

**CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇO
DE TRANSPORTE FIRME DE GÁS NATURAL
DO GASODUTO ITABORAÍ GUAPIMIRIM**

ENTRADA

ENTRE

NOVA TRANSPORTADORA DO SUDESTE S.A. - NTS

e



SUMÁRIO

| | |
|---|----|
| CLÁUSULA PRIMEIRA – ESTRUTURA, DEFINIÇÕES DE TERMOS E INTERPRETAÇÃO | 5 |
| CLÁUSULA SEGUNDA – OBJETO | 6 |
| CLÁUSULA TERCEIRA – PRAZO | 7 |
| CLÁUSULA QUARTA – INÍCIO E PERÍODO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA | 7 |
| CLÁUSULA QUINTA – CONDIÇÕES PRECEDENTES..... | 7 |
| CLÁUSULA SEXTA – NOTIFICAÇÕES | 8 |
| CLÁUSULA SÉTIMA – MODIFICAÇÕES..... | 9 |
| CLÁUSULA OITAVA – DECLARAÇÕES E GARANTIAS | 9 |
| CLÁUSULA NONA - TOLERÂNCIA..... | 10 |
| CLÁUSULA DÉCIMA – NULIDADE DAS CLÁUSULAS CONTRATUAIS..... | 10 |
| CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA – CONCORDÂNCIA DAS PARTES..... | 11 |
| ANEXO I - PONTO DE ENTRADA..... | 12 |
| APÊNDICE A – LOCALIZAÇÃO E CAPACIDADE TÉCNICA DO PONTO DE ENTRADA | 12 |
| APÊNDICE B – QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA NO PONTO DE ENTRADA..... | 13 |
| APÊNDICE C – PRESSÕES DE ENTRADA | 14 |
| APÊNDICE D – TOLERÂNCIA DE VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA NO PONTO DE ENTRADA | 15 |
| ANEXO II – TARIFAS E VALORES A FATURAR | 16 |
| APÊNDICE A – TARIFAS | 16 |
| APÊNDICE B - VALORES A FATURAR | 19 |
| ANEXO III - TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS DO CONTRATO - TCG | 24 |
| CLÁUSULA PRIMEIRA – ESCOPO..... | 24 |
| CLÁUSULA SEGUNDA – DEFINIÇÕES..... | 24 |
| CLÁUSULA TERCEIRA – SERVIÇO DE TRANSPORTE DE GÁS NATURAL..... | 39 |
| CLÁUSULA QUARTA – CUSTÓDIA DO GÁS | 42 |
| CLÁUSULA QUINTA – EMPACOTAMENTO | 43 |
| CLÁUSULA SEXTA – GÁS PARA USO NO SISTEMA..... | 44 |
| CLÁUSULA SÉTIMA – ALOCAÇÃO DE QUANTIDADES DE GÁS E DE GUS | 46 |
| CLÁUSULA OITAVA – FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE | 46 |
| CLÁUSULA NONA – PENALIDADES E RESPONSABILIDADE | 49 |

| | |
|---|-----|
| CLÁUSULA DÉCIMA – FATURAMENTO | 53 |
| CLÁUSULA ONZE – COBRANÇAS OBJETO DE CONTROVÉRSIA | 57 |
| CLÁUSULA DOZE – FORÇA MAIOR | 57 |
| CLÁUSULA TREZE – TÉRMINO ANTECIPADO DO CONTRATO | 61 |
| CLÁUSULA QUATORZE – LEI APLICÁVEL E SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS | 64 |
| CLÁUSULA QUINZE – GARANTIAS DO CONTRATO | 67 |
| CLÁUSULA DEZESSEIS - CESSÃO DE DIREITOS E OBRIGAÇÕES..... | 70 |
| CLÁUSULA DEZESSETE – CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL | 72 |
| CLÁUSULA DEZOITO– REGRAS GERAIS DE UTILIZAÇÃO COMPARTILHADA..... | 75 |
| CLÁUSULA DEZENOVE – AJUSTES DECORRENTES DA PUBLICAÇÃO DE UM CÓDIGO DE REDE..... | 76 |
| CLÁUSULA VINTE –SEGUROS | 76 |
| CLÁUSULA VINTE E UM – DA VINCULAÇÃO DE CONTRATOS DA REDE DE TRANSPORTE | 77 |
| CLÁUSULA VINTE E DOIS – EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO..... | 77 |
| CLÁUSULA VINTE E TRÊS – RENÚNCIA DE IMUNIDADE | 78 |
| CLÁUSULA VINTE E QUATRO – NÃO TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS | 78 |
| CLÁUSULA VINTE E CINCO – OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DA REDE DE TRANSPORTE..... | 79 |
| APÊNDICE I - REQUISITOS TÉCNICOS | 82 |
| CLÁUSULA PRIMEIRA - QUALIDADE DO GÁS | 82 |
| CLÁUSULA SEGUNDA – MEDIÇÃO | 84 |
| APÊNDICE II – BALANCEAMENTO..... | 92 |
| CLÁUSULA PRIMEIRA – REGRAS DE BALANCEAMENTO | 92 |
| CLÁUSULA SEGUNDA – NOMINAÇÃO E PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE | 107 |
| CLÁUSULA TERCEIRA – ALOCAÇÃO DE QUANTIDADES DE GÁS E DE GUS | 115 |
| CLÁUSULA QUARTA – APURAÇÃO E SALDO DE VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO | 124 |
| APÊNDICE III - A – MODELO DE CARTA DE FIANÇA DO CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE – GARANTIA DE BALANCEAMENTO..... | 126 |
| APÊNDICE III - B – MODELO DE CARTA DE FIANÇA DO CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE – GARANTIA GERAL DO CONTRATO | 127 |
| ANEXO IV – DECLARAÇÃO SOBRE O PORTFÓLIO | 128 |
| ANEXO V – OPÇÃO DE COMPRA E VENDA..... | 129 |

CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA DE GÁS NATURAL DO GASODUTO ITABORAÍ GUAPIMIRIM QUE ENTRE SI CELEBRAM, DE UM LADO, NOVA TRANSPORTADORA DO SUDESTE S.A. - NTS, E DE OUTRO LADO, [NOME DO CARREGADOR], NA FORMA ABAIXO:

NOVA TRANSPORTADORA DO SUDESTE S/A - NTS, sociedade anônima, com sede na Praia do Flamengo, nº 200 / 23º andar, na cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, inscrita no CNPJ/ME sob o nº [04.992.714/0001-84], doravante denominada “TRANSPORTADOR”, neste ato representada por seu [-], [NOME] [ESTADO CIVIL] [NACIONALIDADE], [PROFISSÃO], portador da Carteira de Identidade nº, expedida pelo [-], inscrito no CPF/ME sob o nº [-], residente e domiciliado nesta cidade e, de outro lado,

[], sociedade com sede na [], nº [], na cidade de [], Estado de [] inscrita no CNPJ/ME sob o nº [] doravante denominada “CARREGADOR” neste ato representada por seu [-], [NOME] [ESTADO CIVIL] [NACIONALIDADE], [PROFISSÃO], portador da Carteira de Identidade nº [], expedida pelo [] inscrito no CPF/ME sob o nº [] residente e domiciliado [].

CONSIDERANDO QUE:

- o TRANSPORTADOR possui e opera um sistema de dutos de transporte de gás natural distribuídos nos Estados do Rio de Janeiro, de São Paulo e de Minas Gerais e detém as autorizações de operação emitidas pela ANP nos termos da legislação aplicável;
- o TRANSPORTADOR é parte de um contrato para prestação de serviço de transporte de gás natural denominado GTA MALHAS SE, celebrado com a Petróleo Brasileiro S.A. (Petrobras), com capacidade contratada de transporte de 43,8 MM m³/dia (quarenta e três milhões e oitocentos mil metros cúbicos por dia nas CONDIÇÕES DE REFERÊNCIA) e vigência até dezembro de 2025 (“CONTRATO MALHAS SE”);
- o TRANSPORTADOR é parte de um contrato para prestação de serviço de transporte de gás natural denominado GTA GASPAJ, celebrado com a Petrobras, com capacidade contratada de transporte de 5MM m³/dia (5 milhões de metros cúbicos por dia nas CONDIÇÕES DE REFERÊNCIA) e vigência até janeiro de 2030 (“CONTRATO Paulínia-Jacutinga”);
- o TRANSPORTADOR é parte de um contrato para prestação de serviço de transporte de gás natural denominado GTA GASDUC III, celebrado com a Petrobras, com capacidade contratada de transporte de 40 MM m³/dia (quarenta milhões de metros cúbicos por dia nas CONDIÇÕES DE REFERÊNCIA) e vigência até novembro de 2030 (“CONTRATO GASDUC III”);
- o TRANSPORTADOR é parte de um contrato para prestação de serviço de transporte de gás natural denominado GTA MALHAS II, celebrado com a Petrobras, com capacidade contratada de transporte de 49,4 MM m³/dia (quarenta e quatro milhões e quatrocentos mil metros cúbicos por dia nas CONDIÇÕES DE REFERÊNCIA) e vigência até outubro de 2031 (“MALHAS II”);
- o TRANSPORTADOR é parte de um contrato para prestação de serviço de transporte de

gás natural denominado GTA GASTAU, celebrado com a Petrobras, com capacidade contratada de transporte de 20 MM m³/dia (vinte milhões de metros cúbicos por dia nas CONDIÇÕES DE REFERÊNCIA) e vigência até novembro de 2031 (“GASTAU”);

- a Resolução ANP nº 11, de 2016, estabelece que toda a capacidade de transporte disponível para a contratação de serviço de transporte firme deverá ser ofertada e alocada através da realização de uma chamada pública de oferta e alocação de capacidade, da qual podem resultar novos contratos de serviço de transporte celebrados pelo TRANSPORTADOR para utilização da REDE DE TRANSPORTE;
- o TRANSPORTADOR conduziu chamada pública n, [-], da qual o CARREGADOR participou, tendo celebrado termo de compromisso para a contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME em relação à INSTALAÇÃO ADICIONAL DE TRANSPORTE;
- a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME no âmbito do presente CONTRATO ocorrerá de maneira concomitante com a prestação do serviço de transporte de gás no âmbito dos Contratos GTA MALHAS SE, GTA GASPAJ, GTA GASDUC III, GTA MALHAS II e GTA GASTAU (“CONTRATOS LEGADOS”) e quaisquer novos contratos de transporte que venham a ser celebrados pelo TRANSPORTADOR como resultado de Chamadas Públicas promovidas sob a supervisão da ANP, razão pela qual este CONTRATO estabelece condições para preservar os direitos das partes já constituídos no âmbito daqueles Contratos, bem como para permitir a utilização harmônica da REDE DE TRANSPORTE por todos os carregadores que tenham celebrado contratos de transporte com o TRANSPORTADOR;
- a construção do GASODUTO ITABORAÍ GUAPIMIRIM pretende viabilizar o escoamento do GÁS NATURAL transportado a partir do gasoduto de escoamento “Rota 3” e processado nas Unidades de Processamento de Gás Natural (UPGNs) do COMPERJ.

Assim sendo, têm justo e acordado dispor que o presente Contrato de Serviço de Transporte Firme de Gás Natural (“CONTRATO”) 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 e Valores a Faturar |
| Apêndice A | Tarifas |

| | |
|------------------|--|
| Apêndice B | Valores a Faturar |
| Anexo III | Termos e Condições Gerais (TCG) |
| Apêndice I | Requisitos Técnicos |
| Apêndice II | Balanceamento |
| Apêndice III | Modelo de Carta de Fiança |
| Anexo IV | Declaração sobre o Portfólio |
| Anexo V | Opção de Compra e Venda de Gás |

- 1.3. Também são considerados parte integrante deste CONTRATO os Termos e Condições Gerais (TCG) e seus Apêndices. O presente CONTRATO os seus Anexos, os Termos e Condições Gerais (TCG) e seus Apêndices 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/ou no TCG 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, desde que grafadas em CAIXA ALTA.
- 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.

CLÁUSULA SEGUNDA – OBJETO

- 2.1. O objeto deste CONTRATO é a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA do GASODUTO ITABORAÍ GUAPIMIRIM a partir do PONTO DE ENTRADA ITABORAÍ indicado 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 neste CONTRATO.
- 2.2. A QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA por PONTO DE ENTRADA está estabelecida no Anexo I-A Apêndice B e a localização do(s) PONTO(s) DE ENTRADA está(ão) detalhada(s) no Anexo I-A Apêndice A deste CONTRATO.
- 2.3. Pela remuneração do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, o CARREGADOR deverá pagar ao TRANSPORTADOR: (i) o ENCARGO DE INSTALAÇÃO ADICIONAL, (ii) o ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE AUTORIZADO, ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO, ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA e (iii) o ENCARGO DE GÁS E ENERGIA ELÉTRICA PARA USO NO SISTEMA, estipulados nos termos do Anexo II-A deste CONTRATO.

CLÁUSULA TERCEIRA – PRAZO

- 3.1. O presente CONTRATO será válido a partir da data de sua assinatura e seu término ocorrerá no prazo de 15 (quinze) anos contados a partir da DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE, conforme previsto no item 4.1 do presente CONTRATO.

CLÁUSULA QUARTA – INÍCIO E PERÍODO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA

- 4.1. A prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME deverá ser iniciada em até 10 (dez) DIAS do recebimento da última NOTIFICAÇÃO de cumprimento ou dispensa das condições precedentes, na forma do item 5.4 da Cláusula Quinta (“DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE”) do CONTRATO. O encerramento da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME ocorrerá em 15 (quinze) anos contados a partir da data em que ocorrer a DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE (“PERÍODO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE”).
- 4.2. O TRANSPORTADOR não será obrigado a iniciar a prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME e o CARREGADOR não estará obrigado a tomar a SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME nos termos deste CONTRATO no caso de (i) não implemento e/ou dispensa (conforme o caso) das condições precedentes previstas na Cláusula Quinta do presente CONTRATO; e/ou (ii) ocorrência de um evento de FORÇA MAIOR, quando implementadas as condições precedentes, caso em que o início da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME deverá ocorrer assim que cessado o evento de FORÇA MAIOR.
- 4.3. Observados os termos e condições do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, caso o TRANSPORTADOR não inicie a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME na DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE, no todo ou em parte, tal fato será considerado uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, para todos os efeitos do CONTRATO, incluindo, a aplicação da penalidade por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE como única reparação exigível pelo CARREGADOR.
- 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, além daquela referenciada no item 4.3 acima.

CLÁUSULA QUINTA – CONDIÇÕES PRECEDENTES

- 5.1. 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 do item 5.4 do presente CONTRATO, cumulativamente, as condições precedentes previstas nos itens 5.2 e 5.3.
- 5.2. São condições precedentes para início da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME cuja satisfação fica a cargo do TRANSPORTADOR:
- (i) a obtenção das AUTORIZAÇÕES GOVERNAMENTAIS necessárias para a operação e manutenção da INSTALAÇÃO ADICIONAL DE TRANSPORTE;
 - (ii) a celebração de um ou mais GSA BALANCEAMENTO, segundo os termos e condições que possibilitem a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE de forma segura e confiável, nos termos deste CONTRATO, conforme aplicável;

- (iii) a existência de condições operacionais nos PONTOS DE INTERCONEXÃO que permitam a movimentação do GÁS; e
- (iv) o credenciamento do TRANSPORTADOR ou quaisquer outras ações pertinentes, de acordo com a LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, para aplicação de tratamento diferenciado às obrigações tributárias relacionadas às operações de circulação e prestações de serviço de transporte de gás natural por meio de gasoduto, nos Estados da Federação aplicáveis.

5.3. São condições precedentes para início da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME cuja satisfação fica a cargo do CARREGADOR:

- (i) a obtenção das AUTORIZAÇÕES GOVERNAMENTAIS necessárias para a conexão de suas instalações à REDE DE TRANSPORTE e/ou contratação da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, conforme aplicável;
- (ii) a apresentação das GARANTIAS DO CONTRATO, na forma e prazos dispostos neste CONTRATO (em especial na forma da Cláusula Quinze do TCG);
- (iii) o credenciamento do CARREGADOR ou quaisquer outras ações pertinentes, de acordo com a LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, para aplicação de 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, nos Estados da Federação aplicáveis;
- (iv) a adesão, vinculação ou credenciamento, pelo CARREGADOR, ao Ajuste SINIEF nº 03 de 3 de abril de 2018 e ao Ato COTEPE, ou a qualquer ato normativo subsequente que venha a substituí-los; e
- (v) a apresentação de declaração, na forma do Anexo IV do CONTRATO, contendo as informações indicadas sobre o respectivo PORTFÓLIO, bem como da OPÇÃO DE COMPRA E VENDA devidamente assinada, na forma do Anexo V do CONTRATO.

5.4. Cada PARTE deverá envidar esforços razoáveis para satisfazer as condições precedentes que estejam sob sua responsabilidade e cooperar com a outra PARTE, na medida do possível, para a satisfação das demais condições precedentes previstas nesta Cláusula. Caso as condições precedentes estabelecidas anteriormente não tenham sido integralmente cumpridas, e/ou dispensadas pela PARTE que não é responsável pela sua respectiva satisfação, em até [---] DIAS/MESES da data de assinatura deste CONTRATO, 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 por uma PARTE à outra por NOTIFICAÇÃO enviada até o limite do prazo estabelecido neste item 5.4. Caso a comunicação de ambas as PARTES não ocorra dentro do prazo, será considerado que as condições precedentes não foram integralmente cumpridas e, à exceção da apresentação e manutenção das GARANTIAS DO CONTRATO na forma das Cláusulas Treze e Quinze do TCG, as demais disposições constantes do presente CONTRATO não se tornarão exigíveis por qualquer das PARTES.

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:

NOVA TRANSPORTADORA DO SUDESTE S.A. - NTS
Endereço: Praia do Flamengo 200/23º andar, Flamengo
CEP 22210-901
Rio de Janeiro - RJ
Telefone: (21) [-]
Em atenção a: [-]
Endereço eletrônico: [-]

Se para o CARREGADOR:

[NOME DO CARREGADOR]
Endereço: Avenida xxxx, xx/yº andar, nmn
CEP 00000-000
Rio de Janeiro - RJ
Telefone: (21) [-]
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. Sem prejuízo desta disposição, as PARTES reconhecem que o TRANSPORTADOR poderá publicar em seu *website* informações técnicas sobre a REDE DE TRANSPORTE que tenham ou possam vir a ter relação ou reflexos neste CONTRATO, as quais terão repercussão direta e imediata sobre este, sem que seja necessária a assinatura de qualquer termo aditivo pelas PARTES.

CLÁUSULA OITAVA – DECLARAÇÕES E GARANTIAS

- 8.1. As PARTES declaram e garantem reciprocamente que, na data de celebração deste CONTRATO e durante toda a sua vigência:

- (i) Possuem e possuirão plenos poderes para celebrar o presente CONTRATO e os demais instrumentos a ele relacionados, assinados na presente data ou posteriormente, bem como para assumir validamente e cumprir integralmente todas as obrigações deles decorrentes, sendo certo que sua assinatura o torna vinculante para ambas as PARTES;
- (ii) Possuem e possuirão plenos poderes e direitos para agir em relação aos ativos e bens envolvidos nas atividades decorrentes deste CONTRATO, bem como para conduzir seus negócios de forma a alcançar os objetivos deste CONTRATO; e
- (iii) Não pagaram, ofereceram ou se comprometeram, não pagarão, oferecerão ou se comprometerão a pagar ou autorizar o pagamento de suborno a qualquer terceiro, seja funcionário público ou privado, se comprometendo, ainda, em regime de melhores esforços, a adotar políticas internas visando a prevenção de práticas de suborno e corrupção.

8.2. As PARTES declaram e garantem reciprocamente que, na data de celebração deste CONTRATO:

- (i) 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; e
- (ii) 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.

8.3. O CARREGADOR declara conhecer integralmente o Código de Conduta Ética Profissional do TRANSPORTADOR (“Código de Ética”), que se encontra disponível na página “https://www.ntsbrasil.com/codigo_de_conduta/”, que é parte integrante deste CONTRATO, para todos os fins e efeitos, e reconhece que estará sujeito aos seus termos e condições. O CARREGADOR declara, ainda, não estar envolvido em qualquer situação que configure descumprimento ao disposto no Código de Ética, e compromete-se a notificar imediatamente o TRANSPORTADOR em caso de qualquer alteração à sua situação de conformidade com o Código de Ética.

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 expressamente e por escrito e em comum acordo pelas PARTES.

CLÁUSULA DÉCIMA – NULIDADE DAS CLÁUSULAS CONTRATUAIS

- 10.1. Se qualquer disposição deste CONTRATO for considerada ilegal ou inexecutável, de acordo com a LEGISLAÇÃO APLICÁVEL em vigor durante a vigência deste CONTRATO e/ou do TCG, tal disposição será considerada completamente independente do CONTRATO e/ou do TCG. Este CONTRATO será interpretado e executado como se tal disposição ilegal ou inexecutável nunca o 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 DÉCIMA PRIMEIRA – 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 reconhecem que este documento assinado eletronicamente pelas PARTES e testemunhas produz os mesmos efeitos legais da via assinada fisicamente, nos termos da Lei nº 13.874/2019 e do Decreto nº 10.278/2020, e acordam não contestar a sua validade, conteúdo, autenticidade e integridade. As PARTES convencionam, ainda, que este documento poderá ser assinado de forma manuscrita ou por meio eletrônico, ainda que por meio de plataforma de assinatura eletrônica não credenciada pela Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira (ICP-Brasil) e sem certificado de assinatura digital, nos termos do art. 10, § 2º, da Medida Provisória nº 2.200-2/2001.

