



## FORMULÁRIO DE COMENTÁRIOS E SUGESTÕES

CONSULTA PÚBLICA Nº 8/2019 - de 06/03/2019 a 04/04/2019

NOME: Mauro Ferreira Roza Filho

<input type="checkbox"/> agente econômico		<input type="checkbox"/> representante órgão de classe ou associação
<input checked="" type="checkbox"/> consumidor ou usuário		<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	
8.2.2, 8.2.3, 9.1, 13.2.1,ii, 13.2.4, do Anexo III dos Contratos de Entrada e de Saída	<p>A cláusula 9.1 do Contrato, apesar de ser denominada “penalidade por falha no serviço de transporte”, parece regular na verdade o cálculo da indenização cabível em caso de Falha de Serviço de Transporte. Na Cláusula 9.2 consta também a forma de calcular o valor máximo dessa responsabilidade.</p> <p>9.2 <u>Limites de Penalidade aplicáveis ao TRANSPORTADOR</u></p> <p>9.2.1 O valor total das penalidades por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, em cada ANO, está limitado ao valor equivalente à aplicação do percentual de 10% (dez 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.</p> <p>9.2.2 Acima desse limite, não será exigível do TRANSPORTADOR qualquer reparação por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, exceto no que se refere à redução aplicável ao ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA, nos termos do Anexo II, A ou B, conforme o caso.</p> <p>Sugerimos que o valor total das penalidades por Falha de Serviço de Transporte seja limitado ao valor de um ano de Contrato e não ao valor de 10% do valor do Contrato. Nessa linha, sugerimos que a Cláusula 9.2.1 passe a vigor com a seguinte redação:</p> <p><i>O valor total das penalidades por Falha de Serviço de Transporte a ser pago pelo Transportador em nenhuma hipótese será superior ao valor equivalente ao produto (i) da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA multiplicada pelo número de dias do</i></p>	

*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.*

Ainda, há também limitação prevista na Cláusula 4.5 do Contrato, em relação ao atraso no início da Prestação do serviço de Transporte.

Nas duas hipóteses, sugerimos que fiquem excepcionados da limitação da responsabilidade ao menos os atos praticados com dolo, em descumprimento à lei, bem como os danos que causem lesões corporais (inclusive morte) de pessoas.

Existe também alguns pontos de atenção na caracterização da Falha de Serviço de Transporte. Não se trata exatamente de limitação de responsabilidade, mas de limitação com relação à qualificação do fato potencialmente gerador do dano, o que, na prática, também reduz ainda mais o escopo de responsabilização do Transportador em casos de falha.

Seguem abaixo algumas observações sobre esse tema:

- Não haverá Falha de Serviço de Transporte se o Transportador tiver enviado aos Carregadores um “Aviso de Redução de Fluxo” em decorrência da identificação de gás desconforme na rede. Nessa hipótese, o Carregador pode estar sendo penalizado pelo descumprimento de outro Carregador. O ideal é que constitua Falha de Serviço de Transporte e o Transportador cobre eventual indenização incorrida do Carregador que descumpriu (direito de regresso), se for o caso (Cláusula 8.2.1, iii). Essa observação também é aplicável ao previsto nas Cláusulas 8.2.2. e 8.2.3.
- Apesar da já existir previsão quanto à não configuração de Falha de Serviço de Transporte em caso de força maior, existe também a previsão de que não constitui Falha de Serviço de Transporte a situação em que haja iminente e comprovado risco que ameace a segurança ou integridade de suas instalações, pessoas ou meio ambiente (Cláusula 8.2.1, v). Entendemos que essa previsão já está incluída no evento de força maior uma vez que, somente pode ser entendida como justificativa caso não seja imputável ao Transportador. Se esse risco decorrer de ato ou omissão imputável ao Transportador, então deve, sim, constituir Falha de Serviço de Transporte.

