duas vezes o valor da tarifa de serviço de transporte para o somatório das Quantidades Excedentes Não Autorizadas para cada dia do mês em questão.</li> </ul> <p>O item 3.5 do Contrato faculta ao transportador, após a análise de disponibilidade de capacidade técnica, autorizar o serviço excedente de transporte. Com isso, alterar o encargo do “Serviço Excedente Autorizado” de uma para duas vezes a tarifa de transporte é inaceitável, uma vez que a utilização excedente foi autorizada pelo Transportador e não poderia trazer uma onerosidade adicional tão excessiva.</p> <p>Para o caso do “Serviço Excedente Não autorizado”, o encargo foi alterado de duas para cinco vezes a tarifa de transporte, o que é considerada demasiadamente alta, visto que já está previsto também no item 4.5.1 que, além destes encargos, o carregador será responsável perante o transportador pelos prejuízos e/ou perda de receita comprovadamente sofridos.</p> <p>Além disso, tal cominação de penalidade ultrapassa os parâmetros previstos na legislação brasileira – vale salientar que o artigo 412 do Código Civil que determina que o valor da cláusula penal não pode</p>

		ultrapassar o valor da obrigação principal.
<b>CONTRATO Anexo III Item 7.2.1 (i)</b>	<p>O item 7.2.1 (i) “a” do Anexo III do Contrato de Saída menciona interconexão do Sistema de Transporte exclusivamente a Consumidores Livres, o que deve ser alterado, tendo em vista que o gasoduto que se conecta a usuários livres tem natureza de gasoduto de distribuição de gás.</p> <p>Solicitamos a adequação do texto conforme abaixo:  7.2.1 (i) - Para PONTOS DE SAÍDA que interconectam a REDE DE TRANSPORTE <del>exclusivamente</del> a consumidores livres <b>por intermédio da rede de distribuição de companhia distribuidora local de gás:</b></p>	<p>Cabe à ANP assegurar o cumprimento das normas constitucionais de atribuição das competências dos entes federativos. Conforme previsto no artigo 25, parágrafo 2º da Constituição Federal, é atribuição do Estado explorar os serviços locais de gás canalizado, diretamente ou mediante concessão, e a entrega do gás ao usuário final tem natureza de serviço local, devendo ser regulada pela legislação estadual e exercida pelo respectivo Estado ou concessionário.</p>
<b>CONTRATO Anexo III Item 7.2.1 (iii)</b>	<p>O item 7.2.1 (iii) “a” do Anexo III do Contrato deve considerar que o carregador de saída que se configure como comercializador de gás, deve aderir às regras estabelecidas pelas agências reguladoras estaduais.</p>	<p>Neste caso, o carregador de saída que tem relação de comercialização de gás com o consumidor livre localizado na área de concessão da Comgás, por exemplo, deverá se atentar às regras previstas para o Mercado Livre Regulado pela ARSESP, através das Deliberações ARSESP 230 e 231.</p> <p>O comercializador é responsável por enviar a nomeação do gás para a Companhia de Distribuição Local</p>
<b>CONTRATO Anexo III Item 9.2.1 / 9.2.2.</b>	<p>Não deve haver limite de 10% mencionado neste item 9.2.1 para a penalidade por Falha de Serviço de Transporte</p>	<p>Uma das funções das penalidades contratuais é o caráter inibitório do comportamento penalizado, trazendo segurança para a contraparte no adimplemento das obrigações assumidas.</p> <p>A inclusão de limite tão baixo para os casos de Falha de Serviço de Transporte não cumpre esse papel e pode expor os carregadores à situação extrema de se atingir tal limite no início do período contratual, ficando sujeito a repetidas falhas subsequentes, sem qualquer penalidade.</p>
<b>CONTRATO Anexo III</b>	<p>Deverão ser considerados como falha de serviço de transporte todos os casos em que o transportador der causa à falha de fornecimento ou</p>	<p>O transportador deve agir com toda a diligência necessária para assegurar a melhor prestação de serviço</p>

<b>Item 8.2.1, 8.2.2 e 8.2.3</b>	recebimento de gás. Propomos a revisão dos itens.	<p>e a continuidade do sistema de transporte, trabalhando de forma preventiva e organizada para mitigar todos os riscos, inclusive no tocante à manutenção e renovação dos equipamentos, com o intuito de minimizar a necessidade de reparos urgentes e emergenciais.</p> <p>Ademais, cabe ao transportador manter um plano de ação para atuações de natureza emergencial, buscando conter os danos no menor prazo possível, reduzindo o impacto de tais situações no sistema de transporte.</p>
<b>CONTRATO Anexo III Item 12.2 (ii)</b>	Solicitamos a exclusão de caracterização como Força Maior do ato da “tentativa de furto de combustível e/ou Gás Natural, ato de sabotagem, de terrorismo, de vandalismo”	<p>É obrigação do transportador zelar pela segurança e vigilância de suas instalações e condutas tipificadas na legislação penal não se caracterizam por si só como situações de Força Maior.</p> <p>O enquadramento de tais atos como Força Maior deve ser matéria de prova e avaliação casuística, não podendo permanecer no Contrato de antemão.</p>
<b>CONTRATO Anexo III Item 12.7.1 / 12.9.1</b>	No período em que estiver caracterizado Evento de Força Maior não é devido o pagamento de qualquer encargo pelo carregador ao transportador.	A imprevisibilidade dos eventos é da natureza das situações caracterizadas como Força Maior, razão pela qual o ordenamento jurídico prevê como excludente de responsabilidade, de modo que nenhuma das partes pode ser responsabilizada por tais eventos, não sendo compatível com a manutenção de pagamento de qualquer encargo.
<b>CONTRATO Anexo III Item 12.10.1</b>	Prever que o fato do príncipe também pode afetar o carregador, tendo o mesmo direito de propor para a outra parte a alteração do Contrato de Transporte Firme de modo a fazer cessar a dificuldade, a situação gravosa e/ou prejudicial, e o desequilíbrio econômico-financeiro ocorrido.	Sugere-se que a cláusula seja bilateral visto que o fato do príncipe pode afetar qualquer parte.
<b>CONTRATO Anexo III</b>	Solicitamos a adequação dos itens 13.1 e 13.2 para trazer o equilíbrio contratual.	O contrato deve prever o equilíbrio na hipótese de rescisão antecipada por culpa do Carregador ou

<b>Item 13.1 e 13.2</b>		Transportador. A indenização aplicável deve considerar os danos comprovadamente sofridos pela outra parte.
<b>CONTRATO Anexo III Item 15.1</b>	<p>O item 15.1 trata sobre a garantia financeira do Contrato e cita que verbas rescisórias determinadas na forma do item 13.1.3 devem compor o cálculo da garantia.</p> <p>Solicitamos a exclusão das verbas rescisórias na composição do cálculo da garantia financeira.</p>	<p>O item 13.1.3 trata sobre indenização por perdas e danos diretos sofridos, que devem passar por uma fase de apuração e comprovação e posterior liquidação, de forma que não há como computar valores futuros e incertos no cálculo da garantia. Ainda, para que haja onerosidade excessiva, a garantia deve estar atrelada ao risco econômico do transportador que corresponde à sua exposição financeira no contrato, que sugerimos estar limitada a 60 (sessenta) dias, prazo em que pode rescindir o contrato.</p>

Este formulário deverá ser encaminhado à ANP para o endereço eletrônico: [sim@anp.gov.br](mailto:sim@anp.gov.br), fax (21) 2112-8618.