[LOCAL, DATA]

NOVA TRANSPORTADORA DO SUDESTE S.A. – NTS

Nome:

Título:

[NOME DO CARREGADOR]

Nome:

Título:

TESTEMUNHAS:

NOME:
TÍTULO:

NOME:
TÍTULO:

ANEXO I - 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 (m³/dia) |
|---|--|
| Itaboraí | 18.200.000 |

ANEXO I – PONTO DE ENTRADA

APÊNDICE B – QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA NO PONTO DE ENTRADA

| PONTO DE ENTRADA CONTRATADO | CAPACIDADE DIÁRIA CONTRATADA NO PONTO DE ENTRADA (mil m³/dia) | INTERVALO DE VAZÃO MENSURAVÉL (mil m³/dia) |
|------------------------------------|---|--|
| Itaboraí | xxx | 2.000 a 18.200 |

ANEXO I – PONTO DE ENTRADA

APÊNDICE C – PRESSÕES DE ENTRADA

| PONTO DE ENTRADA CONTRATADO | PRESSÃO DE ENTRADA MÍNIMA (kgf/cm ²) | PRESSÃO DE ENTRADA MÁXIMA (kgf/cm ²) |
|-----------------------------|--|--|
| Itaboraí | 60 | 100 |

- Para fins ilustrativos, este Apêndice reflete pressões de entrada mínima e máxima de referência na data de assinatura deste CONTRATO, que poderão ser alteradas pelo TRANSPORTADOR a qualquer tempo.

- Durante todo o período de vigência deste Contrato, o CARREGADOR deverá respeitar as pressões de entrada mínima e máxima aplicáveis, conforme informações operacionais fornecidas pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR por escrito a qualquer tempo, prevalecendo tais instruções operacionais sobre as referências de pressão mínima e pressão máxima de entrada contempladas neste CONTRATO.

ANEXO I – PONTO DE ENTRADA

APÊNDICE D – TOLERÂNCIA DE VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA NO PONTO DE ENTRADA

| PONTO DE ENTRADA CONTRATADO | TOLERÂNCIA DE VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA (% DA QDP)* |
|-----------------------------|--|
| Itaboraí | [5%, 10%; 15%] |

(*) % DA QDP – Quantidade Diária Programada- as tolerâncias estabelecidas na tabela acima estarão limitadas à CAPACIDADE TÉCNICA do PONTO DE ENTRADA aqui tratado.

- As tolerâncias previstas neste Anexo poderão ser modificadas mediante prévio aviso do TRANSPORTADOR. Durante todo o período de vigência deste CONTRATO, o CARREGADOR deverá respeitar as tolerâncias aplicáveis, conforme informações operacionais fornecidas pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR por escrito a qualquer tempo, prevalecendo tais instruções operacionais sobre as tolerâncias contempladas neste CONTRATO.
- Para determinação das faixas de tolerância é relevante o somatório das QUANTIDADES DIÁRIAS CONTRATADAS do mesmo carregador (caso mais de um contrato de transporte tenha sido celebrado para o mesmo PONTO DE ENTRADA):

| CAPACIDADE CONTRATADA DIÁRIA (QDC)* | TOLERÂNCIA DE VARIAÇÃO DIÁRIA |
|--|-------------------------------|
| $QDC < 1 \text{ MM m}^3/\text{d}$ | 15% |
| $1 \leq QDC < 2 \text{ MM m}^3/\text{d}$ | 10% |
| $QDC \geq 2 \text{ MM m}^3/\text{d}$ | 5% |

ANEXO II – TARIFAS E VALORES A FATURAR

APÊNDICE A – TARIFAS

A.1 Valor das TARIFAS

A.1.1 Na data de assinatura do presente CONTRATO, o valor da tarifa cobrada pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR referente ao GASODUTO ITABORAÍ GUAPIMIRIM, excluídos quaisquer TRIBUTOS incidentes sobre o faturamento realizado pelo TRANSPORTADOR, é o seguinte:

(i) TARIFA DE INSTALAÇÃO ADICIONAL: R\$[-] por MMBTU ([-] reais por MMBTU), com data base de [•];

A.1.2 Adicionalmente, para utilização da REDE DE TRANSPORTE, serão consideradas as seguintes tarifas cobradas pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR, excluídos quaisquer TRIBUTOS incidentes sobre o faturamento realizado pelo TRANSPORTADOR:

(i) TARIFA DE TRANSPORTE DE ENTRADA: R\$[-] por MMBTU ([-] reais por MMBTU), com data base de [•];

(ii) TARIFA DE ESTOQUE DE REFERÊNCIA: R\$[-] por MMBTU ([-] reais por MMBTU), com data base de [•]; e

(iii) TARIFA DE MOVIMENTAÇÃO: R\$[-] por MMBTU ([-] reais por MMBTU), com data base de [•].

A.2 Reajuste da TARIFA DE INSTALAÇÃO ADICIONAL

A.2.1 A TARIFA DE INSTALAÇÃO ADICIONAL deverá ser reajustada aplicando-se como índice de reajuste a média ponderada dos seguintes índices: 55% (cinquenta e cinco por cento) pelo Índice Geral de Preços – Mercado (IGP-M) e 45% (quarenta e cinco por cento) pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), acumulados no período de 12 (doze) MESES, a partir da data base de [•], conforme fórmulas abaixo:

Exemplo ilustrativo: data base janeiro/2023: 1º reajuste: m=jan/2024, sendo m-1=dez/2023 e m-13=dez/2022. Isto é, variação do (IGPM dez.2023/ IGPM dez.2022)

$$TIA_t = TIA_{t-1} \times \left\{ (0,55) \times \left(\frac{IGP - M_{m-1}}{IGP - M_{m-13}} \right) + (0,45) \times \left(\frac{IPCA_{m-1}}{IPCA_{m-13}} \right) \right\}$$

Onde:

| | |
|--------------------|---|
| TIA _t | corresponde ao valor em Reais por MMBtu da Tarifa de Instalação Adicional no período “t”; |
| TIA _{t-1} | corresponde ao valor em Reais por MMBtu da Tarifa de Instalação Adicional vigente no período de 12 meses anterior ao período “t”; |

| | |
|-----------------------|--|
| IGP-M _{m-1} | corresponde ao número índice do IGP-M, divulgado mensalmente pela Fundação Getúlio Vargas, ou outro que venha a substituí-lo, relativo ao mês anterior ao início do período “t”; |
| IGP-M _{m-13} | corresponde ao número índice do IGP-M, divulgado mensalmente pela Fundação Getúlio Vargas, ou outro que venha a substituí-lo, relativo ao décimo terceiro mês anterior ao início do período “t”. |
| IPCA _{m-1} | corresponde ao número índice do IPCA, divulgado mensalmente pelo IBGE, ou outro que venha a substituí-lo, relativo ao mês anterior ao início do período “t”; |
| IPCA _{m-13} | corresponde ao número índice do IPCA, divulgado mensalmente pelo IBGE, ou outro que venha a substituí-lo, relativo ao décimo terceiro mês anterior ao início do período “t”. |
| T | corresponde ao período de 12 meses de vigência da tarifa |

A.2.2 Caso o início da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME no presente CONTRATO ocorra em mês diferente de janeiro do ano em curso, o reajuste deverá ser realizado em janeiro do ano seguinte, considerando o valor referente à data-base de janeiro do ano em curso, de modo que haja um alinhamento no período de reajuste entre a TARIFA DE INSTALAÇÃO ADICIONAL e as demais tarifas relacionadas à utilização da REDE DE TRANSPORTE e que as tarifas aplicáveis ao presente CONTRATO possuam vigência entre 01 de janeiro a 31 de dezembro de cada ano.

A.2.3 Após a finalização da construção da INSTALAÇÃO ADICIONAL DE TRANSPORTE, o TRANSPORTADOR fará o recálculo da TARIFA DE INSTALAÇÃO ADICIONAL final, conforme item A.1.1 (i) deste Apêndice A do Anexo II, com base nos valores reais dispendidos no INVESTIMENTO EM INSTALAÇÃO DE TRANSPORTE. Para que não haja dúvida, a tarifa definida no item A.1.1 deverá ser utilizada a partir da DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE, considerando os reajustes aplicáveis, e até que sejam obtidos todos os valores dispendidos no INVESTIMENTO EM INSTALAÇÃO DE TRANSPORTE.

A.3 Reajuste das demais TARIFAS

A.3.1 A TARIFA DE TRANSPORTE DE ENTRADA aqui contemplada é calculada anualmente, na data base de [●], por meio das receitas reajustadas dos contratos de transporte vigentes relacionados ao uso da REDE DE TRANSPORTE, bem como de acordo com a metodologia de cálculo tarifário aprovada pela ANP, considerando as capacidades da REDE DE TRANSPORTE do TRANSPORTADOR.

A.3.2 A TARIFA DE ESTOQUE DE REFERÊNCIA e a TARIFA DE MOVIMENTAÇÃO serão reajustadas a cada ANO, na data base de [●], e permanecerão vigentes até a data do próximo reajuste, aplicando-se como índice de reajuste o Índice Geral de Preços – Mercado (IGP-M), divulgado pela Fundação Getúlio Vargas, acumulados dos últimos 12 (doze) meses, conforme fórmulas abaixo:

$$TER_t = TER_{t-1} \times \left(\frac{IGP - M_{m-1}}{IGP - M_{m-13}} \right)$$

$$TM_t = TM_{t-1} \times \left(\frac{IGP - M_{m-1}}{IGP - M_{m-13}} \right)$$

Onde:

| | | |
|-----------------------|---|--|
| TER _t | - | corresponde ao valor em Reais por MMBtu da TARIFA DE ESTOQUE DE REFERÊNCIA no período "t"; |
| TER _{t-1} | - | corresponde ao valor em Reais por MMBtu da TARIFA DE ESTOQUE DE REFERÊNCIA vigente no período de 12 meses anterior ao período "t"; |
| TM _t | - | corresponde ao valor em Reais por MMBtu do TARIFA FIRME DE MOVIMENTAÇÃO no período "t"; |
| TM _{t-1} | - | corresponde ao valor em Reais por MMBtu do TARIFA FIRME DE MOVIMENTAÇÃO vigente no período de 12 meses anterior ao período "t"; |
| IGP-M _{m-1} | - | corresponde ao número índice do IGP-m, divulgado mensalmente pela Fundação Getúlio Vargas, ou outro que venha a substituí-lo, relativo ao mês anterior ao início do período "t"; |
| IGP-M _{m-13} | - | corresponde ao número índice do IGP-m, divulgado mensalmente pela Fundação Getúlio Vargas, ou outro que venha a substituí-lo, relativo ao décimo terceiro mês anterior ao início do período "t"; e |
| t | - | corresponde ao período de 12 meses de vigência da tarifa. |

A.3.3 Caso haja descontinuidade de cálculo de índices citados no CONTRATO, esses serão substituídos por índices propostos pela instituição responsável pelo cálculo do índice descontinuado. Caso a instituição responsável não indique um índice substituto, as PARTES deverão acordar de boa-fé qual índice será aplicado.

A.4 Arredondamento

A.4.1 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; e
- (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 – TARIFAS E VALORES A FATURAR

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 INSTALAÇÃO ADICIONAL, ao ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, ao ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE AUTORIZADO, ao ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA, ao ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO e ao ENCARGO DE GÁS E ENERGIA ELÉTRICA PARA USO NO SISTEMA, se aplicável, calculados de acordo com as fórmulas abaixo:

(i) ENCARGO DE INSTALAÇÃO ADICIONAL

$$EIA = QDC \times TIA$$

Onde:

| | | |
|------------|---|---|
| <i>EIA</i> | - | corresponde ao valor em Reais a ser pago pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR a título de prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE na INSTALAÇÃO ADICIONAL DE TRANSPORTE no MÊS em questão; |
| <i>QDC</i> | - | corresponde às QUANTIDADES DIÁRIAS CONTRATADAS; |
| <i>TIA</i> | - | corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE INSTALAÇÃO ADICIONAL; |

(ii) ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE:

$$EST = \sum_{i=1}^N (QDA_i - QEA_i - QENA_i) \times (TE + TER + TM)$$

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>TE</i> | - | corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE TRANSPORTE DE ENTRADA; |
| <i>TER</i> | | corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE ESTOQUE DE REFERÊNCIA; |
| <i>TM</i> | - | corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA FIRME DE MOVIMENTAÇÃO. |

(iii) ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE AUTORIZADO:

$$ESEA = \sum_{i=1}^N (QEA_i) \times [1 \times (TE + TER + TM)]$$

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>i</i> ” do MÊS em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR; |
| <i>TE</i> | - | corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE TRANSPORTE DE ENTRADA; |
| <i>TER</i> | - | corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE ESTOQUE DE REFERÊNCIA; |
| <i>TM</i> | - | corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA FIRME DE MOVIMENTAÇÃO. |

(iv) ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO:

$$ESENA = \sum_{i=1}^N (QENA_i) \times [2 \times (TE + TER + TM)]$$

Onde:

| | | |
|-------------------------|---|---|
| <i>ESENA</i> | - | corresponde ao valor a ser pago em Reais pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR a título de ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO no MÊS em questão; |
| <i>N</i> | - | corresponde ao número de DIAS OPERACIONAIS no MÊS em questão; |
| <i>I</i> | - | corresponde a um determinado DIA OPERACIONAL no MÊS em questão; |
| <i>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>TE</i> | - | corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE TRANSPORTE DE ENTRADA; |
| <i>TER</i> | - | corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE ESTOQUE DE REFERÊNCIA; |
| <i>TM</i> | - | corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA FIRME DE MOVIMENTAÇÃO. |

(v) ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA:

$$ECNU = \sum_{i=1}^N [QDC_i - (QDA_i - QEA_i - QENA_i) - QFST_i] \times (TE + TER)$$

Onde:

| | | |
|-------------------------|---|---|
| <i>ECNU</i> | - | corresponde ao valor em Reais a ser pago pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR a título de ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA no MÊS em questão, sendo igual a zero se o cálculo resultar negativo; |
| <i>N</i> | - | corresponde ao número de DIAS OPERACIONAIS no MÊS em questão; |
| <i>I</i> | - | corresponde a um determinado DIA OPERACIONAL no MÊS em questão; |
| <i>QDC_i</i> | - | corresponde à QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA para cada DIA OPERACIONAL no MÊS em questão; |
| <i>QDA_i</i> | - | corresponde ao somatório das QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS para cada DIA OPERACIONAL "i" do MÊS em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR; |
| <i>QEA_i</i> | - | corresponde ao somatório das QUANTIDADES EXCEDENTES AUTORIZADAS para cada DIA OPERACIONAL "i" do MÊS em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR; |
| <i>QENA_i</i> | - | corresponde ao somatório das QUANTIDADES EXCEDENTES NÃO AUTORIZADAS para cada DIA OPERACIONAL "i" do MÊS em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR; |
| <i>QFST_i</i> | - | Corresponde ao somatório das QUANTIDADES DE GÁS não realizadas pelo CARREGADOR em decorrência de FALHA NO SERVIÇO DE TRANSPORTE ou MANUTENÇÃO NÃO-PROGRAMADA no DIA OPERACIONAL em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR; |
| <i>TE</i> | - | corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE TRANSPORTE DE ENTRADA; e |
| <i>TER</i> | - | corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE ESTOQUE DE REFERÊNCIA; |

(vi) ENCARGO DE GÁS E ENERGIA ELÉTRICA PARA USO NO SISTEMA

$$EGEE_M = \sum_{i=1}^N \left(\frac{QDA_i}{QDAT_i} \right) \times (CGUS_M + CEE_M)$$

Onde:

| | | |
|----------|---|---|
| $EGEE$ | - | corresponde ao valor a ser pago em Reais pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR a título de ENCARGO DE GÁS E ENERGIA ELÉTRICA PARA USO NO SISTEMA no MÊS em questão; |
| QDA_i | - | corresponde ao somatório das QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS para cada DIA OPERACIONAL “ i ” do MÊS em questão, neste CONTRATO, 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; |
| M | - | corresponde a um determinado MÊS OPERACIONAL no MÊS em questão; |
| $CGUS_M$ | - | corresponde ao valor do custo mensal incorrido pelo TRANSPORTADOR para GÁS PARA USO NO SISTEMA, em Reais; |
| CEE_M | | corresponde ao valor do custo mensal incorrido pelo TRANSPORTADOR para ENERGIA ELÉTRICA PARA USO NO SISTEMA, em Reais. |

- B.2 Para fins de faturamento e emissão de DOCUMENTOS DE COBRANÇA, 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 Nona do TCG, o CARREGADOR enviará uma NOTIFICAÇÃO para cobrança da penalidade por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, 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 |
|----------------------------|--------------------|--|
| Rio de Janeiro - MATRIZ | 04.992.714/0001-84 | Praia do Flamengo nº 200 andar 23º Bairro Flamengo CEP: 22.210-901 Rio de Janeiro - RJ |
| Macaé | 04.992.714/0003-46 | Estrada Hélio Rosa dos Santos Nº1000 – Galpão 1 Bairro Imboassica CEP: 27.970-020 Macaé - RJ |

| | | |
|---------------------|--------------------|--|
| Duque de Caxias | 04.992.714/0004-27 | Rua Elisa Maria S/N, Jardim Balneário Ana Clara CEP: 25.221-040 Duque de Caxias - -RJ |
| Japeri | 04.992.714/0019-03 | Estrada Pedra Lisa- S/N Bairro Pedra Lisa CEP: 26450-100 Japeri - RJ |
| Caraguatatuba/SP | 04.992.714/0020-47 | UTGCA - Caraguatatuba Rodovia Caraguatatuba - São Sebastião, S/N - KM 5 Bairro Pontal de Santa Marina CEP: 11.660-970 Caraguatatuba - SP |
| Guararema | 04.992.714/0012-37 | R. Francisco Freire 95 - sl 2, Centro, CEP: 08.900-000 Guararema - SP |
| Taubaté | 04.992.714/0018-22 | Estrada do Barreiro, 8391, Km 06 Parte CEP: 12.092-000 Taubaté - SP |
| São José dos Campos | 04.992.714/0016-60 | Rua Dr. Mauricio Diamante, 55, Sala B Bairro Centro CEP: 12.209-570 São José dos Campos - SP |
| Paulínia | 04.992.714/0011-56 | Rua Adelelmo Piva, 36 Bairro Jardim Vista Alegre CEP: 13.140-186 Paulínia - SP |
| Cubatão | 04.992.714/0002-65 | Av. Nove de Abril, 2205, sala 37 Bairro Jardim América CEP: 11.520-001 Cubatão - SP |
| Itaboraí | [xxx] | [xxx] |

ANEXO III - TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS DO CONTRATO - TCG

CLÁUSULA PRIMEIRA – ESCOPO

- 1.1. Este TCG tem por escopo estabelecer os termos e condições aplicáveis, de forma obrigatória, ao TRANSPORTADOR e ao CARREGADOR, à prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA e do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA no âmbito do CONTRATO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA e do CONTRATO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA.

CLÁUSULA SEGUNDA – DEFINIÇÕES

- 2.1. Os termos previstos nesta Cláusula, quando grafados em CAIXA ALTA no CONTRATO, seja no singular ou no plural ou nos gêneros masculino ou feminino, terão o significado abaixo:

AÇÃO DE BALANCEAMENTO: medidas tomadas pelo TRANSPORTADOR para fins de BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE de forma a corrigir o DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO SISTEMA;

ACORDO DE ALOCAÇÃO: é o acordo celebrado entre o CARREGADOR e os demais carregadores que compartilhem um mesmo PONTO DE ENTRADA, PONTO DE SAÍDA ou PONTO DE INTERCONEXÃO, para estabelecer as regras para a ALOCAÇÃO da QUANTIDADE MEDIDA DE ENTRADA ou da QUANTIDADE MEDIDA DE SAÍDA;

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

ACORDO DE REDUÇÃO DE FLEXIBILIDADE: acordo de redução de flexibilidade celebrado entre o carregador dos CONTRATOS LEGADOS e o TRANSPORTADOR, que estabeleceu uma capacidade máxima de uso das capacidades contratadas nos CONTRATOS LEGADOS deste carregador, com base nas regras estabelecidas no Termo de Compromisso de Cessão de Prática celebrado entre a Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobras e o Conselho Administrativo de Defesa Econômica, em 08/07/2019 (“TCC CADE”);

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

AGENTES LIVRES: consumidores livres, autoprodutores ou autoimportadores, conforme definidos na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL;

ANO: significa o período de 365 (trezentos e sessenta e cinco) DIAS consecutivos com início em 1º de janeiro ressalvado, no entanto, que, qualquer ANO que contenha o dia 29 de fevereiro, consistirá em 366 (trezentos e sessenta e seis) DIAS consecutivos. O termo “ano”, quando não grafado em caixa alta, significa qualquer período de 365 (trezentos e sessenta e cinco) DIAS consecutivos, ou 366 (trezentos e sessenta e seis) conforme o caso;

ANP: Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis, autarquia especial criada pela Lei nº 9.478, de 06 de agosto de 1997, regulamentada pelo Decreto nº 2.455, de 14 de janeiro de 1998, com as atribuições e finalidades estipuladas nas referidas normas;

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

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 CONTRATO, de acordo com a legislação brasileira em vigor;

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

AVISO DE ACEITAÇÃO DE GÁS DESCONFORME: NOTIFICAÇÃO enviada pelo CARREGADOR DE SAÍDA ao TRANSPORTADOR, ou pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR DE ENTRADA, após o recebimento do AVISO DE GÁS DESCONFORME, por meio da qual o remetente comunica a aceitação do recebimento do 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, de acordo com o modelo disponibilizado pelo TRANSPORTADOR em sua página na internet, 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 e ao GESTOR DO PORTFÓLIO, para informar o bloqueio ou redução do fluxo de GÁS em um ou mais PONTOS DE ENTRADAS e/ou PONTOS DE SAÍDAS em virtude da ocorrência, ou da potencial ocorrência, de eventos que demandem tais ações, de acordo com os termos do CONTRATO, incluindo, sem limitação, a 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 qualquer medida ou ação do TRANSPORTADOR ou dos CARREGADORES para manter ou reestabelecer o equilíbrio entre injeções e retiradas de GÁS NATURAL necessário para o bom funcionamento da REDE DE TRANSPORTE;

CALORIA: significa a quantidade de calor requerida para elevar a temperatura de 1g de água pura de 14,5°C até 15,5°C, à pressão absoluta de 101.325Pa. Uma caloria equivale a 4,1855 J (Joule). Quilocaloria (kcal) significa 1.000 (mil) CALORIAS;

CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE: capacidade diária contratada em

modalidade firme, compreendida na parcela da CAPACIDADE DISPONÍVEL DE TRANSPORTE, que o CARREGADOR tem direito de usar para movimentação de QUANTIDADES DE GÁS, nas condições dispostas no CONTRATO, podendo ser, conforme o caso, CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE ENTRADA, quando se tratar de um PONTO DE ENTRADA ou CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE SAÍDA, quando se tratar de uma ZONA DE SAÍDA;

CAPACIDADE DE TRANSPORTE: QUANTIDADE DE GÁS máxima diária que o TRANSPORTADOR pode movimentar em sua REDE DE TRANSPORTE;

CAPACIDADE DISPONÍVEL DE TRANSPORTE: parcela da CAPACIDADE TÉCNICA de um determinado PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA da REDE DE TRANSPORTE que não tenha sido objeto de contratação sob a modalidade firme;

CAPACIDADE OCIOSA DE TRANSPORTE: parcela da CAPACIDADE DE TRANSPORTE de um determinado PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA da REDE DE TRANSPORTE, tendo sido contratada por um CARREGADOR, mas que temporariamente, não esteja sendo utilizada;

CAPACIDADE TÉCNICA: capacidade firme máxima que o TRANSPORTADOR pode oferecer aos carregadores em determinado PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA, considerando a integralidade da REDE DE TRANSPORTE;

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

CARREGADOR: pessoa jurídica que tenha celebrado o 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 FIRME DE ENTRADA ou (ii) a CARREGADOR DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA. Quando utilizado em caixa baixa, carregador significa qualquer (quaisquer) 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;

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

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

CAUSADOR: tem o seu significado definido no item 1.3.3.3 da Cláusula Primeira do Apêndice II deste TCG;

CERTIFICAÇÃO: processo através do qual o TRANSPORTADOR analisa e valida as QUANTIDADES MEDIDAS DE GÁS em volume (m³) e em energia (MMBTU) em cada Ponto de Entrada e Ponto de Saída na REDE DE TRANSPORTE da NTS.