Além disso, é preciso avaliar se a limitação de responsabilidade quanto às obrigações do Carregador, constante da Cláusula 13.1.3 é suficiente. A cláusula refere que, em caso de descumprimento com relação a obrigações relativas ao pagamento e à garantia, o Carregador somente indenizará danos diretos, excluídos os danos indiretos e lucros cessantes. Há, no entanto a fixação de uma indenização mínima ao Transportador, nos seguintes termos:

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 somado ao ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA que seriam devidos até o termo final do CONTRATO.

No que diz respeito à indenização mínima devida ao Transportador, acima referida, o valor é excessivo, sendo até mesmo superior ao disposto no art. 603 do Código Civil, que poderia ser aplicado aqui por analogia. Por essa razão sugerimos que a segunda frase da Cláusula 13.1.3 acima transcrita seja substituída pela seguinte:

*A indenização mínima devida ao Transportador nessa hipótese será correspondente à metade do valor relativo ao Encargo de Serviço de Transporte somado ao Encargo de Capacidade de Transporte que seriam devidos até entre a data da rescisão e o termo final do Contrato.*

Ademais, existem diversas outras indenizações a serem pagas pelo Carregador nos termos do Apêndice II (Balanceamento). Chama atenção, por exemplo, a seguinte:

#### 4.5 Responsabilidade Adicional do CARREGADOR

4.5.1 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, 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,

Nessa linha, sugerimos a inclusão de uma cláusula geral de limitação de responsabilidade aplicável a toda e qualquer responsabilidade do Carregador no âmbito dos Contrato nos seguintes termos (poderia vir depois da Cláusula 9, por exemplo):

*Em toda e qualquer hipótese de descumprimento e/ou responsabilidade do Carregador no âmbito deste Contrato e de seus Anexos, a responsabilidade do Carregador fica limitada ao pagamento de indenização pelos danos diretos potencialmente sofridos pelo Transportador, ficando excluída a possibilidade de indenização por danos indiretos, lucros cessantes e perda de*

	<p><i>produção. O valor total a ser pago pelo Carregador em nenhuma hipótese será superior ao valor equivalente ao 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.</i></p>
Cláusula 12 do Anexo III dos Contratos de Entrada e de Saída	<p>Quanto à força maior, apesar de os Contratos usarem o conceito do Código Civil, foram excluídas diversas hipóteses de configuração da força maior, transferindo um risco desproporcional ao Carregador.</p> <p>Abaixo algumas sugestões:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A cláusula, de uma forma geral, é bem protetiva ao Transportador e transfere muito risco para o Carregador.</li> <li>▪ Na Cláusula 12.1.1, quando é abordado o “conceito” de força maior, os Contratos referem que poderia ser um evento que (..)</li> </ul> <p>(i) tenha ocorrido e permanecido fora do controle da PARTE AFETADA, mesmo que previsível, seja por acontecimento natural ou fato do homem;</p> <p>Sugerimos que o item seja excluído já que existe discussão sobre se poderiam ser considerados eventos de força maior aqueles considerados “previsíveis”.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Na Cláusula 12.2.1, quando são trazidos exemplos de eventos de força maior, sugerimos a exclusão do seguinte:</li> </ul> <p>(ii) tentativa de furto de combustível e/ou GÁS NATURAL, ato de sabotagem, de terrorismo, de vandalismo ou de destruição acidental de instalações da PARTE AFETADA, ainda que parcial, desde que sem culpa desta;</p> <p>Sugerimos a exclusão da hipótese de tentativa de furto de combustível ou de gás natural no que diz respeito ao Transportador. Durante o transporte, o Transportador é responsável por garantir a segurança da coisa transportada.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ É necessário também a adaptação da redação do seguinte item da mesma cláusula:</li> </ul>