CESSÃO DE CAPACIDADE CONTRATADA: transferência, no todo ou em parte, do direito

de utilização da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE;

CESSÃO DE CONTRATO ou **CESSÃO**: transferência, no todo ou em parte, de todos os direitos e obrigações originados no CONTRATO, pelo CARREGADOR, para um novo carregador;

CÓDIGO DE REDE: conjunto de regras, previstas em LEGISLAÇÃO APLICÁVEL publicada pela ANP, com a finalidade de promover acesso não discriminatório aos sistemas de transporte de gás natural, e sua operação uniforme, harmônica, eficiente e segura;

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

COMPANHIA DISTRIBUIDORA LOCAL DE GÁS CANALIZADO ou **CDL**: concessionária prestadora dos serviços públicos de distribuição de gás canalizado, responsável pela movimentação e entrega do gás aos AGENTES LIVRES e aos clientes da própria CDL a partir do PONTOS DE SAÍDA;

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

CONDIÇÕES PRECEDENTES: as condições que deverão ser implementadas pelas PARTES, conforme aplicável e conforme estipulado no CONTRATO, para início da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME;

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

CONTA DE BALANCEAMENTO OPERACIONAL ou **CBO**: conta virtual de QUANTIDADES DE GÁS estabelecida entre transportadores que compartilham um mesmo PONTO DE INTERCONEXÃO, a fim de viabilizar (i) a troca de QUANTIDADES DE GÁS entre si para fins de BALANCEAMENTO da rede de transporte de cada um dos transportadores e (ii) a aplicação, pelos transportadores, de critérios eficientes de alocação das QUANTIDADES DE GÁS para os carregadores nos PONTOS DE INTERCONEXAO;

CONTA GRÁFICA DE BALANCEAMENTO: conta separada do TRANSPORTADOR para fins de acompanhamento contábil de todas as transações, receitas e despesas relacionadas ao BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE;

CONTRATO DE TRANSPORTE ou **CONTRATO**: contrato para prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, incluindo seus anexos, apêndices e aditivos, bem como este TCG, podendo ser, conforme o caso, (i) CONTRATO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA ou (ii) CONTRATO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA. Quando utilizando em caixa baixa, “contrato de transporte” significa qualquer contrato, 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.

CONTROVÉRSIA: tem o seu significado definido no item 14.2.1 deste TCG;

CONTROVÉRSIAS RELACIONADAS: tem o seu significado definido no item 14.3.11 deste TCG;

DADOS CERTIFICADOS: QUANTIDADES DE GÁS baseadas nos QUANTIDADES MEDIDAS e que tenham sido certificadas após a conferência e validação operacional interna do TRANSPORTADOR;

DANOS POR GÁS DESCONFORME: tem o seu significado definido no item 9.4.1.1 deste TCG;

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

DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO SISTEMA: tem o seu significado definido no item 1.3.3.1 da Cláusula Primeira, do Apêndice II deste TCG;

DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO: tem o seu significado definido no item 1.1.3 e no item 1.3.3.2 da Cláusula Primeira, do Apêndice II deste TCG;

DESEQUILÍBRIO DIÁRIO: tem o seu significado definido no item 1.7.2.1 da Cláusula Primeira do Apêndice II deste TCG;

DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO: as diferenças apuradas num base horário entre as QUANTIDADES DE GÁS injetadas no PORTFÓLIO e as QUANTIDADES DE GÁS retiradas daquele mesmo PORTFÓLIO;

DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA: as diferenças apuradas em uma base horária entre (i) todas as QUANTIDADES DE GÁS injetadas nos PONTOS DE ENTRADA e (ii) o somatório de todas as QUANTIDADES DE GÁS retiradas por todos os carregadores nos PONTOS DE SAÍDA, incluindo GÁS PARA USO NO SISTEMA e PERDAS EXTRAORDINÁRIAS;

DESEQUILÍBRIO MENSAL DO PORTFÓLIO: tem o seu significado definido no item 1.7.3.1 da Cláusula Primeira do Apêndice II deste TCG;

DIA ou DIA OPERACIONAL: período de 24 (vinte e quatro) horas consecutivas que se inicia à 0h (zero hora), horário de Brasília, em qualquer dia do ANO;

DIA ÚTIL: qualquer DIA, excluindo sábados, domingos e feriados no município onde se localiza a sede do TRANSPORTADOR;

DIFERENCIAL DE PREÇO: é o ágio ou deságio que o TRANSPORTADOR adiciona ao preço de gás para fins da LIQUIDACAO MENSAL, nos termos do item 1.7.3.3 da Cláusula Primeira do Apêndice II deste TCG;

DOCUMENTO DE COBRANÇA: qualquer fatura, Nota Fiscal Eletrônica, duplicata, nota de débito, nota de crédito 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 definido 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 ACUMULADO DO SISTEMA;

ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA ou **ECNU:** significa a remuneração devida ao TRANSPORTADOR, calculada conforme o Anexo II, A ou B, conforme o caso, Apêndice B do CONTRATO, podendo ser referente ao SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA ou SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA;

ENCARGO DE GUS: significa a remuneração devida ao TRANSPORTADOR pelo CARREGADOR calculada conforme item 6.1.2 deste TCG e conforme o Anexo II, A ou B, conforme o caso, Apêndice B do CONTRATO;

ENCARGO DE INSTALAÇÃO ADICIONAL: significa a remuneração devida ao TRANSPORTADOR pela prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME na INSTALAÇÃO ADICIONAL DE TRANSPORTE calculada com base no produto da TIA pela QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA;

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

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

ENCARGO DE GÁS E ENERGIA ELÉTRICA PARA USO NO SISTEMA: significa a remuneração devida ao Transportador pelo Carregador referente aos custos para aquisição de Gás e Energia Elétrica para Uso no Sistema.

EQUILÍBRIO: estado do PORTFÓLIO ou da REDE DE TRANSPORTE quando as injeções e retiradas de GÁS NATURAL do PORTFÓLIO ou da REDE DE TRANSPORTE ficam iguais, em base horária;

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: composição e propriedades físico-químicas

do GÁS NATURAL, conforme definido Cláusula Primeira do Apêndice I deste TCG;

ESTOQUE DE REFERÊNCIA: QUANTIDADE DE GÁS NATURAL determinada pelo TRANSPORTADOR para alcançar a pressão na REDE DE TRANSPORTE necessária para a prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE, de forma eficiente e operacionalmente segura, em toda a sua extensão, já incluindo a MARGEM OPERACIONAL;

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

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

FORNECEDOR DE GÁS: o(s) supridor(es) de gás (podendo ser também um carregador) que venha(m) a celebrar um GSA GUS ou um GSA BALANCEAMENTO com o TRANSPORTADOR;

GARANTIA DE INVESTIMENTO: tem seu significado definido na Cláusula Quinze deste TCG;

GARANTIA DE BALANCEAMENTO: tem seu significado definido no item 15.1 da Cláusula Quinze deste TCG;

GARANTIAS DO CONTRATO: tem seu significado definido no item 15.1 da Cláusula Quinze deste TCG;

GARANTIA GERAL DO CONTRATO: tem seu significado definido no item 15.1 da Cláusula Quinze deste TCG;

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

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

GÁS NÃO CONTADO: QUANTIDADE DE GÁS não contado calculada conforme item 6.3.1, da Cláusula Sexta deste TCG;

GÁS ou **GÁS NATURAL:** gás natural objeto do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, 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 as PERDAS OPERACIONAIS;

GASODUTO ITABORAÍ GUAPIMIRIM ou **GASIG:** gasoduto de transporte com extensão de 11 km e capacidade nominal de 18,2 milhões de m³/d, interligando-se com o Gasoduto Cabiúnas-REDUC – GASDUC III na altura do km 143,7, em Guapimirim, para viabilizar o escoamento do GÁS NATURAL transportado a partir do gasoduto de escoamento “Rota 3” e processado nas Unidades de Processamento de Gás Natural (UPGNs) do COMPERJ.

GESTOR DO PORTFÓLIO: tem o seu significado definido no item 1.2.8 da Cláusula Primeira do Apêndice II deste TCG;

GSA GUS: contrato de longo prazo de compra e venda de GÁS NATURAL celebrado entre FORNECEDOR DE GÁS e o TRANSPORTADOR, para atender às necessidades do TRANSPORTADOR em relação ao GUS na prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE;

GSA BALANCEAMENTO: contrato de médio ou longo prazo de compra e venda de GÁS NATURAL celebrado entre FORNECEDOR DE GÁS e o TRANSPORTADOR para fins de balanceamento;

HORA: significa cada intervalo de 60 (sessenta) minutos compreendido no período iniciado à 00h00 e terminando às 24h59;

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

INVESTIMENTO EM INSTALAÇÃO ADICIONAL DE TRANSPORTE: significa o investimento relacionado à implantação do PONTO DE ENTRADA ITABORAÍ, bem como do GASODUTO ITABORAÍ GUAPIMIRIM, para atendimento específico do CARREGADOR.

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;

INSTALAÇÃO ADICIONAL DE TRANSPORTE: significa o PONTO DE ENTRADA ITABORAÍ, bem como o GASODUTO ITABORAÍ GUAPIMIRIM.

LEGISLAÇÃO APLICÁVEL: qualquer lei, decreto, resolução, norma, regulamento, portaria, deliberação, instrução normativa ou decisão judicial ou administrativa, em vigor no Brasil, criada ou proferida por qualquer AUTORIDADE GOVERNAMENTAL;

LIQUIDAÇÃO do DESEQUILIBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO: TRANSAÇÃO entre TRANSPORTADOR e CARREGADOR para fins de saldar o DESEQUILIBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO.

LIQUIDAÇÃO INTRADIÁRIA: tem o seu significado definido no item 1.7.1.3 da Cláusula Primeira do Apêndice II deste TCG;

LIQUIDAÇÃO MENSAL: tem o seu significado definido no item 1.7.3.2 da Cláusula Primeira do Apêndice II deste TCG;

MANUTENÇÕES NÃO-PROGRAMADAS: serviços de inspeção, manutenção, reparo, redução de capacidade de instalações ou substituição, decorrentes de condição operacional não prevista que afete a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE ou coloque em risco, ameace a segurança ou a integridade da REDE DE TRANSPORTE, e que não se enquadre em qualquer das hipóteses de MANUTENÇÃO PROGRAMADA;

MANUTENÇÕES PROGRAMADAS: serviços de inspeção, manutenção, reparo, modificação ou substituição tecnicamente necessários ou recomendáveis, a exclusivo critério do TRANSPORTADOR, para garantia da confiabilidade da REDE DE

TRANSPORTE, que tenham sido previamente informados pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR, e que demandem, ou não, a interrupção ou redução do SERVIÇO DE TRANSPORTE, sem incidência de qualquer penalidade, custo adicional ou redução de receita ao TRANSPORTADOR em razão de tais serviços, nos termos estipulados no item 25.2 da Cláusula Vinte e Cinco deste TCG;

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

MARGEM DE FLEXIBILIDADE: significa a flexibilidade oferecida pelo TRANSPORTADOR aos carregadores e GESTOR(ES) DO PORTFÓLIO, mediante uso do EMPACOTAMENTO da REDE DE TRANSPORTE, que elimina a necessidade do TRANSPORTADOR de realizar a LIQUIDAÇÃO do DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO numa base diária;

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

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

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

MITIGADOR: tem o seu significado definido no item 1.3.3.4 da Cláusula Primeira do Apêndice II deste TCG;

MODELO TERMO-HIDRÁULICO: é a ferramenta utilizada pelo TRANSPORTADOR para o cálculo da CAPACIDADE TÉCNICA DE TRANSPORTE e para fins de BALANCEAMENTO, constituído por um modelo matemático de simulação numérica do comportamento do sistema de transporte, com suas premissas e condições de contorno, incluindo os limites operacionais dos equipamentos e características físicas do sistema;

MUDANÇA DE LEGISLAÇÃO APLICÁVEL: ocorrência, após a data de assinatura do CONTRATO, de qualquer (i) publicação de qualquer nova LEGISLAÇÃO APLICÁVEL ou suspensão ou revogação da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL; ou (ii) emenda, consolidação ou modificação de qualquer 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 próprio CARREGADOR ou pelo GESTOR DO PORTFÓLIO em nome daquele, nos termos do Anexo III do CONTRATO, para injeção e retirada em um determinado 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 nomeação para o TRANSPORTADOR;

NOMINAÇÃO LIVRE: tem o significado definido no item 3.1.1.(a) deste TCG;

NOMINAÇÃO RESTRITA: tem o significado definido no item 3.1.1.(b) deste TCG;

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 Sexta do CONTRATO;

NOTIFICAÇÃO DE CONTROVÉRSIA: tem o seu significado definido no item 14.2.1 deste TCG;

NOTIFICAÇÃO DE TRANSAÇÃO: comunicação enviada pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR, em um DIA OPERACIONAL, contendo as informações dispostas no item 1.6.1.3 do Apêndice II deste TCG;

OPÇÕES DE COMPRA E VENDA: opções outorgadas pelo GESTOR DO PORTFÓLIO ao TRANSPORTADOR, de comprar e vender QUANTIDADES DE GÁS, nos termos dos itens 1.7.1.2, 1.7.1.3 (LIQUIDAÇÃO INTRADIÁRIA) e 1.7.3.2 (LIQUIDAÇÃO MENSAL) do Apêndice II deste TCG e do Anexo V ao CONTRATO, de forma a minimizar ou quitar o DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO;

ORDEM DE MÉRITO DE BALANCEAMENTO: ordem das AÇÕES DE BALANCEAMENTO que poderão ser empregadas pelo TRANSPORTADOR, para fins de BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE, iniciando nas condutas que importem em menores custos incorridos pelo TRANSPORTADOR, a serem repassados para os CARREGADORES;

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

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

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: 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 DO SERVIÇO DE TRANSPORTE: prazo de duração da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE, iniciado na DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE e finalizado com o advento do prazo previsto no item 4.1 do CONTRATO;

PERITAGEM: procedimento adotado para solução de controvérsias, conforme estabelecido no item 14.4 da Cláusula Quatorze deste TCG;

PERITO: qualquer terceiro, perito técnico, contábil ou financeiro, independente, nomeado

pelas PARTES, para solucionar uma controvérsia, conforme Cláusula Quatorze deste TCG;

PGR ou **PREÇO DE REFERÊNCIA DO GÁS**: será (i) o preço de referência do GÁS, conforme publicação mensal no endereço eletrônico da ANP nas categorias “Não Térmico” e “Região Sudeste”; ou (ii) o preço de referência do GÁS conforme publicado na plataforma de trading, desde que este esteja disponível e quando esta estiver operacional;

PROCEDIMENTO MÚTUO DE OPERAÇÃO ou **PMO**: procedimento elaborado pelo TRANSPORTADOR com a finalidade de estabelecer as interfaces, as ações e os critérios executivos operacionais entre as Unidades Operacionais e as Unidades Operacionais de terceiros.

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

PODER CALORÍFICO SUPERIOR ou **PCS**: quantidade de energia liberada na forma de calor, por unidade de volume, medido nas CONDIÇÕES DE REFERÊNCIA, que é produzido pela combustão, a pressão constante, de uma massa de gás saturado com vapor d'água, com condensação do vapor d'água por combustão. A unidade de medida será quilocalorias por Metro Cúbico de Gás (kcal/m³);

PONTO DE ENTRADA: local físico na REDE DE TRANSPORTE, segundo as características estabelecidas no Anexo I-A, Apêndice A do CONTRATO, no qual o GÁS NATURAL ingressa na REDE DE TRANSPORTE e é entregue ao TRANSPORTADOR pelo CARREGADOR ou por quem este venha a indicar. Para fins deste CONTRATO, será designado como PONTO DE ENTRADA ITABORAÍ o novo ponto de entrada do GASODUTO ITABORAÍ GUAPIMIRIM a ser construído no município de Itaboraí e integrado na REDE DE TRANSPORTE.

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

PORTFÓLIO: é um conjunto de capacidades contratadas de transporte, de PONTOS DE ENTRADA e PONTOS DE SAÍDA, contratados pelo mesmo carregador ou por diferentes carregadores.

PRESSÃO DE ENTRADA: pressão operacional do GÁS no PONTO DE ENTRADA, requisitado pelo TRANSPORTADOR para o CARREGADOR para injeção do GÁS em cada PONTO DE ENTRADA, cujos limites superior e inferior são definidos pelo TRANSPORTADOR, em seu sítio eletrônico;

PRESSÃO DE SAÍDA: pressão do GÁS disponibilizado em cada PONTO DE SAÍDA, cujos limites superior e inferior são definidos pelo TRANSPORTADOR, em seu sítio eletrônico;

PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE: manifestação do TRANSPORTADOR mediante NOTIFICAÇÃO ao CARREGADOR, em relação às QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS, para injeção ou 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 ALOCADA: QUANTIDADE DE GÁS efetivamente alocada ao CARREGADOR, na forma da Cláusula Sétima deste TCG, em um determinado DIA OPERACIONAL, com base na QUANTIDADE MEDIDA, podendo ser, conforme o caso, (i) a QUANTIDADE ALOCADA DE ENTRADA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA, ou (ii) a QUANTIDADE ALOCADA DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA;

QUANTIDADE ALOCADA DE TRANSFERÊNCIA: significa a QUANTIDADE DE GÁS alocada conforme o item 3.5.1 do Apêndice II deste TCG.

QUANTIDADE ALOCADA FINAL: significa a QUANTIDADE DE GÁS alocada resultante do processo de CERTIFICAÇÃO, nos termos do item 3.10.1 do Apêndice II deste TCG.

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

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

QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE BALANCEAMENTO: tem seu significado definido no item 3.7. da Cláusula Terceira do Apêndice II deste TCG;

QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE GUS: tem seu significado definido no item 3.8 da Cláusula Terceira do Apêndice II deste TCG;

QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA: capacidade contratada estabelecida no CONTRATO, expressa em QUANTIDADE DE GÁS por dia, dentro da qual o CARREGADOR poderá solicitar ao TRANSPORTADOR a movimentação de GÁS por dia, podendo ser denominada como QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA DE ENTRADA, no caso do CONTRATO que tenha por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE DE ENTRADA, ou como QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA DE SAÍDA, no caso do CONTRATO que tenha por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE DE SAÍDA;

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

QUANTIDADE DIÁRIA NOMINADA: (i) (a) QUANTIDADE DE GÁS que o CARREGADOR solicita disponibilizar ao TRANSPORTADOR em determinado DIA OPERACIONAL, em um

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

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

QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA: QUANTIDADE DE GÁS solicitada pelo CARREGADOR, como QUANTIDADE EXCEDENTE NOMINADA e que efetivamente tenha sido programada pelo TRANSPORTADOR como QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA para recebimento no PONTO DE ENTRADA (incluindo o GÁS PARA USO NO SISTEMA) e para entrega nos PONTOS DE SAÍDA, conforme aplicável, em qualquer DIA OPERACIONAL, conforme o item 3.6.1 da Cláusula Terceira do Apêndice II deste TCG;

QUANTIDADE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADA: as QUANTIDADES DE GÁS que superem a QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA ou a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA nos termos do item 3.6.1 da Cláusula Terceira do Apêndice II deste TCG;

QUANTIDADE EXCEDENTE NOMINADA: qualquer QUANTIDADE DE GÁS solicitada pelo CARREGADOR em um determinado DIA OPERACIONAL, que exceda os limites das QUANTIDADES DIÁRIAS CONTRATADAS para cada PONTO DE ENTRADA e/ou PONTO DE SAÍDA;

QUANTIDADE MEDIDA: QUANTIDADE DE GÁS apurada pelo SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL e recebida pelo TRANSPORTADOR, nos termos da Cláusula Segunda do Apêndice I deste TCG, podendo ser, conforme o caso, (i) a QUANTIDADE MEDIDA DE ENTRADA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA ou (ii) a QUANTIDADE MEDIDA DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA;

RECONCILIAÇÃO DE RECEITAS E DESPESAS: tem o seu significado definido nos itens 1.8.3(i) e (ii) da Cláusula Primeira do Apêndice II deste TCG;

REDE DE TRANSPORTE: conjunto de instalações físicas de propriedade do TRANSPORTADOR necessárias à prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, incluindo, sem limitação, 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, conforme disponibilizado em sítio eletrônico (ntsbrasil.com). Para fins deste CONTRATO, considerar-se-á como integrante da REDE DE TRANSPORTE a INSTALAÇÃO ADICIONAL DE TRANSPORTE;

REGULAMENTO: Regulamento de Arbitragem da Corte Internacional de Arbitragem da Comércio Internacional.