	<p>Precisa ficar claro da redação que raios, tempestades e inundações somente serão considerados eventos de força maior se tomarem proporções extraordinárias e imprevisíveis. Da forma como está escrito, parece somente haver referência a outros “eventos meteorológicos excepcionais”.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Quanto aos eventos não configurados como força maior (Cláusula 12.3), sugerimos a inclusão dos seguintes: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ condições climáticas que possam ser razoavelmente previstas segundo os dados históricos existentes;</li> <li>○ qualquer ato de Autoridade Governamental que as Partes poderiam ter evitado se houvessem cumprido com as suas obrigações legais e contratuais de modo diligente;</li> <li>○ falência ou início de procedimento de recuperação judicial ou extrajudicial de qualquer das partes, seus subcontratados e subfornecedores.</li> </ul> </li> <li>▪ Além disso, há previsão que faculta a compensação de valores (Cláusula 12.8.1), em que há referência de que será constituído um crédito em favor do Carregador caso haja um evento de caso fortuito ou força maior do Transportador. Enquanto isso, o Carregador assume a obrigação de realizar os pagamentos integralmente (Cláusula 12.9.1). As Cláusulas 12.6.1 e 12.7.1 também vão nesse sentido. <b><u>O mais lógico seria que o contrato fosse suspenso durante um evento de caso fortuito ou força maior, não havendo nem prestação, nem pagamento.</u></b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ A Cláusula 12.8.1 estabelece ainda um teto temporal para compensação dos créditos que o Carregador eventualmente venha a ter. A compensação mensal estaria limitada a 10% da Quantidade Diária Contratada em cada mês.</li> </ul> </li> <li>▪ No que diz respeito à previsão sobre Fato do Príncipe (Cláusula 12.10), sugerimos que ela seja aplicável tanto ao Transportador quanto ao Carregador ou que ela seja retirada. Da forma como está escrita, fica muito unilateral para o Transportador os termos da proposta de “recomposição do equilíbrio econômico-financeiro”.</li> </ul>
	<p>Considerando-se o movimento de abertura do mercado de gás natural no Brasil e o reconhecimento da importância da entrada de novos agentes neste mercado, bem como que a Lei n.º 9.478/1997 estabelece o direito de acesso de terceiros à infraestrutura de transporte de gás, destaca-se a importância de que sejam previstas as regras de independência e autonomia dos Transportadores para que o acesso se dê de fato de forma não discriminatória e eficiente.</p> <p>Neste sentido, considerando a expressa previsão do art. 4º-A do Decreto n.º 7.382/2010, com a redação inserida pelo Decreto n.º 9.616/2018, a ANP detém competência para definição dos critérios de autonomia e independência do Transportador. Assim, de</p>

	<p>modo a assegurar que a oferta de capacidade e a efetiva prestação dos serviços de transporte se darão com a observância destes requisitos, entende-se que tal matéria deve ser regulamentada pela ANP antes da efetiva realização da Chamada Pública.</p> <p><b><u>Decreto n.º 7.382/2010</u></b></p> <p><i>Art. 4º-A. A ANP, por meio de ato normativo, disciplinará os critérios de autonomia e de independência para o exercício da atividade de transporte de gás natural em relação às demais atividades não incluídas no § 3º do art. 3º da Lei nº 11.909, de 2009, para transportadores novos e existentes, com vistas à promoção da livre concorrência, da transparência das informações, do acesso não discriminatório aos gasodutos e do uso eficiente das infraestruturas.</i></p>
7.1.15 do Edital	<p>O Edital não deixa claro qual poderá ser a variação da Tarifa de Referência durante o processo da Chamada Pública. Caso não haja contratação integral da capacidade prevista no Cenário Base desenvolvido pela TBG, a Tarifa a ser paga pelos carregadores que vencerem o certame será aumentada em todos os cenários? Caso, por exemplo, a Receita Máxima Permitida seja atingida considerando-se também os valores adicionais pagos em função do Mecanismo de Adequação de Tarifa, as Tarifas de Referência nos pontos com demanda inferior à capacidade comercial máxima serão preservadas?</p> <p>O Edital não permite a redução de quantidade superior a 10% entre as duas Rodadas da Manifestação de Interesse (7.1.15) e superior a 5% entre a última Rodada de Manifestação de Interesse e a Primeira Rodada de Proposta Garantida (7.1.16).</p>
7.4 do Edital	<p>O Edital prevê a possibilidade de realização de rodadas de oferta de capacidade a diferentes patamares tarifários (acima da tarifa de referência) para ajuste entre a capacidade ofertada e a demanda. Como será alocada a diferença entre o total arrecadado pelo Transportador e sua Receita Máxima Permitida, neste caso?</p>
Cláusulas 4 e 5 dos Contratos de Entrada e de Saída	<p>O Contrato condiciona o início do Serviço de Transporte e coloca como Condição Precedente questões que não são aderentes à contratação de capacidade em um gasoduto existente. Nesse sentido, sugerimos a exclusão dos seguintes itens:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Cláusula Quarta – Início do Serviço de Transporte Firme</li> </ul>

- 4.2 O TRANSPORTADOR não será obrigado a iniciar a prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME 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 nos PONTOS DE INTERCONEXÃO que permitam a movimentação do GAS.
- 4.3 Caso seja necessário implantar alguma modificação na REDE DE TRANSPORTE para que seja prestado o SERVIÇO DE TRANSPORTE de forma segura, o TRANSPORTADOR poderá alterar a DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE, mediante envio de NOTIFICAÇÃO ao CARREGADOR com antecedência mínima de 30 (trinta) DIAS contados da data original prevista no item 4.1 desta Cláusula do CONTRATO, informando uma nova data estimada e detalhando os motivos que ensejaram tal alteração. Tal fato não será considerado uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE.

Em relação à cláusula 4.3, destacamos que houve uma transferência elevada de risco do Transportador para o Carregador. O prazo de 30 dias antes do início previsto do serviço para alteração da data de início sem penalidades coloca o Carregador em uma situação de impossibilidade de contratação de outro serviço.

▪ Cláusula Quinta – Condições Precedentes

- 5.1 A prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME 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) celebração e cumprimento de condições suspensivas de um ou mais contratos de engenharia, contratação de equipamentos e materiais e construção (contratos de EPC) para implementação de qualquer componente da REDE DE TRANSPORTE relacionada à CHAMADA PÚBLICA, quando aplicável;
  - (ii) a não ocorrência de um evento de FORÇA MAIOR;
  - (iii) 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 FIRME DE SAÍDA;
  - (iv) 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

	<p>Ainda, sugerimos a exclusão da celebração dos GSA Transporte Entrada e GSA Transporte Saída como condição precedente à assinatura dos contratos. A transferência integral desse risco ao Carregador representa um risco elevado ao contratante.</p>
Cláusulas 5 e 12 dos Contratos de Entrada e de Saída	<p>As minutas dos contratos não deixam claro que a viabilidade do fornecimento de gás boliviano ao carregador participante da chamada pública será uma condição precedente à assinatura dos contratos de serviço de transporte.</p> <p>Nesse sentido, sugere-se a inclusão da seguinte hipótese como condição precedente na Cláusula Quinta dos Contratos de Entrada e de Saída:</p> <p style="padding-left: 40px;">(i) a celebração, pelo CARREGADOR, de contrato de compra e venda do Gás objeto do SERVIÇO DE TRANSPORTE, e dos contratos correlatos, em condições operacionais e econômicas compatíveis com as condições de contratação de capacidade;</p> <p>Observe-se que no atual estágio do mercado, para que haja outros carregadores disputando a contratação de capacidade de transporte, a contratação ainda se dará para viabilização de um arranjo específico (e estruturado através de uma cadeia de contratos). Como ainda não há um portfólio e múltiplas possibilidades de contratação, a viabilidade da contratação de capacidade está intrinsicamente associada à viabilidade/eficácia dos contratos à montante (de compra e venda de gás e de serviço de transporte na Bolívia). Portanto, desvincular totalmente a contratação de capacidade da viabilidade de contratação de molécula restringiria substancialmente a potencial demanda por contratação ou tenderia a manter as atuais condições observadas no mercado (onde apenas um agente com portfólio estaria apto a assumir esse risco).</p> <p>Deve-se destacar que durante as rodadas de manifestação de interesse, caso não existam Participantes, o Edital poderá ser republicado (7.1.21 e 7.1.24.1 do Edital). Ou seja, em certa medida, o Transportador já incorre no risco de ter a contratação adiada (e, potencialmente inviabilizada) no cronograma previsto para contratação. Não seria razoável que, nesta específica hipótese e, considerando o movimento de abertura do mercado, esse risco fosse integralmente transferido para o Carregador interessado na contratação. Caso obtenha êxito na contratação de capacidade, mas não na contratação de molécula, seria obrigado a arcar com os custos da contratação por todo o período contratado.</p> <p>Também nesse sentido, a Cláusula 12.3.1, i, exclui do rol de eventos de força maior eventuais (a) mudanças das condições de mercado para compra, venda e transporte de gás natural e (b) falta de reservas necessárias de gás natural. Sugere-se, pelas mesmas razões, a retirada dessas previsões, por representar a transferência integral do risco para o Carregador.</p>