RTDT: Regulamento Técnico de Dutos Terrestres para Movimentação de Petróleo, Derivados e Gás Natural;

SALDO BASE: é o saldo positivo mínimo da CONTA REGULATORIA DE BALANCEAMENTO de modo a assegurar uma liquidez suficiente;

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

SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME: modalidade de serviço de transporte sobre a CAPACIDADE DE TRANSPORTE, SERVIÇO DE TRANSPORTE objeto do presente CONTRATO, que tem o significado definido no item 3.1 da Cláusula Terceira deste TCG, podendo ser denominado também como SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA quando prestado pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR DE ENTRADA e SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA quando prestado pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR DE SAÍDA;

SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL: constitui modalidade de SERVIÇO DE TRANSPORTE por meio da qual o TRANSPORTADOR presta ao CARREGADOR 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, condicionado à existência de CAPACIDADE OCIOSA DE TRANSPORTE e que estará sujeito à redução ou interrupção quando o TRANSPORTADOR, agindo de forma prudente, avaliar que tais reduções ou interrupções forem necessárias devido a condições operacionais ou capacidade insuficiente que possam colocar em risco a manutenção da integridade do REDE DE TRANSPORTE, 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: serviço que compreende o recebimento, movimentação e entrega de volumes de gás natural por meio da 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 PONTOS DE INTERCONEXÃO, conforme o caso, destinados a apurar a QUANTIDADE MEDIDA;

SERVIÇO EXCEDENTE AUTORIZADO: tem o seu significado definido no item 3.5 da Cláusula Terceira deste TCG;

SUB-PORTFÓLIO: subdivisão de um PORTFÓLIO para facilitar o monitoramento das injeções, retiradas e desequilíbrio desse PORTFÓLIO;

TARIFA DE INSTALAÇÃO ADICIONAL: tarifa cobrada pelo TRANSPORTADOR do CARREGADOR para remunerar o INVESTIMENTO NA INSTALAÇÃO ADICIONAL DE TRANSPORTE.

TARIFA DE TRANSPORTE DE ENTRADA ou TARIFA BASE: tarifa cobrada pelo TRANSPORTADOR do CARREGADOR correspondente ao componente de cobertura dos investimentos, dos custos e das despesas fixas referentes à capacidade de transporte dos PONTOS DE ENTRADA;

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

TARIFA DE ESTOQUE DE REFERÊNCIA: tarifa cobrada pelo TRANSPORTADOR do CARREGADOR destinada a cobrir os custos relacionados à aquisição do ESTOQUE DE REFERÊNCIA pelo TRANSPORTADOR;

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

TOLERÂNCIA DIÁRIA DO PORTFÓLIO: tem o seu significado definido no item 1.7.2.4 do Apêndice II deste TCG;

TRANSAÇÃO: compra ou venda de GÁS entre CARREGADORES ou entre um CARREGADOR e o TRANSPORTADOR;

TRANSPORTADOR RAZOÁVEL E PRUDENTE: TRANSPORTADOR qualificado, experiente, razoável e financeiramente sólido das instalações inerentes à REDE DE TRANSPORTE, agindo de forma razoável, prudente e antecipada que poderia ser razoavelmente esperada deste operador dentro de circunstâncias e condições similares e de acordo com a legislação aplicável (incluindo a Resolução Conjunta ANP/INMETRO nº1/2013 e o Regulamento Técnico ANP nº2/2011 – Regulamento Técnico de Dutos Terrestres para Movimentação de Petróleo, Derivados e Gás Natural -, anexo à Resolução ANP nº6/2011, conforme alterados de tempos em tempos) e os padrões e práticas adicionais que seriam esperados que um operador razoável e prudente observasse enquanto operando, mantendo e gerindo a REDE DE TRANSPORTE, provendo os SERVIÇOS DE TRANSPORTE e além disso desempenhando as obrigações do TRANSPORTADOR nos termos do CONTRATO;

TRIBUNAL ARBITRAL: tem o significado definido na Cláusula Quatorze deste TCG;

TRIBUTO: qualquer cobrança pecuniária compulsória exigida pela União, Estados, Municípios ou suas autarquias, que incida sobre o faturamento, a receita, as operações, as

prestações de serviço, as movimentações financeiras ou as transações, tais como 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 substituam estes ou 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, a movimentação financeira ou a transação, expresso em qualquer DOCUMENTO DE COBRANÇA;

UNIDADE TÉRMICA BRITÂNICA ou **BTU**: quantidade de calor necessária para elevar a temperatura de uma libra "avoirdupois" de pura água, de 58,5 (cinquenta e oito e meio) graus Fahrenheit para 59,5 (cinquenta e nove e meio) graus Fahrenheit, numa pressão absoluta de 14,73 (quatorze e setenta e três centésimos) libras por polegada quadrada;

VALOR DE FLEXIBILIDADE: tem o seu significado definido nos itens 1.7.2.3 e 1.7.2.4 do Apêndice II deste TCG;

VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA: tem seu significado definido no item 4.1 da Cláusula Quarta 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, conforme comunicado pelo TRANSPORTADOR aos carregadores, observado o direito do TRANSPORTADOR de redefinir e/ou subdividir a ZONA DE BALANCEAMENTO; e

ZONA DE DESEQUILÍBRIO ALTO: tem o seu significado definido no item 1.3.2.1 (i) (c) da Cláusula Primeira, do Apêndice II deste TCG;

ZONA DE DESEQUILÍBRIO BAIXO: tem o seu significado definido no item 1.3.2.1 (i) (b) da Cláusula Primeira, do Apêndice II deste TCG;

ZONA DE DESEQUILÍBRIO MARGINAL: tem o seu significado definido no item 1.3.2.1 (i) (a) da Cláusula Primeira, do Apêndice II deste TCG;

ZONA DE DESEQUILÍBRIO SEVERO: tem o seu significado definido no item 1.3.2.1 (i) (d) da 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 FIRME constitui modalidade de serviço de transporte sobre a CAPACIDADE DISPONÍVEL DE TRANSPORTE, por meio do qual o TRANSPORTADOR presta ao CARREGADOR, através da REDE DE TRANSPORTE, o SERVIÇO DE TRANSPORTE das QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS, até o limite da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA (mais a QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA, caso aplicável) para cada DIA OPERACIONAL, respeitados os termos e condições do CONTRATO.

3.1.1. O SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME pode ser contratado nos seguintes tipos de

qualidade:

a) Nominação Livre: qualidade da contratação de (i) uma CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE ENTRADA em modalidade firme, que dá o direito ao CARREGADOR de realizar NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE sem restrições locacionais, podendo acessar qualquer ZONA DE SAÍDA da REDE DE TRANSPORTE com essa capacidade ou de (ii) uma CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE SAÍDA em modalidade firme, que dá o direito ao CARREGADOR de realizar NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE sem restrições locacionais, podendo receber gás de qualquer PONTO DE ENTRADA da REDE DE TRANSPORTE (“NOMINAÇÃO LIVRE”); ou

b) Nominação Restrita: qualidade da contratação de (i) uma CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE ENTRADA em modalidade firme, que dá o direito ao CARREGADOR de realizar NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE somente em combinação com ZONAS DE SAÍDA predefinidas; (ii) uma CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE SAÍDA em modalidade firme, que dá o direito ao CARREGADOR de realizar NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE somente em combinação com PONTOS DE ENTRADA predefinidos; ou (iii) utilização da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE ENTRADA ou CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE SAÍDA conforme a qualidade de NOMINAÇÃO LIVRE, em modalidade não firme, desde que a REDE DE TRANSPORTE comporte tal utilização, a depender das PROGRAMAÇÕES DE TRANSPORTE de todos os carregadores para o DIA OPERACIONAL.

3.2. Observadas as exceções e demais disposições previstas no CONTRATO, constituem obrigações do TRANSPORTADOR:

- (i) Obter e manter válidas todas as autorizações e licenças necessárias para a prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME;
- (ii) Prestar os SERVIÇOS DE TRANSPORTE FIRME ao CARREGADOR e operar e manter a REDE DE TRANSPORTE conforme os padrões de um TRANSPORTADOR RAZOÁVEL E PRUDENTE;
- (iii) Para cada PONTO DE ENTRADA e PONTO DE SAÍDA, programar as QUANTIDADES DE GÁS a serem recebidas ou entregues, conforme o caso, de acordo com as regras de PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE previstas no CONTRATO;
- (iv) Informar ao CARREGADOR em caso de qualquer limitação ou interrupção do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME nos casos previstos no CONTRATO;
- (v) Faturar mensalmente o valor referente à prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME no âmbito do CONTRATO;
- (vi) Receber, desde que o AGENTE A MONTANTE disponibilize, em cada PONTO DE ENTRADA, as QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS DE ENTRADA, respeitando-se todos os termos do Anexo I-A do CONTRATO e as ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS;
- (vii) 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 as ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS;

- (viii) Evitar melhores esforços para programar QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS pelo CARREGADOR contemplando QUANTIDADES EXCEDENTES AUTORIZADAS, sempre zelando pela segurança e eficiência da operação e preservação da REDE DE TRANSPORTE; e

3.3. Sem prejuízo das demais disposições previstas no CONTRATO, constituem obrigações do CARREGADOR:

- (i) Obter e manter válidas todas as autorizações e licenças necessárias para a conexão de suas instalações à REDE DE TRANSPORTE e/ou a contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, incluindo a manutenção do credenciamento necessário para tratamento diferenciado às obrigações tributárias relacionadas às operações de circulação e prestações de serviço de transporte de gás natural por meio de gasoduto;
- (ii) Observar as QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS, conforme aplicável, respeitando os termos do Anexo I-A e/ou B do CONTRATO, as ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS e os PONTOS DE ENTRADA e/ou PONTOS DE SAÍDA refletidos na PROGRAMAÇÃO para o DIA OPERACIONAL em questão;
- (iii) Fornecer e manter em sua integralidade as GARANTIAS DO CONTRATO, nos termos e condições e durante toda a vigência determinada no CONTRATO;
- (iv) Realizar o pagamento de todos os DOCUMENTOS DE COBRANÇA até a data de seu vencimento;
- (v) Fornecer, quando na condição de CARREGADOR DE ENTRADA, ou assegurar que o respectivo CARREGADOR DE ENTRADA forneça, conforme aplicável, o GÁS PARA USO NO SISTEMA, caso assim demandado pelo TRANSPORTADOR, nos termos deste TCG;
- (vi) Adotar, ou assegurar que o respectivo CARREGADOR GESTOR DO PORTFOLIO mantenha o seu PORTFÓLIO equilibrado e que ele transaciona QUANTIDADES DE GÁS com outros GESTORES DO PORTFÓLIO com o objetivo de minimizar qualquer DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do seu PORTFÓLIO;
- (vii) Observar e respeitar todos os procedimentos e obrigações aplicáveis ao CARREGADOR para garantir a segurança e eficiência da operação da REDE DE TRANSPORTE, sobretudo as previstas nos Apêndices I e II deste TCG;
- (viii) Adotar boas práticas da indústria a fim de realizar as manutenções periódicas de suas instalações conectadas à REDE DE TRANSPORTE, evitando interferências indevidas na prestação dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE, incluindo, sem limitação, o acúmulo de partículas sólidas ou líquidas nas suas instalações que possam afetar as ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS;
- (ix) Garantir acesso ao TRANSPORTADOR às suas instalações ou instalações de terceiros contratados que estejam interconectadas à REDE DE TRANSPORTE, para a realização de vistoria pelo TRANSPORTADOR, a fim de verificar o cumprimento das obrigações de manutenções periódicas;
- (x) Obter, manter em vigor e apresentar ao TRANSPORTADOR as evidências de contratação dos seguros previstos na Cláusula Vinte, conforme aplicável;

- (xi) Enviar ao TRANSPORTADOR todas as informações que tenham sido razoavelmente solicitadas ao CARREGADOR, diretamente ou através do AGENTE A MONTANTE, especialmente para o fim de cumprimento de obrigações previstas na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL ou no CONTRATO, bem como para o fim de garantir a operação segura e eficiente da REDE DE TRANSPORTE, sobretudo em relação às interfaces com outras redes de transporte;
- (xii) Manter o TRANSPORTADOR a salvo de qualquer reivindicação de terceiro, inclusive, mas não apenas, em relação à titularidade do GÁS injetado ou retirado da REDE DE TRANSPORTE, conforme o caso; e
- (xiii) Observar os procedimentos aplicáveis para o cumprimento das obrigações tributárias relativas às transações com GÁS NATURAL.

3.4. Sem prejuízo de qualquer outro direito estipulado no CONTRATO, o TRANSPORTADOR tem os seguintes direitos:

- (i) Cobrar e receber o pagamento dos serviços relacionados ao SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME e outros serviços adicionais prestados no âmbito do CONTRATO;
- (ii) Vistoriar, mediante comunicação prévia ao CARREGADOR, as instalações do CARREGADOR ou de terceiros por ele contratados que estejam interconectadas à REDE DE TRANSPORTE, a fim de garantir a segurança e eficiência da operação da REDE DE TRANSPORTE;
- (iii) Resolver o CONTRATO em caso de falta de pagamento do CARREGADOR que não tenha sido sanado nos prazos estipulados neste TCG;
- (iv) Recusar-se a prestar o SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME em relação ao GÁS NATURAL que não atenda às ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS e/ou os requisitos estabelecidos no Anexo I A ou B do CONTRATO, conforme o caso; e
- (v) Dar ao GÁS NATURAL recebido nos PONTOS DE ENTRADA os usos autorizados pelo CONTRATO e por este TCG, inclusive para fins de balanceamento da REDE DE TRANSPORTE e operacionalização de acordo de balanceamento operacional com outros agentes relativo aos PONTOS DE INTERCONEXÃO.

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 da disponibilidade técnica e requisitos de segurança da REDE DE TRANSPORTE, e respeitando as prioridades de programação estabelecidas na Cláusula Segunda do 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. 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 ocorridos dentro da REDE DE TRANSPORTE, de acordo com a Cláusula Primeira do Apêndice I deste TCG.

- 4.1.1. Além da custódia, o TRANSPORTADOR terá também a propriedade do (i) GÁS PARA USO NO SISTEMA fornecido pelo CARREGADOR ou adquirido de terceiros e do (ii) GÁS adquirido pelo TRANSPORTADOR para fins de BALANCEAMENTO. Nos dois casos, o GÁS passará à sua propriedade a partir do seu recebimento pelo TRANSPORTADOR no PONTO DE ENTRADA designado.
- 4.2. O CARREGADOR ou o terceiro que fornecerá GUS ou o GÁS para fins de BALANCEAMENTO asseguram ao TRANSPORTADOR que possuem 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 ou o terceiro deverão manter o TRANSPORTADOR a salvo de qualquer reivindicação de terceiro, inclusive, mas não apenas, em relação à titularidade desse GÁS ou à cobrança de todo e qualquer TRIBUTO, indenizações ou quaisquer outros encargos que sejam de responsabilidade do CARREGADOR ou do terceiro em razão da titularidade do GÁS.

CLÁUSULA QUINTA – EMPACOTAMENTO

- 5.1. O TRANSPORTADOR é responsável por calcular e adquirir antes do início da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE a QUANTIDADE DE GÁS para compor o ESTOQUE DE REFERÊNCIA necessário à operação de sua REDE DE TRANSPORTE.
- 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) O ESTOQUE DE REFERÊNCIA e o GÁS para BALANCEAMENTO adquiridos pelo TRANSPORTADOR em seu próprio nome será de propriedade do TRANSPORTADOR;
 - (ii) A parcela do EMPACOTAMENTO referente ao DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO, quando positivo, será de propriedade do CARREGADOR;
- 5.3. O TRANSPORTADOR informará ao CARREGADOR, em cada DIA, o EMPACOTAMENTO de sua REDE DE TRANSPORTE apurado ao final do DIA OPERACIONAL anterior.
- 5.4. Quaisquer custos incorridos pelo TRANSPORTADOR relativos à parcela de GÁS necessária para a formação do ESTOQUE DE REFERÊNCIA, incluindo quaisquer TRIBUTOS, serão repassados ao CARREGADOR DE ENTRADA ou CARREGADOR DE SAÍDA por meio de encargo específico, conforme estabelecido no Anexo II, A ou B, conforme o caso, do CONTRATO. O TRANSPORTADOR calculará a parcela de GÁS que entende necessária para compor o ESTOQUE DE REFERÊNCIA, podendo, a qualquer tempo, adequar a referida parcela às necessidades operacionais de sua REDE DE TRANSPORTE, sem prejuízo das regras de BALANCEAMENTO previstas no Apêndice II deste TCG.

CLÁUSULA SEXTA – GÁS PARA USO NO SISTEMA

6.1. Fornecimento do Gás para Uso no Sistema

- 6.1.1. O GUS será adquirido pelo TRANSPORTADOR do FORNECEDOR DE GÁS, mediante a celebração de contrato de fornecimento do GUS, segundo os termos e condições do(s) GSA(s) GUS, observando-se o seguinte:
- (i) O TRANSPORTADOR será o proprietário de todo o GUS adquirido do FORNECEDOR DE GÁS;
 - (ii) O custo total com a aquisição de GUS, incluindo quaisquer TRIBUTOS, será repassado ao CARREGADOR por meio de encargo específico, conforme estabelecido do Anexo II-A ou B do CONTRATO, conforme o caso; e
 - (iii) O FORNECEDOR DE GÁS não será responsável pelo pagamento de encargo de qualquer natureza relativo ao transporte do GUS entregue ao TRANSPORTADOR, nos termos desta cláusula.
- 6.1.2. O encargo específico para o CARREGADOR conforme 6.1.1 (ii) será obtido pela alocação dos custos totais mensais do GÁS PARA USO NO SISTEMA proporcionalmente às QUANTIDADES ALOCADAS DE ENTRADA e às QUANTIDADES ALOCADAS DE SAÍDA a cada carregador, no mês em questão, calculado nos termos do Anexo II-A do CONTRATO.
- 6.1.3. O TRANSPORTADOR poderá, a seu exclusivo critério, negociar com um ou mais carregadores a celebração de GSA(s) GUS, 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; (iv) operacionalização do fornecimento, utilização e balanceamento do GUS.
- 6.1.4. A obrigação do TRANSPORTADOR de prestar o SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, tal como prevista na Cláusula Terceira deste TCG, está condicionada ao fornecimento de GUS pelo(s) FORNECEDOR(ES) DE GÁS ao TRANSPORTADOR, nas quantidades e condições requeridas pelo TRANSPORTADOR a fim de viabilizar a operação da REDE DE TRANSPORTE.
- 6.1.5. Caso o TRANSPORTADOR informe a qualquer tempo que o(s) GSA(s) GUS não foi(foram) celebrado(s) com nenhum FORNECEDOR DE GÁS, ou ainda, caso o(s) GSA(s) GUS 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 qualquer custo ou despesa inclusive com relação aos respectivos TRIBUTOS para o TRANSPORTADOR, a quantidade de GUS necessária para a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE.
- 6.1.5.1. Na hipótese prevista no item 6.1.5 acima, o TRANSPORTADOR informará a quantidade de GUS a ser fornecida pelo CARREGADOR DE ENTRADA, em função da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA para o PONTO DE ENTRADA, considerando a combinação específica do respectivo PONTO DE ENTRADA com o(s) respectivo(s) PONTO(S) DE SAÍDA, conforme as regras estabelecidas na Clausula Segunda do Apêndice II deste TCG, sendo certo que o somatório da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA com a quantidade de GUS programada não deverá ultrapassar a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA DE ENTRADA no PONTO DE ENTRADA em

questão. Caso o somatório da parcela da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA com a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA de GUS para o mesmo DIA OPERACIONAL seja superior à QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA do respectivo CARREGADOR DE ENTRADA, será aplicável o disposto no item 3.5 da Clausula Terceira do TCG.

6.1.5.2. Caso, em qualquer DIA OPERACIONAL, a parcela do GUS a ser fornecida pelo CARREGADOR DE ENTRADA não esteja disponível para o TRANSPORTADOR, por qualquer razão não imputável exclusivamente ao TRANSPORTADOR, as QUANTIDADES DE GÁS injetadas ou retiradas, conforme o caso, deste mesmo CARREGADOR 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.

6.2. 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.

6.3. Apuração de GUS

6.3.1. 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, o GÁS NÃO CONTADO e as 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:

$$GNC = \sum_{j=1}^N (E_{j-1} - E_j + QDRR_j - QDRE_j - GCOM_j - QPO_j - QPE_j)$$

Onde:

| | | |
|-----------------------|---|---|
| GNC | - | Corresponde ao GÁS NÃO CONTADO do DIA OPERACIONAL em questão; |
| QDR R _j | - | Corresponde ao total das QUANTIDADES MEDIDAS DE ENTRADA, no DIA OPERACIONAL em questão; |
| QDR E _j | - | Corresponde ao total das QUANTIDADES MEDIDAS DE SAÍDA, no DIA OPERACIONAL em questão; |
| GCO M _j | - | Corresponde ao GÁS COMBUSTÍVEL utilizado no DIA OPERACIONAL em questão; |
| E _j | - | Corresponde ao EMPACOTAMENTO total do DIA OPERACIONAL em questão; |
| E _{j-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; e |
| N | | Corresponde ao número total de DIAS OPERACIONAIS 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.

CLÁUSULA SÉTIMA – ALOCAÇÃO DE QUANTIDADES DE GÁS E DE GUS

7.1. A alocação de QUANTIDADES DE GÁS e de quantidades de GUS a cada CARREGADOR DE ENTRADA e CARREGADOR DE SAÍDA será realizada nos termos da Cláusula Terceira do Apêndice II deste TCG.

7.1.1. O TRANSPORTADOR poderá alterar o conteúdo da Cláusula Terceira do Apêndice II deste TCG unilateralmente e a qualquer tempo, mediante aprovação da ANP, nos termos da regulamentação aplicável, e envio de NOTIFICAÇÃO a todos os carregadores com antecedência mínima de 90 (noventa) DIAS para o início de aplicação das novas disposições, para fins de:

- (i) adaptar os procedimentos de alocação de QUANTIDADES DE GÁS e de quantidades de GUS para que estes possam ocorrer em base horária;
- (ii) refletir os critérios de alocação de QUANTIDADES DE GÁS nos PONTOS DE INTERCONEXÃO que tenham sido estabelecidos em acordo de interconexão celebrado entre transportadores.

CLÁUSULA OITAVA – FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE

8.1. 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 ENTRADA, operar a REDE DE TRANSPORTE no PONTO DE ENTRADA com uma pressão fora dos limites mínimo e máximo contratuais, desde que impossibilite o CARREGADOR DE ENTRADA de injetar suas QUANTIDADES PROGRAMADAS DE GÁS no PONTO DE ENTRADA; ou
- (iii) 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.

8.1.1. Observado o disposto no item 8.2.2 (iii) desta Cláusula do TCG, os eventos descritos no item 8.1 (ii) e (iii) desta Cláusula do TCG devem necessariamente estar associados a:

- (i) QUANTIDADES DE GÁS efetivamente recebidas nos PONTOS DE ENTRADA ou as QUANTIDADES DE GÁS efetivamente entregues na ZONA DE SAÍDA 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) pressão PONTO DE ENTRADA menor que a pressão mínima ou maior que a pressão máxima nos termos do Apêndice C do Anexo I-A do CONTRATO, conforme aplicável, ou pressão em um ou mais PONTOS DE SAÍDA menor que a pressão mínima ou maior que a pressão máxima nos termos do Anexo I-B do CONTRATO, conforme aplicável, para retirada pelo CARREGADOR ou por terceiro por ele indicado, desde que impossibilite o CARREGADOR DE ENTRADA de injetar suas QUANTIDADES PROGRAMADAS DE GÁS no PONTO DE ENTRADA.

8.2. Não será considerada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, e, portanto, não incidirá em qualquer penalidade, custo adicional ou redução de receita ao TRANSPORTADOR, quando as situações previstas no item 8.1 desta Cláusula do TCG forem decorrentes de pelo menos um dos eventos indicados nos itens 8.2.1, 8.2.2 e 8.2.3 desta Cláusula do TCG.

8.2.1. Nenhuma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE nos CONTRATOS DE TRANSPORTE DE ENTRADA ou nos CONTRATOS DE TRANSPORTE DE SAÍDA será caracterizada, uma vez verificado(a):

- (i) Evento de FORÇA MAIOR;
- (ii) MANUTENÇÃO PROGRAMADA, desde que atendidos os requisitos do item 25.2 da Cláusula Vinte e Cinco deste TCG;
- (iii) MANUTENÇÃO NÃO PROGRAMADA, nos termos do item 25.3 da Cláusula Vinte e Cinco deste TCG;
- (iv) Falha, pelo CARREGADOR, no pontual e integral cumprimento dos procedimentos de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE estipulados no CONTRATO;
- (v) Injeção, por um carregador de entrada, (a) de GÁS DESCONFORME no PONTO DE ENTRADA, tendo ou não enviado ao TRANSPORTADOR ou o TRANSPORTADOR enviado aos carregadores AVISO DE GÁS DESCONFORME, ou, (b) de GÁS com um PODER CALORÍFICO SUPERIOR inferior ao PODER CALORÍFICO DE REFERÊNCIA;
- (vi) Envio pelo TRANSPORTADOR aos carregadores, conforme o caso, de 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;
- (vii) Falha de fornecimento de gás no âmbito do(s) GSA GUS ou do(s) GSA(s) BALANCEAMENTO ou pelo FORNECEDOR DE GÁS, conforme o caso, ou falha de

recebimento no âmbito do(s) GSA(s) BALANCEAMENTO ou a rescisão de qualquer desses instrumentos, por qualquer motivo, salvo se por culpa exclusiva do TRANSPORTADOR;

- (viii) Falha no fornecimento de QUANTIDADES DE GÁS para o GUS, na pressão necessária, por parte dos CARREGADORES DE ENTRADA, conforme aplicável;
- (ix) Aplicação da regra de PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE prevista no item 2.4 da Cláusula Segunda do Apêndice II deste TCG;
- (x) Aplicação das medidas previstas no item 1.4.3 da Cláusula Primeira do Apêndice II deste TCG, para fins de correção do DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do SISTEMA; ou
- (xi) 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, quando o TRANSPORTADOR poderá, preventivamente, reduzir ou interromper o SERVIÇO DE TRANSPORTE.

8.2.2. Nenhuma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE nos CONTRATOS DE TRANSPORTE DE ENTRADA será caracterizada, uma vez verificado(a) que:

- (i) um carregador de entrada não tenha disponibilizado no PONTO DE ENTRADA, em um determinado DIA OPERACIONAL, QUANTIDADE DE GÁS igual à QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA com uma PRESSÃO DE ENTRADA entre o limite mínimo e máximo contratual;
- (ii) a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA, por parte do 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 ou abaixo do limite máximo ou mínimo contratual;
- (iii) a PRESSÃO DE ENTRADA tenha ficado acima ou abaixo do limite mínimo contratual, mas a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA, no PONTO DE ENTRADA em questão, tiver sido maior ou igual que a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA; ou
- (iv) em caso de PONTOS DE ENTRADA compartilhados por mais de um carregador, caso um dos carregadores injete QUANTIDADES DE GÁS superiores ou inferiores às QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS, afetando as QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS dos demais carregadores no PONTO DE ENTRADA em questão.

8.2.3. Nenhuma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE será caracterizada nos CONTRATOS DE TRANSPORTE DE SAÍDA, uma vez verificado(a) que:

- (i) um carregador de saída não tenha retirado a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA, quando o TRANSPORTADOR tiver disponibilizado a PRESSÃO DE SAÍDA no PONTO DE SAÍDA em questão;
- (ii) em caso de PONTOS DE SAÍDA compartilhados por mais de um carregador, caso um dos carregadores retire QUANTIDADES DE GÁS superiores ou inferiores às QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS, afetando as QUANTIDADES DIÁRIAS

PROGRAMADAS dos demais carregadores no PONTO DE SAÍDA em questão;

- (iii) a PRESSÃO DE SAÍDA tenha ficado acima ou abaixo do limite mínimo contratual, 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;
- (iv) a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA na ZONA DE SAÍDA para o CARREGADOR DE SAÍDA for igual ou superior à QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA nesta mesma ZONA DE SAÍDA, para o carregador em questão, independentemente das QUANTIDADES DE GÁS retiradas em cada PONTO DE SAÍDA que compõe a referida ZONA DE SAÍDA, desde que tal fato não seja atribuível exclusivamente ao TRANSPORTADOR;
- (v) o TRANSPORTADOR só tenha confirmado uma QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA menor que nominado pelo CARREGADOR DE SAÍDA em decorrência da aplicação da regra “Lesser-Of” conforme clausula 2.1.6 do Apêndice II;
- (vi) a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA, por parte do CARREGADOR DE SAÍDA, tenha sido maior ou igual a 95% (noventa e cinco por cento) da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA, ainda que a PRESSÃO DE SAÍDA tenha ficado acima ou abaixo do limite máximo ou mínimo contratual; ou
- (vii) a QUANTIDADE MEDIDA DE SAÍDA ao fim do DIA OPERACIONAL seja maior ou igual ao somatório de todas as QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS DE SAÍDA para o mesmo PONTO DE SAÍDA em questão.

8.2.4. Caso seja notificada ao TRANSPORTADOR a aplicação de uma penalidade por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE em CONTRATO DE TRANSPORTE DE ENTRADA ou CONTRATO DE TRANSPORTE DE SAÍDA por motivo atribuível especificamente a um ou mais carregadores, tal(is) carregador(es) será(ão) exclusivamente responsável(is) perante os carregadores prejudicados pelo pagamento de qualquer penalidade por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE a eles eventualmente devidos.

CLÁUSULA NONA – PENALIDADES E RESPONSABILIDADE

9.1. Penalidade por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE

9.1.1. Caracterizada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, será devido pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR, independentemente da redução do ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA proporcionalmente à QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA prevista na Cláusula Segunda do Apêndice II deste TCG, que não tenha sido recebida ou entregue, conforme o caso, uma penalidade igual ao produto (i) da TARIFA DE TRANSPORTE DE ENTRADA OU DE SAÍDA pelas (ii) QUANTIDADES DE GÁS não recebidas ou não entregues, conforme o caso, pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR em função da FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE.

9.2. Limites de Responsabilidade do TRANSPORTADOR

9.2.1. O valor total máximo que o TRANSPORTADOR poderá pagar ao CARREGADOR em virtude de FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE ou qualquer outra penalidade, reparação ou indenização devida ao CARREGADOR nos termos do CONTRATO

(inclusive aquelas decorrentes de GÁS DESCONFORME), 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 TRANSPORTE DE ENTRADA ou TARIFA DE TRANSPORTE DE SAÍDA, conforme o caso, com a TARIFA DE ESTOQUE DE REFERÊNCIA no âmbito do CONTRATO, de acordo com a regulamentação aplicável..

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 ao CARREGADOR (inclusive no que diz respeito a GÁS DESCONFORME), exceto no que se refere à redução aplicável ao ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA proporcionalmente à QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA que não tenha sido recebida ou entregue, nos termos da Cláusula Segunda do Apêndice II deste TCG, conforme o caso.

9.2.3. A penalidade por FALHA DO SERVIÇO DE TRANSPORTE prevista no item 9.1 desta Cláusula do TCG ou qualquer outra penalidade, reparação ou indenização devida ao CARREGADOR nos termos do CONTRATO (inclusive aquelas decorrentes de GÁS DESCONFORME) consistirão no único remédio a favor do CARREGADOR, sendo consideradas, para todos os efeitos de direito, como prefixação de perdas e danos, não podendo ser exigida do TRANSPORTADOR qualquer indenização ou pagamento suplementar, seja a que título for.

9.3. Penalidades do CARREGADOR

9.3.1. Penalidade por QUANTIDADES EXCEDENTES NÃO AUTORIZADAS: 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 penalidades aplicáveis neste CONTRATO e item 9.5.1 abaixo.

9.3.2. Penalidade de VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA: O CARREGADOR deverá pagar ao TRANSPORTADOR uma penalidade resultante do produto de (i) 0,5 vezes a TARIFA DE TRANSPORTE DE ENTRADA ou de TRANSPORTE DE SAÍDA pela (ii) QUANTIDADE DE GÁS, convertida para MMBTU tomado por base o PCR, correspondente à parcela da VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA que exceder o limite (incluindo tolerância) estabelecido no Anexo I, A ou B, conforme o caso, Apêndice D do CONTRATO e Cláusula 4.1.3 do Apêndice II deste TCG.

9.4. Responsabilidade por GÁS DESCONFORME

9.4.1. Desconformidade Causada pelo CARREGADOR DE ENTRADA

9.4.1.1. O CARREGADOR DE ENTRADA deverá defender, proteger, indenizar e manter indene e protegido o TRANSPORTADOR, outros carregadores e/ou terceiros pelos seguintes danos, decorrentes da entrada de GÁS DESCONFORME no PONTO DE ENTRADA e/ou de GÁS de sua titularidade 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”):

- (i) Quando sofridos pelo TRANSPORTADOR, todos os danos, perdas, multas, custos adicionais, prejuízos, penalidades, perdas de receita e/ou despesas de qualquer natureza comprovadamente sofridos e/ou incorridos pelo TRANSPORTADOR,

incluindo, sem limitação, (a) danos causados à REDE DE TRANSPORTE, (b) custos adicionais incorridos pelo TRANSPORTADOR para sanar a desconformidade do GÁS (tais como aqueles previstos no item 9.4.1.3) ou para realizar o BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE, (c) custos, penalidades, perdas ou danos imputáveis ou imputados ao TRANSPORTADOR no âmbito de outros CONTRATOS DE TRANSPORTE, e/ou (d) prejuízos decorrentes de todas e quaisquer reivindicações, ações, demandas, reclamações e representações de qualquer natureza apresentadas por terceiros ou por outros carregadores em face do TRANSPORTADOR, em razão do GÁS DESCONFORME, em qualquer caso, devendo tais valores ser compensados ou reembolsados ao TRANSPORTADOR atualizados pelo IGP-M; e

- (ii) Quando sofridos por outros carregadores ou terceiros, todos e quaisquer danos, perdas, multas, custos e despesas de qualquer natureza incorridos pelo carregador ou terceiro, conforme o caso, incluindo os prejuízos resultantes de todas e quaisquer reivindicações, ações, demandas, reclamações e representações de qualquer natureza apresentadas por terceiros em decorrência do GÁS DESCONFORME do CARREGADOR DE ENTRADA.

9.4.1.2. 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 9.4 será aplicado de forma proporcional às QUANTIDADES ALOCADAS DE ENTRADA para cada carregador que tenha injetado GÁS no referido PONTO DE ENTRADA, no período em questão, exceto se os carregadores do referido PONTO DE ENTRADA optarem por outra forma, que será informada ao TRANSPORTADOR por meio de notificação conjunta, enviada em até 10 (dez) DIAS da identificação do GÁS DESCONFORME pelo TRANSPORTADOR, nos termos do item 7.1 da Cláusula Sétima deste TCG.

9.4.1.3. Sem prejuízo do estipulado no item 9.4.1.1 deste TCG, o TRANSPORTADOR poderá, a seu exclusivo critério, empreender ações visando à correção e enquadramento do GÁS DESCONFORME injetado no PONTO DE ENTRADA pelos carregadores de entrada, de forma que o GÁS DESCONFORME passe a atender a especificação do GÁS prevista no item 1.1 do Apêndice I ao TCG, incluindo, sem limitação, a possibilidade de liberação de QUANTIDADES DE GÁS para a atmosfera ou evacuação de QUANTIDADES DE GÁS, sem que seja caracterizada PERDA EXTRAORDINÁRIA ou qualquer FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE. Os custos incorridos pelo TRANSPORTADOR serão suportados pelos carregadores de entrada responsáveis pelo GÁS DESCONFORME, aplicando-se o item 9.4.1.2 desta Cláusula do TCG, quando cabível.

9.4.1.4. O(s) carregador(es) que tenha(m) injetado esse GÁS DESCONFORME será(ão) exclusivamente responsável(is) perante os demais carregadores ou terceiros afetados por todos e quaisquer DANOS POR GÁS DESCONFORME, incluindo quando decorrentes de eventual bloqueio ou redução de vazão de GÁS em qualquer PONTO DE SAÍDA causado pelo GÁS DESCONFORME injetado no PONTO DE ENTRADA, não respondendo o TRANSPORTADOR, nesta hipótese, por quaisquer destes DANOS POR GÁS DESCONFORME.

9.4.2. Desconformidade Causada pelo TRANSPORTADOR

9.4.2.1. 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, observados os termos do item 9.2, desta Cláusula do TCG.

9.4.2.2. No caso de ter ocorrido o bloqueio ou a redução da vazão de GÁS em um ou mais PONTOS DE ENTRADA e/ou PONTOS DE SAÍDA em decorrência do GÁS DESCONFORME ou a entrega de GÁS DESCONFORME a um carregador de saída imputável exclusivamente ao TRANSPORTADOR, o TRANSPORTADOR estará sujeito, como penalidade única aplicável, ao pagamento da penalidade por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, conforme previsto no item 9.1 desta Cláusula do TCG, desde que as seguintes condições tenham sido cumulativa e 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;
- (ii) a ocorrência do GÁS DESCONFORME não tenha sido 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;
- (iii) o CARREGADOR não tenha previamente concordado em receber tal GÁS DESCONFORME; e
- (iv) o CARREGADOR tenha comprovadamente realizado manutenção adequada nas suas instalações que se conectam às instalações do TRANSPORTADOR.

9.4.3. Procedimento para cobrança de DANOS POR GÁS DESCONFORME causado ao CARREGADOR ou a terceiros

9.4.3.1. Tendo em vista as disposições do item 19.1 da Cláusula Dezenove deste TCG, sobretudo no que diz respeito à possibilidade de o CARREGADOR vir a causar danos a terceiros em razão da natureza dos serviços prestados a vários carregadores na REDE DE TRANSPORTE, o efetivo pagamento e/ou ressarcimento por DANOS POR GÁS DESCONFORME causados pelo CARREGADOR DE ENTRADA a outro carregador será de exclusiva responsabilidade do(s) CARREGADOR(ES) DE ENTRADA responsável(is) pelo GÁS DESCONFORME.

9.4.3.2. 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 pelo CARREGADOR DE ENTRADA, o TRANSPORTADOR, uma vez recebidos notificação e pleito de terceiro ou do carregador prejudicado em questão, enviará ao CARREGADOR DE ENTRADA uma NOTIFICAÇÃO comprovando os DANOS POR GÁS DESCONFORME sofridos, assim como os valores pleiteados pelo terceiro ou pelo(s) carregador(es) prejudicado(s).

9.4.3.3. O TRANSPORTADOR enviará NOTIFICAÇÃO, conjuntamente, ao(s) CARREGADOR DE ENTRADA quando responsável(is) pelo GÁS DESCONFORME e ao(s) carregador(es) relevante(s) e/ou terceiro prejudicado pelo GÁS DESCONFORME, na qual constará (i) a identificação precisa do CARREGADOR DE ENTRADA como responsável pelo GÁS DESCONFORME, (ii) toda a documentação pertinente à identificação do responsáveis pelo GÁS DESCONFORME, e (iii) toda documentação apresentada pelo carregador prejudicado em sua notificação inicial.

9.4.3.4. Feita a NOTIFICAÇÃO do item anterior, o(s) carregador(es) prejudicado(s) e o CARREGADOR DE ENTRADA responsável pelo GÁS DESCONFORME acordarão sobre o pagamento dos DANOS POR GÁS DESCONFORME.

9.5. Responsabilidade Adicional do CARREGADOR

9.5.1. Sem prejuízo das disposições do item 9.5 e do pagamento de quaisquer penalidades aplicáveis e pré-estabelecidas nesta Cláusula Nona, o CARREGADOR e o GESTOR DO PORTFÓLIO são responsáveis, 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 DE ENTRADA ou CONTRATOS DE TRANSPORTE DE SAÍDA, desde que o CARREGADOR, ou terceiros agindo em seu nome, tenham dado causa em decorrência do descumprimento das suas obrigações, ou no caso em que o cumprimento destas se torne mais oneroso, inclusive em função de redução ou interrupção do SERVIÇO DE TRANSPORTE.

9.5.2. Ao longo de qualquer DIA OPERACIONAL, sem prejuízo das penalidades aplicáveis, o TRANSPORTADOR poderá notificar o CARREGADOR para que este regularize a sua situação.

CLÁUSULA DÉCIMA – FATURAMENTO

10.1. Disposições Gerais

10.1.1. Até o sétimo DIA ÚTIL de cada mês, o TRANSPORTADOR enviará para o CARREGADOR, conforme aplicável, os DOCUMENTOS DE COBRANÇA relativos: (a) aos encargos previstos no Anexo II-A ou II-B, conforme o caso, Apêndice B do CONTRATO, (b) às penalidades e demais valores que tenham se tornado devidos pelo CARREGADOR, no mês antecedente, nos termos do CONTRATO, (c) às ações visando ao BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE, nos termos do Apêndice II do Anexo III do TCG.

10.1.2. Os créditos do TRANSPORTADOR poderão ser cobrados e faturados separadamente.

10.1.3. O TRANSPORTADOR deverá enviar, após o sétimo DIA ÚTIL, relatório em formato de planilha eletrônica contendo as informações dos DOCUMENTOS DE COBRANÇA.

10.1.4. Os valores relativos à venda de gás natural do CARREGADOR para o TRANSPORTADOR, 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 os DOCUMENTOS DE COBRANÇA emitidos pelo TRANSPORTADOR contra o CARREGADOR, referente a prestação do serviço de transporte.

10.2. Faturamento Dependente de Informações do CARREGADOR

10.2.1. O CARREGADOR deverá cooperar e prestar todas as informações necessárias ao TRANSPORTADOR de forma a possibilitar que o TRANSPORTADOR cumpra com suas obrigações legais relativas ao faturamento.