<p>Cláusula 15 do Anexo III dos Contratos de Entrada e Saída</p>	<p>Em primeiro lugar, é importante assegurar que as garantias não levarão a um tratamento discriminatório. Por isso, os novos contratos devem estar submetidos a condições iguais ou mais favoráveis que as existentes nos Contratos Legados. Caso as condições sejam menos favoráveis, os carregadores dos Contratos Legados estarão em uma posição potencialmente melhor em virtude da diferença de custo existente entre as garantias.</p> <p>Ainda, com vistas a otimizar os custos de transação envolvidos na contratação de capacidade, sugere-se que sejam previstas as hipóteses nas quais é dispensada a apresentação da Garantia de Pagamento, por exemplo em função do <i>rating</i> do Carregador ou de seu controlador (a exemplo das classificações aceitas para fins de emissão de fiança bancária por instituição financeira (ver Cláusula 15.4, i dos Contratos). Na prática, essa medida não representa um incremento de risco para o Transportador, que poderá medir sua exposição a risco através de métricas reconhecidas no mercado. Caso o Carregador ou seu controlador venham a ter um rebaixamento do <i>rating</i>, as Garantias de Pagamento passariam a ser exigíveis e deveriam ser aportadas.</p> <p>Nessa linha, sugerimos a inclusão de um item “(iv)” na Cláusula 15.1 do Contrato, com a seguinte redação:“(iv) <i>carta fiança a ser prestada pela controladora do Carregador, por meio da qual a controladora assume responsabilidade solidária pelas obrigações assumidas pelo Carregador, respeitada a regulação quanto à fiança constante do Código Civil (art. 818 e seguintes) e do Código de Processo Civil. Tal modalidade de garantia somente será aceita pelo Transportador caso a controladora do Carregador tenha rating entre “AAA.br” e “A-br” pela Fitch Ratings e/ou Standard &amp; Poors ou entre “Aaa.br” e “A3.br” pela Moodys</i></p> <p>Ainda, em relação ao item (i) da Cláusula 15.1 (garantia por meio da caução em dinheiro), entendemos importante incluir mais detalhamento, incluindo, por exemplo, o rendimento mínimo a ser garantido pela Transportadora aos valores, o tipo de aplicação em que eles serão mantidos, e a necessidade de assinatura conjunta de um contrato de depósito. Isso, claro, se estivermos cogitando prestar essa espécie de garantia.</p>
	<p>(iv) Disponibilizar, para entrega ao CARREGADOR DE SAÍDA, ou a terceiro por ele indicado, em cada ZONA DE SAÍDA, conforme especificado em CONTRATO, as QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS DE SAÍDA, respeitando-se os termos do Anexo I B do CONTRATO e desde que atendidas as ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS; e</p>