- 10.2.2. Quando a informação necessária para fins de emissão dos DOCUMENTOS DE COBRANÇA estiver sob o controle do CARREGADOR, o CARREGADOR deverá prestá-las, com a maior brevidade possível, a partir do momento em que estejam disponíveis, mas, em todo caso, sempre até o terceiro DIA ÚTIL de cada MÊS, relativo ao MÊS anterior. Caso o CARREGADOR não apresente essas informações ao TRANSPORTADOR, até as 10h (dez horas) do terceiro DIA ÚTIL do mês, o TRANSPORTADOR poderá emitir os DOCUMENTOS DE COBRANÇA com base em informações e estimativas por ele 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 desta Cláusula do 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 incontroversa 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 e incontroversa, atualizado pelo índice de correção monetária previsto no item 10.7 desta Cláusula do 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.
- 10.2.5. Após as 10:00 horas do terceiro DIA ÚTIL do MÊS, caso o CARREGADOR ainda não tenha prestado ao TRANSPORTADOR as informações necessárias ao faturamento, o TRANSPORTADOR poderá emitir os DOCUMENTOS DE COBRANÇA com base em estimativas próprias, restando aplicáveis as mesmas disposições do item 10.2.4 desta Cláusula do TCG, para o período compreendido entre o terceiro DIA ÚTIL e o dia da emissão dos DOCUMENTOS DE COBRANÇA, não sendo alterada a data de vencimento prevista no item 10.5.1 desta Cláusula do TCG.
- 10.2.6. Em qualquer das hipóteses previstas nos itens 10.2.4 e 10.2.5 desta Cláusula do TCG, após o vencimento previsto no item 10.5.1 desta Cláusula do TCG, fica o TRANSPORTADOR autorizado a executar as GARANTIAS DO CONTRATO, conforme aplicáveis, nos termos das Cláusulas Doze e Quinze deste TCG.
- 10.3. Ajustes de Medição
- 10.3.1. Na hipótese de identificação de diferenças na apuração de QUANTIDADES DE GÁS em decorrência de (i) eventos de medição, nos termos do Apêndice I deste TCG, ou (ii) do processo de medição previsto no item 3.9 do Apêndice II deste TCG, o respectivo acerto deverá ser formalizado nos DOCUMENTOS DE COBRANÇA, desde que não exceda ao prazo previsto na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, 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, acrescentando às QUANTIDADES DE GÁS recebidas ou entregues no referido MÊS, aquelas apuradas pelas PARTES, observados os eventuais encargos e penalidades incidentes sobre as QUANTIDADES DE GÁS adicionais, que deverão ser apurados em relação ao MÊS em que foi efetivamente prestado o SERVIÇO DE TRANSPORTE; e

- (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, 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. Caso, no prazo máximo de até 60 (sessenta) DIAS da emissão do DOCUMENTO DE COBRANÇA, haja identificação de diferenças nas QUANTIDADES DE GÁS transportadas para o CARREGADOR, não decorrentes de eventos de medição, nos termos do item 2.7 da Cláusula Segunda do Apêndice I deste TCG, o TRANSPORTADOR emitirá, no MÊS subsequente ao da identificação das referidas diferenças, DOCUMENTO DE COBRANÇA para fins de acréscimo ou contendo a dedução das QUANTIDADES DE GÁS transportadas, incluindo, se aplicáveis, os acréscimos moratórios e penalidades porventura devidos segundo a legislação. Nenhum ajuste será possível após transcorrido o prazo máximo de 60 (sessenta) DIAS da emissão do DOCUMENTO DE COBRANÇA.

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 sétimo 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.

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 do 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 à 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 5 (cinco) 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 do TCG, o TRANSPORTADOR poderá, a seu critério, optar por limitar ou suspender a prestação dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE em favor do CARREGADOR até a integral liquidação do débito.

10.7.3. Sem prejuízo das disposições do item 10.2 desta Cláusula do TCG, caso o TRANSPORTADOR incorra em quaisquer outros tipos de custos adicionais, inclusive penalidades, perante algum carregador por conta de evento atribuível ao CARREGADOR no âmbito deste CONTRATO, tais custos deverão ser reembolsados pelo CARREGADOR, devidamente atualizados pelo índice de correção monetária e acrescidos dos juros moratórios, conforme disposto no item 10.7.1 desta Cláusula do TCG.

10.8. Tributos sobre o faturamento

10.8.1. Os valores das tarifas previstas nos Anexo II-A ou II-B, conforme aplicável, e demais valores devidos no âmbito deste CONTRATO não incluem quaisquer TRIBUTOS. O TRANSPORTADOR deverá, por ocasião da emissão dos DOCUMENTOS DE COBRANÇA, relativos a quaisquer encargos, penalidades ou demais valores devidos pelo CARREGADOR na forma deste CONTRATO, acrescentar os TRIBUTOS que sejam devidos em decorrência da execução deste CONTRATO, conforme aplicável.

10.8.2. Sem prejuízo do disposto no item 10.8.1 desta Cláusula do TCG, se durante o prazo de vigência deste CONTRATO, ocorrer a criação de novo fato gerador de TRIBUTOS existente ou não, ou a alteração de alíquota ou base de cálculo de um TRIBUTOS existente, os valores previstos nesta Cláusula serão, para todos os fins, acrescidos conforme os novos TRIBUTOS exigíveis, de forma a fazer com que o TRANSPORTADOR permaneça auferindo o mesmo valor líquido que receberia caso não tivesse havido a referida modificação.

10.8.3. O CARREGADOR se compromete a se manter cadastrado, vinculado e/ou credenciado durante toda a vigência do CONTRATO ao Ajuste SINIEF 03/2018 (e/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, ressalvadas as hipóteses previstas nos itens 10.3 e 10.4 da Cláusula Décima 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 10.7.1 da Cláusula Décima deste TCG, 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 no item 14.2 da Cláusula Quatorze deste TCG para solução de controvérsias. A PARTE que, por decisão do TRIBUNAL ARBITRAL ou do PERITO, deva restituir ou realizar o pagamento da quantia controversa, deverá também pagar à outra PARTE os encargos moratórios previstos no item 10.7 da Cláusula Décima deste TCG, 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.

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 serão considerados incluídos nessa definição os eventos de caso fortuito para quaisquer efeitos, eventos ou circunstâncias que reúnam cumulativamente os seguintes pressupostos:
 - (i) tenham 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 LEGISLAÇÃO APLICÁVEL 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 do TCG, 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, 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, de destruição acidental de instalações da PARTE AFETADA, ainda que parcial, desde que sem culpa desta;
- (iii) cataclismos, raios, terremotos, tornados, incêndios, tempestades, inundações, explosões, deslizamento de encostas e eventos meteorológicos excepcionais, e outros fatos da natureza;
- (iv) MUDANÇA DE LEGISLAÇÃO APLICÁVEL que afete de forma substancial e adversa o objeto do CONTRATO ou a PARTE AFETADA;
- (v) qualquer evento ou situação que afete, comprovadamente, o cumprimento das obrigações do TRANSPORTADOR em qualquer contrato de transporte, desde que tal evento ou situação possa ser caracterizado como FORÇA MAIOR, incluindo eventos de FORÇA MAIOR que afetem o cumprimento do(s) GSA(s) GUS ou do(s) GSA(s) BALANCEAMENTO;
- (vi) desapropriação, confisco, aquisição compulsória, ou nacionalização de todos ou de parcela substancial dos ativos de uma PARTE; ou
- (vii) ataques cibernéticos, por meio de invasão aos sistemas e equipamentos de tecnologia da informação e tecnologia operacional de qualquer das PARTES, resultando em acesso ou uso não autorizado de referidos sistemas e equipamentos e/ou em modificação, destruição, eliminação, perda, alteração, transmissão, comunicação, difusão e/ou cópia não autorizadas de dados ou software, ou consumo de recursos de computador/servidores, incluindo, sem limitação, malware, ransomware e ataques de negação de serviço (denial-of-service attacks), os quais, simultaneamente ou não, de forma conjunta ou separada, possam afetar negativamente as informações corporativas e/ou os dados pessoais mantidos pelo TRANSPORTADOR, ou que, de

qualquer outra forma, impeçam a operação segura e eficiente do SISTEMA DE TRANSPORTE, comprometendo a disponibilidade, a integridade, a confidencialidade e/ou a autenticidade das informações.

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, consorciados ou subcontratados de uma PARTE que afetem o cumprimento de quaisquer obrigações assumidas por tal PARTE; e/ou
- (v) qualquer evento, de FORÇA MAIOR ou não, ocorrido a um contratado, consorciado ou subcontratado de um CARREGADOR DE ENTRADA, que o impeça de disponibilizar o GÁS nos PONTOS DE ENTRADA, ou de um CARREGADOR DE SAÍDA de retirar GÁS nos PONTOS DE SAÍDA.

12.4. Procedimento na Ocorrência de FORÇA MAIOR

12.4.1. A PARTE AFETADA deverá notificar imediatamente por escrito a outra PARTE acerca do evento de FORÇA MAIOR, especificando a hipótese ou circunstância de FORÇA MAIOR que está sendo alegada, em qualquer caso em prazo não superior a 72 (setenta e duas) horas, contadas do momento em que tenha tomado conhecimento de tal evento e da extensão dos seus impactos, 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 do TCG:

- (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 do TCG, a PARTE AFETADA ficará exonerada de qualquer responsabilidade por descumprimento ou atrasos no cumprimento de suas obrigações previstas no CONTRATO nos casos 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 agir com 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 integral do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e do ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA ou de qualquer outro DOCUMENTO DE COBRANÇA, nos prazos, volumes e valores previstos no CONTRATO, observado o disposto nos itens abaixo, não implicando em reduções de receita, custos adicionais ou penalidades ao TRANSPORTADOR durante sua ocorrência.

12.8. Evento de FORÇA MAIOR do TRANSPORTADOR

- 12.8.1. Sem prejuízo do disposto no item 12.7.1 desta Cláusula do TCG, caso o evento ou circunstância de FORÇA MAIOR afete o TRANSPORTADOR na sua capacidade de prestar o SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, a parcela do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE relativa à QUANTIDADE DE GÁS afetada pela FORÇA MAIOR paga pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR constituirá um crédito de capacidade de transporte em favor do CARREGADOR. O crédito de capacidade de transporte em favor do CARREGADOR poderá ser compensado por este durante o período de vigência do CONTRATO, de acordo com a seguinte ordem de preferência:

- (i) Mediante nomeação de QUANTIDADES EXCEDENTES AUTORIZADAS, quando houver CAPACIDADE OCIOSA DE TRANSPORTE suficiente para

autorizar a PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE de tais QUANTIDADES DE GÁS, e somente na medida em que tal CAPACIDADE OCIOSA DE TRANSPORTE possa ser utilizada pelo CARREGADOR sem afetar de forma adversa a capacidade do TRANSPORTADOR de desempenhar os SERVIÇOS DE TRANSPORTE de acordo com os CONTRATOS DE TRANSPORTE celebrados com outros carregadores, nem resultar em penalidades ao TRANSPORTADOR no âmbito de tais CONTRATOS DE TRANSPORTE. Em nenhuma hipótese, poderá o CARREGADOR compensar seu crédito de capacidade de transporte resultante da aplicação deste item 12.8.1 com NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE dentro da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE.

- (ii) Caso não haja a possibilidade de PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE de QUANTIDADES EXCEDENTES AUTORIZADAS, mediante dedução de futuros ENCARGOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME 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.

12.9. 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, a parcela do somatório ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA relativa à QUANTIDADE DE GÁS correspondente à capacidade de transporte afetada pela FORÇA MAIOR permanecerá devida ao TRANSPORTADOR, sem que assista ao CARREGADOR qualquer direito à sua devolução.

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) sem prejuízo dos direitos de compensação e execução das GARANTIAS DO CONTRATO aplicáveis, conforme previstos neste CONTRATO, em caso de atraso no pagamento de um DOCUMENTO DE COBRANÇA por período igual ou superior a 30 (trinta) DIAS contados do seu vencimento, salvo se submetido ao procedimento previsto na Cláusula Onze deste TCG;
 - (ii) o descumprimento de qualquer obrigação relativa a qualquer das GARANTIAS DO CONTRATO, conforme estabelecido na Cláusula Quinze, independentemente de sua ocorrência em momento anterior à DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE, conforme estipulada no CONTRATO;
 - (iii) descumprimento pelo CARREGADOR de qualquer outra obrigação material do CONTRATO, por prazo superior a 30 (trinta) DIAS; e
 - (iv) dissolução, apresentação de pedido de recuperação judicial ou extrajudicial ou decretação de falência do CARREGADOR.

- 13.1.2. Ocorrendo qualquer um dos eventos de rescisão estabelecidos no item 13.1.1 desta Cláusula do TCG, 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 13.1.5 desta Cláusula do TCG, a qual deverá ser paga pelo CARREGADOR no prazo de 30 (trinta) DIAS a contar do recebimento da referida NOTIFICAÇÃO.
- 13.1.3. O evento descrito no subitem (ii) do item 13.1.1 poderá ensejar a rescisão do CONTRATO pelo TRANSPORTADOR, mediante a entrega de NOTIFICAÇÃO ao CARREGADOR, ainda que o respectivo descumprimento pelo CARREGADOR ocorra antes da DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE, sendo aplicável, nesta hipótese, a indenização prevista no item 13.1.5.1 desta Cláusula do TCG, a qual deverá ser paga pelo CARREGADOR no prazo de 30 (trinta) DIAS a contar do recebimento de NOTIFICAÇÃO do TRANSPORTADOR.
- 13.1.4. Ocorrendo qualquer evento de rescisão estabelecido no subitem (iii) do item 13.1.1 desta Cláusula do TCG, o TRANSPORTADOR deverá enviar uma NOTIFICAÇÃO ao CARREGADOR, informando a ocorrência do referido evento e solicitando que sejam tomadas, se for possível, as medidas necessárias para restabelecer a execução normal das obrigações contratuais no prazo de 60 (sessenta) DIAS a contar do recebimento de tal NOTIFICAÇÃO, sob pena de o TRANSPORTADOR ter o direito de rescindir o CONTRATO.
- 13.1.5. Na hipótese de rescisão do CONTRATO na forma dos itens 13.1.1, 13.1.2 e 13.1.3 desta Cláusula do TCG, o CARREGADOR está obrigado a pagar ao TRANSPORTADOR, como indenização aplicável a tal rescisão, o valor das perdas e danos diretos sofridos pelo TRANSPORTADOR, excluídos desse valor quaisquer danos indiretos e lucros cessantes decorrentes desta rescisão. A indenização mínima devida ao TRANSPORTADOR nessa hipótese será correspondente ao valor relativo a todos os encargos previstos no Anexo II-A ou B – Tarifas e Valores a Faturar, Apêndice B – Valores a Faturar do CONTRATO, nos prazos, volumes e valores que seriam devidos até o final do PERÍODO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE, sem prejuízo da cobrança de valores devidos ao TRANSPORTADOR anteriormente à rescisão do CONTRATO, devidamente atualizados pelo índice de correção monetária e acrescidos dos juros moratórios, conforme disposto no item 10.7.1 da Cláusula Décima deste TCG.
- 13.1.5.1. Na hipótese de rescisão do CONTRATO na forma do item 13.1.3 desta Cláusula do TCG, o CARREGADOR está obrigado a pagar ao TRANSPORTADOR, como indenização aplicável a tal rescisão, valor correspondente a 120% (cento e vinte por cento) do valor do INVESTIMENTO EM INSTALAÇÃO ADICIONAL DE TRANSPORTE, devidamente atualizados pelo índice de correção monetária e acrescidos dos juros moratórios, conforme disposto no item 10.7.1 da Cláusula Décima deste TCG.
- 13.1.5.2. Caso o TRANSPORTADOR celebre novo contrato de transporte relativo à CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE liberada pelo CARREGADOR em razão da rescisão do CONTRATO na forma do item 13.1.1 desta Cláusula do TCG, o TRANSPORTADOR deverá reembolsar o CARREGADOR a quantia equivalente à receita que venha a ser auferida pelo TRANSPORTADOR até o último DIA do ANO em que ocorrer a rescisão, limitado o reembolso ao valor que tenha sido efetivamente pago pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR como indenização aplicável pela rescisão. O reembolso devido pelo TRANSPORTADOR nos termos desta Cláusula deverá ser realizado no prazo de 60 (sessenta) dias a contar da celebração do novo contrato de

transporte.

13.1.6. O CARREGADOR desde já autoriza o TRANSPORTADOR a exercer, em caso de rescisão na forma acima, todos os seus direitos em relação às GARANTIAS DO CONTRATO constituídas nos termos da Cláusula Quinze deste TCG, 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 13.1.6 desta Cláusula do TCG.

13.1.7. Caso o CARREGADOR não concorde com os valores apresentados pelo TRANSPORTADOR na NOTIFICAÇÃO mencionada no item 13.1.2 desta Cláusula do TCG, 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) atraso no pagamento de um DOCUMENTO DE COBRANÇA por período igual ou superior a 30 (trinta) DIAS contados do seu vencimento, observado o disposto no item 13.2.2, salvo se submetido ao procedimento previsto na Cláusula Onze;
- (ii) se, em decorrência de FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, o TRANSPORTADOR deixar de receber ou entregar uma QUANTIDADE DE GÁS que seja superior a 90% (noventa por cento) da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA por um período superior a 30 (trinta) DIAS contínuos ou 45 (quarenta e cinco) DIAS alternados a cada ANO para o mesmo PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA, conforme aplicável.

13.2.2. Ocorrendo um evento de rescisão estabelecido no item 13.2.1 (i) desta Cláusula do TCG, o CARREGADOR deverá notificar o TRANSPORTADOR para que realize o pagamento em atraso no prazo de até 30 (trinta) dias do recebimento da respectiva NOTIFICAÇÃO, sob pena de rescisão do CONTRATO. Sem prejuízo deste prazo, o CARREGADOR estará autorizado a compensar os valores relativos aos DOCUMENTOS DE COBRANÇA em atraso, desde a data de vencimento, contra quaisquer valores devidos pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR, desde que o CARREGADOR tenha notificado o TRANSPORTADOR de sua intenção de fazê-lo após o transcurso do prazo de 60 (sessenta) DIAS de vencimento do DOCUMENTO DE COBRANÇA. Para fins de esclarecimento, caso a compensação dos montantes devidos seja suficiente para quitar os valores relativos ao não pagamento pelo TRANSPORTADOR, o CARREGADOR não estará autorizado a rescindir o CONTRATO.

13.2.3. Ocorrendo qualquer um dos eventos de rescisão estabelecidos no item 13.2.1 desta Cláusula do TCG e desde que observados os termos do item 13.2.2 desta Cláusula do TCG, o CARREGADOR deverá enviar uma NOTIFICAÇÃO ao TRANSPORTADOR, informando a ocorrência do referido evento e solicitando que sejam tomadas, se for possível, as medidas necessárias para restabelecer a execução normal das obrigações contratuais no prazo de 60 (sessenta) DIAS a contar do recebimento de tal NOTIFICAÇÃO, sob pena de o CARREGADOR ter o direito de rescindir o CONTRATO.

13.2.4. Após transcorridos 60 (sessenta) DIAS do recebimento pelo TRANSPORTADOR da NOTIFICAÇÃO mencionada no item 13.2.3 desta Cláusula do TCG, sem que seja restabelecida a execução normal das obrigações contratuais, 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 13.2.5 desta Cláusula do TCG. A indenização devida nos termos do item 13.2.5 desta Cláusula do TCG deverá ser paga pelo TRANSPORTADOR no prazo de 30 (trinta) DIAS a contar do recebimento da referida NOTIFICAÇÃO.

- 13.2.5. Na hipótese de rescisão do CONTRATO em decorrência de evento de rescisão imputável ao TRANSPORTADOR nos termos do item 13.2.1 acima, 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, em qualquer hipótese, aos valores totais previstos no item 9.2 da Cláusula Nona deste TCG.
- 13.2.6. Caso o TRANSPORTADOR não concorde com os valores apresentados pelo CARREGADOR na NOTIFICAÇÃO mencionada no item 13.2.4 desta Cláusula do TCG, poderá recorrer à instauração de processo de ARBITRAGEM.
- 13.2.7. Uma vez rescindido o CONTRATO por iniciativa do CARREGADOR com fundamento neste item 13.2 do TCG, o TRANSPORTADOR deverá devolver ao CARREGADOR as GARANTIAS DO CONTRATO, em até 30 (trinta) DIAS do recebimento da NOTIFICAÇÃO do CARREGADOR informando sua decisão de rescindir o CONTRATO.

13.3. Outros Eventos de Rescisão

- 13.3.1. Além das hipóteses previstas nos itens 13.1 e 13.2 e seus subitens desta Cláusula do TCG, este CONTRATO poderá ser resolvido, sem responsabilidade alguma de qualquer PARTE perante a outra PARTE, salvo no que diz respeito às obrigações não cumpridas até a data de término:
 - (i) por mútuo acordo entre as PARTES;
 - (ii) pela extensão de um evento de FORÇA MAIOR por período superior a 45 (quarenta e cinco) DIAS contíguos, ou 90 (noventa) DIAS agregados considerando-se o período de 6 (seis) MESES; ou
 - (iii) por perda de qualquer das licenças, concessões ou autorizações necessárias ao cumprimento do CONTRATO, ou qualquer intervenção de qualquer AUTORIDADE GOVERNAMENTAL competente, desde que reste inviabilizada a continuidade do CONTRATO e que não tenha havido culpa da PARTE afetada.

CLÁUSULA QUATORZE – LEI APLICÁVEL E SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS

14.1. Lei Aplicável

- 14.1.1. O CONTRATO será regido e interpretado de acordo com as leis da República Federativa do Brasil.

14.2. Solução Amigável

- 14.2.1. As PARTES deverão emvidar seus melhores esforços para tentar dirimir amigavelmente quaisquer litígios ou controvérsias decorrentes ou relativos a este CONTRATO ou a ele

relacionados, inclusive quanto ao seu cumprimento, interpretação ou rescisão (“CONTROVÉRSIA”). Em caso de CONTROVÉRSIA, a PARTE interessada na sua resolução deverá enviar notificação (“NOTIFICAÇÃO DE CONTROVÉRSIA”) à outra PARTE descrevendo a CONTROVÉRSIA, com o propósito de manterem negociações amigáveis e de boa-fé, a fim de resolverem a CONTROVÉRSIA no prazo de 15 (quinze) DIAS a contar do recebimento da NOTIFICAÇÃO DE CONTROVÉRSIA. Transcorrido este prazo, caso as PARTES não tenham chegado a um acordo, poderão decidir de comum acordo submeter a CONTROVÉRSIA à PERITAGEM, conforme o item 14.4 desta Cláusula do TCG. Caso contrário, a CONTROVÉRSIA será resolvida exclusivamente por ARBITRAGEM, conforme o item 14.3 desta Cláusula do TCG.

14.3. Arbitragem

- 14.3.1. Quaisquer CONTROVÉRSIAS que não sejam resolvidas por meio de PERITAGEM, na forma do item 14.4 desta Cláusula do TCG, serão resolvidas definitivamente por ARBITRAGEM, administrada pela Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional (“CCI”), de acordo com o seu Regulamento de Arbitragem (“REGULAMENTO”) em vigor à época da submissão de requerimento de ARBITRAGEM será conduzida em português.
- 14.3.2. A sede da sede da ARBITRAGEM será a cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, sem prejuízo da designação, pelo Tribunal Arbitral, da realização de diligências e audiências em outras localidades que julgar apropriadas. A sentença arbitral deverá ser proferida na cidade do Rio de Janeiro.
- 14.3.3. A ARBITRAGEM será de direito, aplicando-se exclusivamente as leis substantivas do Brasil, sendo expressamente vedado o julgamento por equidade
- 14.3.4. O TRIBUNAL ARBITRAL será constituído por 3 (três) árbitros, cabendo à parte requerente a indicação de 1 (um) árbitro e à parte requerida a indicação de outro árbitro, de acordo com o Regulamento. Os árbitros nomeados pela requerente e pela requerida, conjunta e mutuamente, nomearão um terceiro árbitro, que atuará como presidente do TRIBUNAL ARBITRAL. Caso não haja um consenso quanto à definição do terceiro árbitro no prazo estipulado no Regulamento, essa nomeação será feita pela CCI. Em caso de litisconsórcio, as PARTES do litisconsórcio deverão, de comum acordo, nomear um árbitro para compor o TRIBUNAL ARBITRAL. Caso não haja um consenso entre as PARTES em litisconsórcio ou em caso de arbitragem multilateral, ou seja, com mais de duas partes em conflito com interesses distintos entre si, tornando impossível a composição do litisconsórcio, os três árbitros serão nomeados pela CCI.
- 14.3.5. As despesas relacionadas à ARBITRAGEM, incluindo, sem, contudo, se limitar aos honorários e despesas dos árbitros, honorários e despesas de peritos e taxas
- 14.3.6. A sentença arbitral será definitiva e vinculativa às partes e seus sucessores, sem prejuízo do direito da parte de requerer a correção de erros elou esclarecimentos elou omissões no prazo de 30 dias previsto no Regulamento, bem como de requerer a declaração de sua nulidade, nas hipóteses previstas na Lei Brasileira de Arbitragem. A sentença arbitral deverá estabelecer quem e em que proporção deverá arcar com as despesas da arbitragem, ressarcindo à(s) outra(s) as despesas adiantadas ao longo do procedimento, conforme o caso. Em nenhuma hipótese a parte vencida deverá suportar, total ou parcialmente, os honorários contratualmente ajustados entre a parte vencedora e seus advogados ou honorários de sucumbência.
- 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. Medidas cautelares e de urgência, quando aplicáveis, e ações de execução poderão ser pleiteadas e propostas, à escolha do interessado, na comarca onde estejam o domicílio ou os bens de qualquer das PARTES, ou na comarca do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro. Para quaisquer outras medidas judiciais, fica eleita exclusivamente a comarca do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro. O requerimento de qualquer medida judicial não será considerado uma renúncia aos direitos previstos nesta Cláusula ou à ARBITRAGEM como o único método de solução de CONTROVÉRSIAS entre as PARTES.
- 14.3.10. A instauração de ARBITRAGEM não suspenderá o cumprimento de qualquer obrigação do CONTRATO, exceto daquela que tenha sido objeto da controvérsia submetida à ARBITRAGEM.
- 14.3.11. Conforme a Cláusula Vinte e Um deste TCG, este CONTRATO faz parte da REDE DE TRANSPORTE, sendo possível que eventual CONTROVÉRSIA no âmbito do CONTRATO esteja relacionada a ou decorrente de evento ou disputa relativa a outros contratos relacionados à REDE DE TRANSPORTE (“CONTROVÉRSIAS RELACIONADAS”), celebrados com outros agentes. As PARTES reconhecem que as CONTROVÉRSIAS e as CONTROVÉRSIAS RELACIONADAS podem ser submetidas a um mesmo procedimento arbitral, reunindo o TRANSPORTADOR, CARREGADOR e outros agentes. Nessa hipótese, salvo se todos os interessados acordarem em sentido contrário, todos os 03 (três) ÁRBITROS serão nomeados pela CCI.

14.4. Peritagem

- 14.4.1. As PARTES poderão acordar que uma CONTROVÉRSIA seja submetida à PERITAGEM, a qual terá como finalidade a emissão de laudo pericial contendo conclusão ou recomendação não vinculantes a respeito da matéria de caráter estritamente técnico, relativa a este CONTRATO. O requerimento ou concordância com a PERITAGEM não serão considerados como uma renúncia aos direitos previstos nos itens 20.2, 20.3 e subitens, desta Cláusula, ou à ARBITRAGEM como o único método de resolução vinculante de CONTROVÉRSIAS entre as PARTES.
- 14.4.2. Uma vez que tenham acordado que uma CONTROVÉRSIA deve ser submetida à PERITAGEM, as PARTES designarão, de comum acordo, o PERITO responsável pelo exame da CONTROVÉRSIA, em até 20 (vinte) DIAS do recebimento da NOTIFICAÇÃO DE CONTROVÉRSIA. Caso as PARTES, nesse período, não cheguem a um consenso sobre a nomeação do PERITO, a PARTE que enviou a NOTIFICAÇÃO DE CONTROVÉRSIA deverá, no prazo de 5 (cinco) DIAS, contratar a referida PERITAGEM junto a empresas especializadas reconhecidas e com representação no país.
- 14.4.3. As PARTES elaborarão, juntamente com o PERITO, os termos do instrumento de nomeação do PERITO, que deverão estabelecer o escopo da consulta a ele submetida, o procedimento para submissão de documentos e alegações pelas PARTES, o prazo para emissão do laudo pericial, os honorários do PERITO (que deverão ser arcados na proporção de 50% (cinquenta por cento) para cada uma das PARTES) e eventuais outras questões relevantes para a condução da PERITAGEM.

14.4.4. 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; e
- (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.

14.4.5. 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 14.4.6 desta Cláusula do TCG.

14.4.6. Os empregados ou consultores profissionais do PERITO deverão, antes do recebimento das informações, dados ou documentos a que se refere o item 14.4.5 supra, assumir obrigações específicas com o PERITO no sentido de mantê-los sob estrita confidencialidade.

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

CLÁUSULA QUINZE – GARANTIAS DO CONTRATO

15.1. Com a finalidade de assegurar ao TRANSPORTADOR (i) a recuperação do INVESTIMENTO EM INSTALAÇÃO ADICIONAL DE TRANSPORTE (“GARANTIA DE INVESTIMENTO”), (ii) o recebimento dos pagamentos devidos em função das atividades relacionadas ao BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE pelo TRANSPORTADOR, previstas nos itens 1.7.1, 1.7.2 e 1.7.3 do Apêndice II do Anexo II do CONTRATO (“GARANTIA DE BALANCEAMENTO”); e (iii) o recebimento dos demais pagamentos estipulados no presente CONTRATO, incluindo, sem limitação, as verbas rescisórias determinadas na forma do item 13.1.4 deste TCG e os valores correspondentes a quaisquer DOCUMENTOS DE COBRANÇA, mas excluindo, neste último caso, os valores referidos nos subitens (i) e (ii) deste item 15.1 (“GARANTIA GERAL DO CONTRATO”, e em conjunto com a GARANTIA DE INVESTIMENTO e a GARANTIA DE BALANCEAMENTO, as “GARANTIAS DO CONTRATO”), o CARREGADOR deverá instituir e manter, em favor do TRANSPORTADOR, a GARANTIA DE INVESTIMENTO e a GARANTIA GERAL DO CONTRATO, e, adicionalmente, desde que seja GESTOR DO PORTFÓLIO, instituir e manter, em favor do TRANSPORTADOR, a GARANTIA DE BALANCEAMENTO, apresentando-a(s) nos prazos e montantes previstos nesta Cláusula do TCG, sob uma das seguintes modalidades:

- (i) Caução em dinheiro, depositada em conta corrente do TRANSPORTADOR, que poderá ser utilizada pelo TRANSPORTADOR a qualquer tempo para qualquer das finalidades previstas no item 15.1 acima, devendo o saldo da caução não utilizado ser devolvido ao CARREGADOR ao fim do prazo previsto para a respectiva garantia, conforme definido nesta Cláusula Quinze. O saldo da caução não será remunerado

pelo TRANSPORTADOR; ou

- (ii) Fiança bancária, irrevogável e executável ao primeiro pedido, tendo como beneficiário o TRANSPORTADOR, conforme modelo constante do Apêndice III deste TCG (“CARTA DE FIANÇA BANCÁRIA”) e observadas todas as condições estabelecidas nesta Cláusula.

15.1.1 Se a caução em dinheiro for adotada para mais de uma GARANTIA DO CONTRATO prevista no item 15.1 acima, deverão ser utilizadas contas correntes distintas do TRANSPORTADOR para depósito, pelo CARREGADOR, dos valores correspondentes a cada GARANTIA DO CONTRATO.

15.2. A GARANTIA DE INVESTIMENTO deverá ser prestada previamente à celebração do CONTRATO (observado o disposto no Edital da Chamada Pública que deu base à celebração do presente CONTRATO), estar em vigor na data de celebração do CONTRATO e permanecer em vigor e válida de acordo com a vigência mínima estipulada no item 15.5.1 abaixo ou até o término de eventual disputa existente entre as PARTES, o que ocorrer por último.

15.2.1. O valor da GARANTIA DE INVESTIMENTO deverá ser equivalente a 120% (cento e vinte por cento) do valor do INVESTIMENTO EM INSTALAÇÃO ADICIONAL DE TRANSPORTE, observada a proporção da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE do CARREGADOR nos termos do presente CONTRATO.

15.3. A GARANTIA DE BALANCEAMENTO deverá ser prestada pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR até, no mínimo, 30 (tinta) DIAS antes da DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE, a qual deverá ocorrer apenas após, entre outras condições impostas no item 5.2 acima, a obtenção das AUTORIZAÇÕES GOVERNAMENTAIS necessárias para a operação e manutenção da INSTALAÇÃO ADICIONAL DE TRANSPORTE (ou em outra data que venha a ser fixada de comum acordo pelas PARTES, desde que a referida garantia seja apresentada antes da DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE) e permanecer em vigor e válida de acordo com a vigência mínima estipulada no item 15.5.2 abaixo ou até o término de eventual disputa existente entre as PARTES, o que ocorrer por último.

15.3.1 O valor da GARANTIA DE BALANCEAMENTO a ser prestada de acordo com o item 15.3, acima, deverá ser equivalente ao produto da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE pelo PREÇO DE GÁS DE REFERÊNCIA multiplicado pelo fator 8.

15.4. A GARANTIA GERAL DO CONTRATO deverá ser prestada pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR até, no mínimo, 30 (tinta) DIAS antes da DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE, a qual deverá ocorrer apenas após, entre outras condições impostas no item 5.2 acima, a obtenção das AUTORIZAÇÕES GOVERNAMENTAIS necessárias para a operação e manutenção da INSTALAÇÃO ADICIONAL DE TRANSPORTE (ou em outra data que venha a ser fixada de comum acordo pelas PARTES, desde que a referida garantia seja apresentada antes da DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE) e permanecer em vigor e válida de acordo com a vigência mínima estipulada no item 15.5.3 abaixo ou até o término de eventual disputa existente entre as PARTES, o que ocorrer por último.

15.4.1. O valor da GARANTIA GERAL DO CONTRATO a ser prestada de acordo com item 15.4, acima, deverá ser equivalente ao produto de 120 (cento e vinte) dias multiplicado pela QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA multiplicado pelo somatório das tarifas: (i) TARIFA DE INSTALAÇÃO ADICIONAL; (ii) TARIFA BASE e (iii) TARIFA DE ESTOQUE DE

REFERÊNCIA.

- 15.5. Sem prejuízo de qualquer outra obrigação estabelecida para o CARREGADOR nos termos desta Cláusula, a CARTA DE FIANÇA BANCÁRIA, caso esta modalidade venha a ser escolhida pelo CARREGADOR como modalidade de GARANTIA DO CONTRATO, deverá:
- 15.5.1. Ter prazo mínimo de vigência até a DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE, em relação à GARANTIA DE INVESTIMENTO;
- 15.5.2. Ter prazo mínimo de vigência com início na data que corresponder a, no mínimo, 30 (tinta) DIAS antes da DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE (ou em outra data de início que venha a ser fixada de comum acordo pelas PARTES, desde que a referida data de início seja anterior à DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE) e com encerramento no 60º (sexagésimo) dia (inclusive) após o término da vigência do CONTRATO, em relação à GARANTIA DE BALANCEAMENTO, observado o disposto no item 15.5.6(iii);
- 15.5.3. Ter prazo mínimo de vigência com início na data que corresponder a, no mínimo, 30 (tinta) DIAS antes da DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE (ou em outra data de início que venha a ser fixada de comum acordo pelas PARTES, desde que a referida data de início seja anterior à DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE) e com encerramento no 60º (sexagésimo) dia (inclusive) após o término da vigência do CONTRATO, em relação à GARANTIA GERAL DO CONTRATO, observado o disposto no item 15.5.6(iii);
- 15.5.4. Ser reestabelecida, pelo CARREGADOR, na forma do item 15.7 desta Cláusula do TCG;
- 15.5.5. Ser substituída, pelo CARREGADOR, na forma dos itens 15.1.1 e 15.1.2 desta Cláusula do TCG, conforme aplicável, no prazo máximo de 15 (quinze) dias, a partir do momento em que a instituição financeira que a tenha emitido deixar de atender à condição estabelecida no item 15.5.1 (i) abaixo.
- 15.5.6. Caso o CARREGADOR escolha a CARTA DE FIANÇA BANCÁRIA como modalidade de GARANTIA DO CONTRATO, deverá observar os seguintes requisitos adicionais:
- (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 “AA.br” pela Fitch Ratings e/ou Standard & Poors, ou entre “Aaa.br” e “Aa2.br” pela Moodys;
 - (ii) Estar acompanhada dos documentos comprobatórios da condição de representante(s) legal(is) do CARREGADOR, a saber: (i) contrato ou estatuto social; (ii) ata de Eleição de Diretoria e procuração(ões) do(s) signatário(s) da GARANTIA DO CONTRATO, conforme aplicável; e (iv) cópia autenticada dos documentos do(s) representante(s) do CARREGADOR (CPF e RG); e
 - (iii) Ser emitida, a exclusivo critério do CARREGADOR, (a) pelo prazo de vigência integral previsto nos itens 15.5.2 e 15.5.3 acima ou (b) por prazo mínimo de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias, de forma que a respectiva CARTA DE FIANÇA BANCÁRIA seja renovada anualmente (com, no mínimo, 30 (trinta) dias de antecedência em relação ao seu vencimento original) durante todo o período de vigência estabelecido nos itens 15.5.2 e 15.5.3 acima, sendo certo ainda que, neste último caso, (b.1) a primeira CARTA DE FIANÇA BANCÁRIA deverá vigorar da data de sua emissão até o primeiro aniversário da DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE

TRANSPORTE, (b.2) as CARTAS DE FIANÇA BANCÁRIA seguintes deverão vigorar por, no mínimo, o período entre um aniversário e outro da DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE, e (b.3) a última CARTA DE FIANÇA BANCÁRIA deverá vigorar durante, no mínimo, o período correspondente ao último ano de aniversário da DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE, acrescido de 60 (sessenta) dias.

- 15.6. Respeitado o prazo de 5 (cinco) dias previsto no item 10.7.2 da Cláusula Décima deste TCG, o TRANSPORTADOR poderá executar as GARANTIAS DO CONTRATO, no todo ou em parte, para pagamento de quaisquer valores assegurados pelas GARANTIAS DO CONTRATO, observada a finalidade de cada uma das respectivas GARANTIAS DO CONTRATO, conforme previsto no item 15.1 acima. Para que não haja dúvida, o TRANSPORTADOR poderá executar as GARANTIAS DO CONTRATO sem prejuízo do disposto nas Cláusulas Onze e Vinte deste TCG.
- 15.7. Ocorrendo qualquer hipótese de execução das GARANTIAS DO CONTRATO, tal como previsto no item 15.6 desta Cláusula do TCG, ou qualquer evento que resulte no cancelamento ou perda de eficácia das GARANTIAS DO CONTRATO, o CARREGADOR está obrigado a, no prazo máximo de 15 (quinze) dias, reestabelecer a referida GARANTIA DO CONTRATO, de modo a que seu montante atenda ao estabelecido nos itens 15.2.1, 15.3.1 e 15.4.1 desta Cláusula, sob pena de ficar suspenso o SERVIÇO DE TRANSPORTE, sem prejuízo da aplicação do disposto no item 13.1.1 da Cláusula Treze deste TCG.
- 15.8. Se o CARREGADOR não providenciar a renovação, o reestabelecimento ou a substituição das GARANTIAS DO CONTRATO, nos termos do item 15.5 desta Cláusula do TCG, o TRANSPORTADOR poderá sacar (se existente) o saldo remanescente das respectivas GARANTIAS DO CONTRATO, mantendo os valores resgatados como garantia de qualquer obrigação devida pelo CARREGADOR, a título de caução nos termos do item 15.1.(i) desta Cláusula do TCG, independentemente da ocorrência de evento de não-pagamento de um DOCUMENTO DE COBRANÇA na data de seu vencimento e sem prejuízo do direito de rescisão do CONTRATO DE TRANSPORTE. Nesta hipótese, o valor obtido com a execução das GARANTIAS DO CONTRATO permanecerá caucionado junto ao TRANSPORTADOR, até que o CARREGADOR renove, restabeleça ou substitua, conforme o caso, as referidas GARANTIAS DO CONTRATO no montante equivalente aos valores previstos para tais GARANTIAS DO CONTRATO e sem prejuízo do direito do TRANSPORTADOR de suspender a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE nos termos do item 10.7.2 e da aplicação do disposto no item 13.1.1 da Cláusula Treze deste TCG.
- 15.8.1. Se após o saque e manutenção dos valores a título de caução pelo TRANSPORTADOR, nos termos do item 15.8 desta Cláusula do TCG, o CARREGADOR reestabelecer os valores das respectivas GARANTIAS DO CONTRATO ou providenciar a renovação ou substituição da GARANTIA DO CONTRATO, o TRANSPORTADOR deverá restituir ao CARREGADOR o valor da quantia resgatada, sem qualquer acréscimo moratório, com a dedução de todos os custos que tenham sido razoavelmente incorridos pelo TRANSPORTADOR em decorrência da mora do CARREGADOR, bem como de valores que tenham se tornado devidos pelo CARREGADOR nos termos do CONTRATO.

CLÁUSULA DEZESSEIS - CESSÃO DE DIREITOS E OBRIGAÇÕES

- 16.1. O CONTRATO, bem como os direitos e obrigações deles decorrentes, poderão ser cedidos por qualquer das PARTES, total ou parcialmente, observada a LEGISLAÇÃO APLICÁVEL,

desde que haja o consentimento por escrito da outra PARTE, o qual não poderá ser imotivadamente negado se atendidos os requisitos do item 16.1.1 desta Cláusula do TCG.

- 16.1.1. Para o consentimento a que se refere o item 16.1 desta Cláusula do TCG, é requisito essencial que a PARTE que pretende ceder o CONTRATO demonstre que o cessionário reúne condições de garantia técnica e solvência econômica satisfatórias para assumir, no todo ou em parte, as obrigações decorrentes da cessão, sem que a outra PARTE incida num risco comercial e econômico maior que o assumido, cabendo a essa PARTE (parte cedida), motivadamente, determinar que o pretense cessionário reúne as condições necessárias à efetivação da cessão pretendida.
- 16.1.2. A cessão da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE poderá ser negada pelo TRANSPORTADOR caso, a seu exclusivo critério e agindo como TRANSPORTADOR RAZOÁVEL E PRUDENTE, seja verificada a inviabilidade econômico-financeira da solicitação do CARREGADOR.
- 16.1.3. O TRANSPORTADOR poderá solicitar informações adicionais do CARREGADOR para dirimir eventuais dúvidas e obter informações adicionais sobre a solicitação de cessão do CONTRATO.
- 16.2. A cessão da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE, pelo CARREGADOR CEDENTE ao CARREGADOR CESSIONÁRIO, será realizada mediante consentimento por escrito do TRANSPORTADOR e celebração de ACORDO DE CESSÃO DE CAPACIDADE, nos termos da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, observando-se o previsto nesta cláusula.
 - 16.2.1. Observados o item 16.1 e seus subitens acima, a cessão pelo prazo total remanescente do CONTRATO exonerará o CARREGADOR CEDENTE de suas obrigações contratuais cedidas, aplicando-se o disposto a seguir:
 - 16.2.1.1. A cessão de apenas de uma parcela da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE será realizada mediante a celebração de (a) termo aditivo ao presente CONTRATO para refletir a nova CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE e (b) novo CONTRATO DE TRANSPORTE entre o TRANSPORTADOR e o CARREGADOR CESSIONÁRIO;
 - 16.2.1.2. A cessão da totalidade da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE será realizada mediante a (a) extinção do presente CONTRATO e (b) celebração de um novo CONTRATO DE TRANSPORTE entre o TRANSPORTADOR e o CARREGADOR CESSIONÁRIO.
- 16.3. Sem prejuízo de qualquer disposição de LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, o ACORDO DE CESSÃO DE CAPACIDADE deverá conter, no mínimo:
 - (i) Prazo da CESSÃO DE CAPACIDADE CONTRATADA e data de início sujeita à celebração de um novo CONTRATO DE TRANSPORTE entre o TRANSPORTADOR e o CARREGADOR CESSIONÁRIO;
 - (ii) CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE cedida, por ZONA DE SAÍDA e PONTO DE ENTRADA, conforme o caso;
 - (iii) Remunerações e condições de pagamento; e
 - (iv) Cláusulas que disciplinem, para o CARREGADOR CESSIONÁRIO, os

procedimentos necessários para a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE, nos termos do presente CONTRATO.