<p>3.2 (iv) e definições de “Quantidade Diária Nominada” e “Quantidade Diária Programada” do Anexo III dos Contratos de Entrada e de Saída</p>	<p><b>QUANTIDADE DIÁRIA NOMINADA:</b> QUANTIDADE DE GÁS que (i) o CARREGADOR solicite ao TRANSPORTADOR para que, em determinado DIA OPERACIONAL, coloque à sua disposição em um determinado PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA, conforme o caso, e (ii) estejam de acordo com os limites previstos na Cláusula Segunda do Apêndice II do TCG. Serão empregados os termos (i) QUANTIDADE DIÁRIA NOMINADA DE ENTRADA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA ou (ii) QUANTIDADE DIÁRIA NOMINADA DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA;</p> <p><b>QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA:</b> Em relação à um determinado PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA é a QUANTIDADE DE GÁS que o CARREGADOR tenha solicitado ao TRANSPORTADOR para colocar à sua disposição no correspondente DIA OPERACIONAL e que tenha sido programada pelo TRANSPORTADOR, em conformidade com a Cláusula Segunda do Apêndice II do TCG, podendo ser, conforme o caso, (i) a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA ou (ii) a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA;</p> <p>A subcláusula se refere à obrigação do transportador de disponibilizar, em cada Zona de Saída, as Quantidades Diárias Programadas de Saída. Apesar de o produto de serviço de transporte de saída ser ofertado por Zona de Saída (incluindo mais de um Ponto de Saída), as rotinas de nominação e de programação fazem com que as quantidades contratadas por Zona de Saída sejam especificadas por Ponto de Saída. Portanto, a obrigação do Transportador de entrega ao Carregador de Saída deve ser apurada por Ponto de Saída e não por Zona de Saída.</p>
<p>Cláusula 10 do Anexo III dos Contratos de Entrada e de Saída</p>	<p>Seguindo o tom geral do Contrato, a Cláusula de faturamento também é bastante unilateral para o Transportador. Seguem abaixo algumas sugestões:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Devolução/Complementação de valores faturados.</u> Caso os valores faturados sejam menores que o devido, a cláusula prevê a incidência de IGPM e acréscimos moratórios (juros e multa moratórios). Caso os valores faturados se mostrem maiores que o devido, a devolução é feita ao Carregador, sendo o valor atualizado monetariamente. Além de ser desigual o critério em favor do transportador, a cláusula não deixa claro qual será o índice aplicado para correção monetária.</li> </ul>

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.

- Ainda, a Cláusula 10.2.4 fala em **comprovação** por parte do Carregador de valor pago a maior ao Transportador. No entanto, a cláusula imediatamente anterior – 10.2.3 – dispõe que caso o Transportador somente **identifique** o pagamento a menor por parte do carregador, já se tornará exigível o pagamento dos valores faltantes. Trata-se de previsão não-isonômica entre as partes sob a mesma situação, tendo o Carregador maior necessidade probatória para fazer jus à compensação decorrente dos valores pagos a maior.
- Direito de Retenção. O direito de retenção/compensação se aplica apenas ao Transportador. Deve ser aplicado também ao Carregador, considerando a possibilidade de que o Transportador também deva parcelas ao Carregador (a exemplo da Penalidade por Falha de Serviço).
- Ainda, na Cláusula 5.5, do Anexo II-B, Apêndice A, não deixa claro qual das três filiais – Corumbá, Paulínia ou Guararema – irá emitir o CTE. Importante especificar.

B.5 Em conformidade com a LEGISLAÇÃO APLICÁVEL 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
CORUMBA	01.891.441 /0004-36	Rodovia BR 262, KM 729,5 Zona Rural - Corumba - MS CEP: 79.301-970
PAULÍNIA	01.891.441 /0022-18	Rodovia SP 332, km 132, Zona Rural- Paulinia - SP CEP: 13.140-000
GUARAREMA	01.891 .441/0024-80	Estrada Guararema Salesópolis, 115 - Ponte Alta Guararema -SP CEP - 08.900-000

Cláusula 13 do  
Anexo III dos  
Contratos de  
Entrada e de  
Saída

- As hipóteses de término antecipado do contrato pelo Carregador são muito restritas e unilaterais ao Transportador.
  - Neste sentido, destacamos que apenas a falha em patamar superior a 90% por um período superior a 30 dias contínuos ou 45 dias não contínuos autoriza o Carregador a terminar antecipadamente o Contrato (13.2.1, ii). Ainda assim, uma vez ocorrido o evento de rescisão, o Carregador deverá notificar o Transportador e solicitar o reestabelecimento da execução normal do contrato. Apenas após 60 dias a contar da data da notificação pelo Carregador, o Carregador terá o direito de rescindir o contrato. Observe-se que em um contrato de 1 ano, por exemplo, o Carregador poderia ficar sem um serviço satisfatório por no mínimo 90 dias.
  - Essa cláusula dispõe que caso o Carregador discorde dos valores apresentados pelo Transportador, instaure uma arbitragem, em desacordo com a cláusula 11 do anexo III, que determina em caso de discordância, a parte tem 15 dias para questionar o valor cobrado. Entendemos que deveria ser aplicado o mesmo procedimento.
- 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.
- Ainda, caso seja mantida a Cláusula de Solução de Controvérsias nos atuais termos, sugerimos que a questão siga o rito da cláusula e não que seja remetida diretamente para arbitragem.

<p>Cláusula 14 do Anexo III dos Contratos de Entrada e de Saída</p>	<p>Quanto à “solução amigável”, sugerimos retirar a previsão (Cláusula 14.2.1). A tendência é de que as partes sempre tentem negociar, mesmo sem a previsão contratual. Na prática, essa previsão pode acabar gerando a interpretação de que temos uma cláusula escalonada e às vezes é de difícil comprovação que a fase de negociação foi devidamente encerrada.</p> <p>No que diz respeito à arbitragem (Cláusula 14.3), seguem abaixo nossos comentários:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sugerimos retirar a obrigação de que uma parte notifique a outra quanto à intenção de instaurar a arbitragem (Cláusula 14.3.1), na mesma linha da sugestão de excluir a cláusula de “solução amigável”. Além disso, da forma como está disposto, o procedimento de peritagem é prévio e obrigatório, o que resolve a questão deixada em aberto na Cláusula 14.4.</li> <li>▪ Sugerimos a substituição da cláusula 14.3.4 por simples disposição no sentido de que o Tribunal Arbitral será composto por três árbitros a serem eleitos conforme o regulamento da CCBC que estiver vigente na época da instauração do procedimento.</li> <li>▪ Sugerimos excluir a Cláusula 14.3.9. O prazo de 90 dias contados da instituição da arbitragem é totalmente irreal para que os árbitros finalizem uma sentença e tendem a não ser cumpridos, ainda mais com relação a um contrato dessa complexidade.</li> <li>▪ Quanto à Cláusula 14.3.14, sugerimos a exclusão e substituição por cláusula no seguinte sentido: <p>Antes da assinatura do termo de arbitragem, a Câmara poderá consolidar procedimentos arbitrais simultâneos nos termos do Regulamento. Após a assinatura do termo de arbitragem, o tribunal arbitral poderá consolidar procedimentos arbitrais simultâneos fundados neste ou em qualquer outro instrumento firmado entre as partes, desde que tais procedimentos digam respeito à mesma relação jurídica e as cláusulas compromissórias sejam compatíveis. A competência para consolidação será do primeiro tribunal arbitral constituído, e sua decisão será vinculante a todas as partes.</p> </li> </ul> <p>No que diz respeito à peritagem (Cláusula 14.4), abaixo os nossos comentários:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Não recomendamos a adoção desse tipo de procedimento, principalmente não em exclusão à previsão de arbitragem.</li> <li>▪ Inicialmente é preciso definir se a peritagem será ou não obrigatória. Como a Cláusula 14.3.1 estabelece que a peritagem é prévia à arbitragem e obrigatória, sugerimos que isso seja expressamente previsto aqui também, ou que ambas as cláusulas</li> </ul>
---	---

	<p>sejam alteradas.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Quanto à Cláusula 14.5.1, em geral, quando já existe um conflito, as partes dificilmente chegam a um acordo quanto a um nome. Poderia ser estabelecida sistemática semelhante à da escolha do presidente de um tribunal arbitral (cada parte escolhe um perito e, juntos, eles escolhem o perito responsável por analisar o caso). Outra solução seria que a contraparte pudesse escolher desde já uma das empresas internacionalmente conhecidas ali listadas.</li> <li>▪ Sobre a Cláusula 14.8.1, a cláusula propõe que o laudo seja equiparado à sentença arbitral. Na mesma linha o disposto no item (vi) da Cláusula 14.10.1. Essa previsão é contraditória com a obrigatoriedade de se realizar a peritagem antes da arbitragem. Se já temos uma sentença arbitral (da peritagem) porque iniciáramos um procedimento arbitral?</li> <li>▪ Alternativamente, sugerimos que, caso as Partes concordem, haja a submissão prévia do conflito a um <i>Expert</i> escolhido pelas Partes, para a resolução de controvérsias eminentemente técnicas. O laudo final seria vinculante para as Partes e ficaria sujeito à possibilidade de contestação em arbitragem.</li> </ul>
Cláusula 4.1 do Anexo III dos Contratos de Entrada e de Saída	<p>Na Cláusula 4.1, de Custódia do Gás, o Transportador é responsável por desvios nas especificações de qualidade:</p> <p><b>4.1</b> 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.</p> <p>Em contraposição, na Cláusula 1.3 – e seguintes – do Anexo II, Apêndice I, atribui-se a responsabilidade de injeção de gás desconforme na rede ao Carregador de entrada, inclusive das falhas na prestação do serviço ocasionadas por essa injeção:</p>



	<p>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 <u>BALANCEAMENTO</u> da REDE DE TRANSPORTE, bem como eventual redução de receita relacionada ao ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA devido ao TRANSPORTADOR neste CONTRATO, nos contratos de transporte ou CONTRATOS LEGADOS.</p> <p>1.3.1.2 O CARREGADOR DE ENTRADA se compromete de forma irretroatável e incondicional a manter o TRANSPORTADOR a salvo e indene de qualquer demanda feita por qualquer pessoa junto ao TRANSPORTADOR em decorrência de DANOS POR GÁS DESCONFORME.</p> <p>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), aplicando-se o item 1.3.1.3 quando cabível.</p> <p>Assim como observado em relação à limitação de responsabilidade, sugerimos que o Transportador seja responsável pelo Gás Desconforme perante os Carregadores afetados e tenha o direito de regresso contra o Carregador que injetou o Gás Desconforme na Rede de Transporte.</p>
ANEXO III dos Contratos de Entrada e de Saída	<p>A definição de Desequilíbrio faz referência à “diferença, positiva ou negativa, entre as injeções e saídas de Quantidades de Gás Natural na Rede de Transporte”. Não fica claro, contudo, como se dará o cálculo do desequilíbrio por Carregador. Considerando que a contratação dos serviços de transporte de Entrada e de Saída se dá de forma separada, não é claro como será feita a junção dos pares ordenados – de entrada e saída – para fins de apuração do Desequilíbrio e apuração de responsabilidades (entre o Carregador de Entrada e o Carregador de Saída).</p>

	<b>DESEQUILÍBRIO OU SALDO DE DESEQUILÍBRIO:</b> 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;
Cláusula 1.5.2 do Apêndice II do Anexo III dos Contratos de Entrada e Saída	A Cláusula 1.5.2 do Apêndice II do Anexo III estabelece que o Transportador poderá, a seu exclusivo critério, ofertar aos Carregadores o Serviço de Flexibilidade de Rede. Tal serviço possibilita a compensação de Saldo de Desequilíbrio do Portfólio do Carregador no Período de Balanceamento subsequente, limitado a 5%. Não fica claro, contudo, (i) qual será o valor cobrado pela prestação desse serviço; (ii) se a oferta desse serviço é decisão unilateral e discricionária do Transportador; e (iii) se em alguma hipótese a oferta desse serviço é obrigatória (por exemplo no caso da a capacidade total contratada ser inferior aos 90% ofertados na Chamada Pública).

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