- 16.3.1. Ao término do prazo da vigência da cessão da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE cedida nos termos do item 16.3, o CONTRATO será reestabelecido às condições em vigor imediatamente antes da cessão.
- 16.4. O CARREGADOR CEDENTE deverá manter o TRANSPORTADOR permanentemente informado sobre suas tratativas preliminares para efetivar uma CESSÃO DE CAPACIDADE CONTRATADA, bem como sobre o início, andamento e perspectiva de conclusão da negociação do correspondente ACORDO DE CESSÃO DE CAPACIDADE, devendo apresentar ao TRANSPORTADOR, no prazo mínimo de 60 (sessenta) dias antes da previsão de celebração do ACORDO DE CESSÃO DE CAPACIDADE, sua intenção em ceder total ou parcialmente a CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE. As operações de cessão da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE só terão efeito perante o TRANSPORTADOR após celebração de um novo CONTRATO DE TRANSPORTE entre o TRANSPORTADOR e o CARREGADOR CESSIONÁRIO, observados os termos para eficácia daquele novo CONTRATO DE TRANSPORTE, de forma que o TRANSPORTADOR possa cumprir suas obrigações previstas em LEGISLAÇÃO APLICÁVEL e operacionalizar o atendimento ao CARREGADOR CESSIONÁRIO.
- 16.5. Sem prejuízo do estabelecido nesta cláusula, o TRANSPORTADOR poderá ceder, caucionar ou gravar, aos seus agentes financeiros, ou a qualquer pessoa designada por esses agentes financeiros, como meio de garantia ou cobrança, seus direitos ou créditos relacionados ao CONTRATO, não sendo necessário, para tanto, o consentimento do CARREGADOR, o qual se obriga a reconhecer por escrito quaisquer dessas cessões para tais pessoas indicadas mediante requerimento do TRANSPORTADOR. O CARREGADOR, neste ato, renuncia a qualquer direito que possa ter com relação à aprovação ou consentimento a qualquer financiamento ou documentação de garantia celebrado pelo TRANSPORTADOR em relação a tal agente financeiro.
- 16.6. Os prazos máximos de vigência, as condições tarifárias e não tarifárias dos ACORDOS DE CESSÃO DE CAPACIDADE deverão ser compatíveis, do ponto de vista comercial e operacional, com os CONTRATOS DE TRANSPORTE cedidos, ressalvados eventuais custos decorrentes da cessão, os quais deverão ser suportados financeiramente pelo CARREGADOR CEDENTE ou pelo CARREGADOR CESSIONÁRIO, conforme estipulado no ACORDO DE CESSÃO DE CAPACIDADE.

CLÁUSULA DEZESSETE – CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL

- 17.1. A ocorrência potencial de CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL estará condicionada à caracterização da não-utilização sistemática da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE em determinado PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA, de acordo com os termos desta cláusula.
- 17.2. Para os fins desta Cláusula, será também considerado CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL quando o CARREGADOR voluntariamente informar ao TRANSPORTADOR que a CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE não será utilizada, total ou parcialmente, pelo CARREGADOR. Caso o CARREGADOR envie NOTIFICAÇÃO para o TRANSPORTADOR nestes termos, serão aplicáveis os procedimentos previstos no item 17.4 e seguintes desta Cláusula.

17.3. Pré-requisitos para Caracterização de Não Utilização de Capacidade Contratada de Transporte de Modo Sistemático:

17.3.1. A caracterização de potencial não-utilização sistemática da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE em um determinado PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA, estará condicionada à ocorrência simultânea das seguintes situações:

- (i) Há interesse de terceiros em contratar SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME e/ou SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO no referido PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA, conforme o caso, registrado formalmente por meio de sistema de solicitação de acesso do TRANSPORTADOR ou qualquer outro meio por escrito.
- (ii) Não há CAPACIDADE DISPONÍVEL DE TRANSPORTE no PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA, conforme o caso, para contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME;
- (iii) O CONTRATO possui prazo remanescente de pelo menos 120 DIAS; e
- (iv) O CARREGADOR que possui CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE no PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA em questão utilizou, na média aritmética simples calculada com base nas QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS DE SAÍDA ou nas QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS DE ENTRADA, conforme aplicável, menos do que 50% (cinquenta por cento) da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE neste PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA, conforme o caso, durante um intervalo de tempo de 3 (três) meses. O primeiro período de avaliação será iniciado na DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE e será seguido pelos demais, sucessivamente, durante a vigência do CONTRATO, sendo que a verificação será feita de forma isolada em cada período, desconsiderando-se as médias observadas nos períodos precedentes.

17.3.2. Para fins de verificação de utilização da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE, será considerada a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA por PONTO DE ENTRADA ou a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA por ZONA DE SAÍDA, conforme o caso, vigente durante período de avaliação em referência.

17.3.3. Não estarão sujeitos à caracterização de CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL os contratos de transporte:

- (i) que por sua natureza apresentem variações sazonais de injeção ou retirada de gás como, por exemplo, aqueles destinados à geração termelétrica;
- (ii) com entregas ou recebimento de quantidades de gás em regime de batelada;
- (iii) cujo objeto seja a contratação de capacidade em PONTO DE INTERCONEXÃO;
- (iv) que tiveram a utilização da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE reduzida por causa da ocorrência de eventos de FORÇA MAIOR; MANUTENÇÕES PROGRAMADAS, MANUTENÇÕES NÃO-PROGRAMADAS ou FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE.

17.4. Procedimentos para Caracterização de Não Utilização de Capacidade Contratada de Transporte de Modo Sistemático

- 17.4.1. Até 10 (dez) DIAS após o encerramento de cada período de avaliação, o TRANSPORTADOR, se verificada a ocorrência simultânea das situações previstas no item 17.3 acima, notificará a ANP do resultado da avaliação.
- 17.4.2. Caso tenham sido satisfeitos os pré-requisitos para a caracterização de potencial não utilização de CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE de modo sistemático, na forma do item 17.3 desta Cláusula, o CARREGADOR será notificado pelo TRANSPORTADOR, em até 5 (cinco) DIAS após o fim do prazo estipulado no item 17.4.1 acima, da ocorrência de indícios de possível situação de CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL.
- 17.4.3. Juntamente com a notificação prevista no item 17.4.2 da presente Cláusula, o TRANSPORTADOR notificará a ANP sobre a potencial não utilização da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE de modo sistemático.
- 17.4.4. Não restando caracterizado o CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL, a notificação realizada perderá efeito.
- 17.4.5. Caso reste caracterizado o CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL, o TRANSPORTADOR poderá promover a transferência, no todo ou em parte, da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE não utilizada.
- 17.4.6. Até 15 (quinze) DIAS da caracterização de CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL e para fins da transferência da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE não utilizada, o TRANSPORTADOR procederá à oferta da capacidade objeto de transferência aos terceiros interessados que registraram suas demandas de acordo com o item 17.3.1 desta Cláusula, para utilização de capacidade do referido PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA, através do da forma descrita abaixo:
- (i) A capacidade será ofertada a cada terceiro interessado que tenha manifestado interesse nos termos da cláusula 17.3.1 acima, com prioridade que obedece a ordem cronológica;
 - (ii) O primeiro interessado, de acordo com o item (i) acima, poderá adquirir a capacidade ofertada em todo ou em parte;
 - (iii) No caso de a capacidade objeto de transferência ter sido adquirida parcialmente pelo primeiro interessado, a capacidade remanescente será ofertada ao segundo interessado, e assim sucessivamente, até que toda a capacidade objeto de transferência seja recontratada;
 - (iv) O novo carregador deverá atender às condições de qualificação técnica e financeira satisfatórias para assumir, no todo ou em parte, a CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE objeto de transferência, sem que o TRANSPORTADOR incida num risco comercial, operacional ou econômico maior que o assumido ao tempo da contratação original, cabendo ao TRANSPORTADOR determinar se o novo carregador reúne as condições necessárias à efetivação da contratação pretendida, justificando eventual negativa;
 - (v) Em nenhuma hipótese a transferência de capacidade para um outro carregador na forma estipulada nesta cláusula poderá impor um resultado negativo, seja financeiro ou de outra natureza, ao TRANSPORTADOR; e

- (vi) Qualquer resultado financeiro positivo decorrente da transferência de capacidade em razão do CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL será exclusivamente auferido pelo TRANSPORTADOR.

17.5. Direitos e Obrigações do CARREGADOR cuja CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE foi transferida:

- 17.5.1. A partir da data da oferta da capacidade objeto de transferência, o CARREGADOR perde o direito de reserva daquela capacidade, mas poderá utilizá-la até que as quantidades sejam efetivamente recontratadas pelo(s) novo(s) carregador(es) contratantes.
- 17.5.2. A efetiva transferência da capacidade por força da caracterização de CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL está condicionada à celebração, para essa finalidade, de um contrato de transporte com o(s) novo(s) carregador(es), segundo os mesmos termos e condições do presente CONTRATO, ou de um termo aditivo ao presente CONTRATO.
- 17.5.3. Caso a CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE seja transferida por prazo inferior ao do término do CONTRATO, ao final do período da transferência de capacidade de transporte, a CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE volta a estar plenamente disponível para o carregador inicialmente detentor da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE, até o término do período de vigência do contrato de transporte em questão, observando-se, no que se aplicar, o disposto no item 17.5.2 desta Cláusula.
- 17.5.4. Ressalvado nos casos previstos nos itens 17.2 e 17.3, acima, o CARREGADOR que teve sua capacidade transferida, ainda que não disponha mais do correspondente direito de reserva, nos termos do item 17.5.1, permanecerá obrigado a cumprir com todas as obrigações previstas no CONTRATO, em particular as de natureza financeira, como o pagamento integral de todos os encargos devidos nos termos do Anexo II-A – Tarifas e Valores a Faturar, Apêndice B – Valores e a apresentação das garantias contratualmente previstas, referentes à CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE objeto de transferência, até a data de término do CONTRATO, ou até que tal capacidade seja efetivamente contratada pelo(s) terceiro(s) interessado(s) na forma do item 17.5.2, o que ocorrer primeiro, observando-se, sempre, o previsto no item 17.5.3, ambos itens desta Cláusula do TCG. Nessa hipótese, os valores devidos pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR nos termos do CONTRATO serão reduzidos de forma proporcional aos valores correspondentes à capacidade transferida a um terceiro nos termos desta Cláusula Dezessete.

CLÁUSULA DEZOITO– REGRAS GERAIS DE UTILIZAÇÃO COMPARTILHADA

- 18.1. O CARREGADOR concorda e reconhece que todo e qualquer PONTO DE ENTRADA, PONTO DE SAÍDA, ZONA DE SAÍDA ou PONTO DE INTERCONEXÃO integrante da REDE DE TRANSPORTE é de propriedade do TRANSPORTADOR e que este poderá, a qualquer tempo, utilizá-los de forma compartilhada para a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE a outro(s) carregador(es).
- 18.1.1. 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.

CLÁUSULA DEZENOVE – AJUSTES DECORRENTES DA PUBLICAÇÃO DE UM CÓDIGO DE REDE

- 19.1. As PARTES aceitam e reconhecem que, ao longo da vigência deste CONTRATO, a ANP poderá promover ampla consulta pública com a participação do TRANSPORTADOR, dos carregadores e dos demais agentes do mercado, com vistas a elaborar e implementar um CÓDIGO DE REDE. Caso tal CÓDIGO DE REDE entre em vigor, por meio de LEGISLAÇÃO APLICÁVEL publicada pela ANP durante a vigência do CONTRATO, as PARTES se comprometem a efetuar os ajustes por meio de termo aditivo, de forma que o CONTRATO passe a refletir as condições implementadas pelo CÓDIGO DE REDE, observado o disposto na cláusula 19.1.2 desta Cláusula do TCG.
- 19.1.1. Observado o disposto no item 19.1.2, os ajustes previstos no item acima deverão ser realizados no prazo máximo de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias contados de sua publicação. Caso o prazo remanescente do CONTRATO seja inferior a tal prazo, nenhuma alteração deverá ser efetuada.
- 19.1.2. Acordam 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 estar condicionados à sua reflexão nas TARIFAS E ENCARGOS, de forma isonômica, conforme definido pela ANP nos termos da regulamentação aplicável.

CLÁUSULA VINTE –SEGUROS

- 20.1. O CARREGADOR deverá providenciar e manter, às suas próprias custas e durante a vigência deste CONTRATO as seguintes coberturas de seguro, que deverão ser emitidos por seguradora de primeira linha (rating mínimo A-, escala nacional de longo prazo, emitido pela Fitch, S&P ou Moody), autorizada a operar no Brasil que possua a Certidão de Regularidade na SUSEP:
- (i) seguro de Riscos Operacionais para todos os ativos, máquinas e equipamentos relativos às instalações do CARREGADOR que estejam interconectados à REDE DE TRANSPORTE e/ou servirão de apoio à execução deste CONTRATO, com um limite suficiente e adequado para substituição completa destes ativos, máquinas e equipamentos, sejam eles próprios ou de terceiros;
 - (ii) seguro de Responsabilidade Civil Geral, à base de ocorrência ou reclamação, com cobertura também de todos subcontratados e limite de indenização mínima equivalente ao valor deste CONTRATO. A apólice deve cobrir danos materiais, pessoais e/ou morais ocorridos a terceiros no local de execução das atividades e que tenha ligação com o objeto deste CONTRATO. Esta apólice deve possuir coberturas compatíveis com as atividades que serão executadas pelo CARREGADOR e seus subcontratados, dentre outras, responsabilidade civil em locais de terceiros, poluição acidental e súbita, empregador, responsabilidade civil cruzada, obras finalizadas; e

(iii) todo e qualquer outro seguro exigido pela LEGISLAÇÃO APLICÁVEL.

20.2. Em relação à contratação dos seguros descritos nesta Cláusula, o CARREGADOR deverá:

- (i) ser responsável por custos e despesas relacionados à contratação e manutenção de todos os seguros acima mencionados, inclusive, sem limitação, no que tange ao pagamento dos correspondentes prêmios e todas as deduções ou franquias aplicáveis às apólices de seguro por este subscritas;
- (ii) fornecer ao TRANSPORTADOR, previamente à ocasião da assinatura deste CONTRATO, cópias dos certificados de seguro contratados, assim como evidência da quitação de seus respectivos prêmios; e
- (iii) enviar NOTIFICAÇÃO ao TRANSPORTADOR a respeito de qualquer ação relativa a qualquer das apólices de seguro mencionadas nesta Cláusula.

20.3. A contratação de quaisquer coberturas securitárias não implicará qualquer modificação, restrição ou limitação das responsabilidades do CARREGADOR contidas ou relativas a este CONTRATO, em especial a obrigação de indenizar a PARTE prejudicada por danos causados por ela e/ou seus funcionários, prepostos subcontratados, assim como quaisquer valores não ressarcidos por companhias seguradoras.

CLÁUSULA VINTE E UM – DA VINCULAÇÃO DE CONTRATOS DA REDE DE TRANSPORTE

21.1. O CARREGADOR neste ato reconhece que este CONTRATO faz parte da REDE DE TRANSPORTE, sendo conexo e podendo afetar outros contratos envolvendo a prestação de SERVIÇOS DE TRANSPORTE na REDE DE TRANSPORTE, razão pela qual as falhas do CARREGADOR no cumprimento de suas obrigações poderão afetar o cumprimento de obrigações do TRANSPORTADOR na prestação de serviços de transporte para outros CARREGADORES. Dessa maneira, o CARREGADOR declara conhecer tal conexão, para todos os fins de direito, e, por este instrumento, adere expressamente às normas inerentes à utilização da REDE DE TRANSPORTE, dentre as quais se inclui a possibilidade de efetuar, a pedido do TRANSPORTADOR, pagamentos diretos a quaisquer outros carregadores da REDE DE TRANSPORTE que sejam decorrentes de penalidades sofridas, custos suportados ou danos incorridos pelo TRANSPORTADOR em outros CONTRATOS DE TRANSPORTE, os quais não seriam devidos não fosse a ocorrência de falhas do CARREGADOR no cumprimento de suas obrigações nos termos deste CONTRATO.

CLÁUSULA VINTE E DOIS – EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO

22.1. Ocorrendo qualquer fato superveniente, extraordinário, irresistível e imprevisível, incluindo MUDANÇA DE LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, e desde que e na medida que tal fato, comprovadamente, (i) afete o TRANSPORTADOR, impedindo-o ou onerando-o substancialmente de tal forma que a execução de suas obrigações previstas no CONTRATO se torne dificultosa e/ou extremamente gravosa e/ou prejudicial, ou (ii) afete o CARREGADOR, impedindo-o ou onerando-o substancialmente de tal forma que a execução de suas obrigações previstas no CONTRATO se torne dificultosa e/ou extremamente gravosa e/ou prejudicial, ou (iii) afete as premissas aplicáveis ao SERVIÇO DE TRANSPORTE e tarifas previstas neste CONTRATO, ou (iv) resulte, por qualquer motivo, na assunção, pelo TRANSPORTADOR, de um custo originalmente arcado pelo CARREGADOR, acarretando um desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, as

PARTES se comprometem a efetuar alterações ao CONTRATO DE TRANSPORTE para prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME de modo a fazer cessar a dificuldade, a situação gravosa e/ou prejudicial, e o desequilíbrio econômico-financeiro ocorrido.

- 22.1.1. A NOTIFICAÇÃO a ser enviada pela PARTE afetada à outra PARTE deve conter informações detalhadas de sua necessidade de alteração tarifária, incluindo, pelo menos, a comprovação do impacto sobre os custos, despesas ou outros gastos incorridos pela PARTE e a proposta de alteração tarifária.
- 22.2. A outra PARTE terá o prazo de 15 (quinze) DIAS, contados do recebimento da NOTIFICAÇÃO, para manifestar sua concordância ou não, podendo solicitar adicionalmente informações técnicas, comerciais, econômico-financeiras, dentre outras, além de documentação comprobatória, que fundamentem o pleito. Nesse último caso, após o recebimento das informações adicionais, a outra PARTE terá o prazo de 15 (quinze) DIAS, contados do recebimento da NOTIFICAÇÃO para manifestar sua concordância ou não.
- 22.3. As PARTES se comprometem a envidar esforços razoáveis para mitigar qualquer aumento dos custos ou oneração resultante dos eventos descritos no item 22.1 desta Cláusula do TCG, bem como para acordar quanto à alteração tarifária, promovendo proposta de aditamento contratual que deverá ser submetida à prévia aprovação da ANP.
- 22.4. Caso as PARTES não consigam chegar a um acordo para celebrar um aditivo contratual que reequilibre a equação econômico-financeira original deste CONTRATO dentro dos prazos estabelecidos nesta Cláusula, a questão deverá ser objeto de solução de controvérsia conforme Cláusula Quatorze deste TCG.

CLÁUSULA VINTE E TRÊS – RENÚNCIA DE IMUNIDADE

- 23.1. Na medida em for permitido por lei, o CARREGADOR, irrevogável e incondicionalmente, em nome de si e de seus ativos, concorda em não reivindicar qualquer soberania ou outra imunidade em relação a qualquer disputa ou conflito instaurado pelo TRANSPORTADOR contra o CARREGADOR, em razão deste CONTRATO, e garante que em nenhuma hipótese será feita qualquer reivindicação nesse sentido em seu nome. Além disso, o CARREGADOR concorda em receber citação ou se sujeitar à concessão de qualquer medida em conexão com tais disputas, renunciando expressamente a todos os direitos de imunidade em relação a este ou a seus bens.

CLÁUSULA VINTE E QUATRO – NÃO TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS

- 24.1. As PARTES concordam que o TRANSPORTADOR não realizará qualquer tratamento de DADOS PESSOAIS em nome do CARREGADOR como resultado da celebração deste CONTRATO. As PARTES concordam, ainda, que não haverá nenhum tratamento de DADOS PESSOAIS no âmbito da prestação dos serviços deste CONTRATO, sendo certo que as PARTES irão cumprir integralmente as disposições da Lei Federal nº 13.709/2018 com relação aos DADOS PESSOAIS dos representantes de cada uma das PARTES necessários para celebração deste CONTRATO e os DADOS PESSOAIS dos contatos comerciais de cada uma das PARTES, as PARTES irão cumprir integralmente as disposições da Lei Federal nº 13.709/2018.
- 24.2. Caso haja necessidade de qualquer tratamento de DADOS PESSOAIS por quaisquer das

PARTES para além das disposições desta cláusula, antes de iniciar qualquer tratamento de DADOS PESSOAIS em nome do CARREGADOR, o TRANSPORTADOR irá imediatamente notificar o CARREGADOR sobre a data de início do tratamento de DADOS PESSOAIS em nome do CARREGADOR e as PARTES deverão, previamente a esta data, incorporar disposições de proteção de dados apropriadas neste CONTRATO, observada a Lei Federal nº 13.709/2018.

- 24.3. Para os fins desta Cláusula, “DADOS PESSOAIS” significam qualquer informação que possa ser usada, direta ou indiretamente, sozinha ou em conjunto com outra informação, para identificar ou possibilitar a identificação de um indivíduo no escopo de cumprimento dos serviços indicados no CONTRATO.

CLÁUSULA VINTE E CINCO – OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DA REDE DE TRANSPORTE

25.1. Padrões de Operação e Manutenção

- 25.1.1. O TRANSPORTADOR operará, monitorará e manterá a REDE DE TRANSPORTE conforme os padrões de um TRANSPORTADOR RAZOÁVEL E PRUDENTE, utilizando seus manuais e padrões de operação de gasodutos, com base nas boas práticas da indústria de gás natural.
- 25.1.2. 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.
- 25.1.3. 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.
- 25.1.4. Não obstante qualquer disposição do CONTRATO, o TRANSPORTADOR poderá, preventivamente, reduzir ou interromper o SERVIÇO DE TRANSPORTE, caso seja identificada uma condição que coloque em risco a integridade ou a segurança das instalações.

25.2. MANUTENÇÕES PROGRAMADAS

- 25.2.1. O TRANSPORTADOR terá o direito de interromper ou reduzir a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE para efetuar MANUTENÇÕES PROGRAMADAS, sem incorrer em qualquer redução de receita, custo adicional ou penalidade em decorrência de tal interrupção ou redução.
- 25.2.2. O TRANSPORTADOR disponibilizará aos carregadores, em seu portal eletrônico, o planejamento indicativo semestral de MANUTENÇÃO PROGRAMADA em sua REDE DE TRANSPORTE, contemplando as previsões de MANUTENÇÕES PROGRAMADAS de cada MÊS, que possam afetar a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE, bem como as seguintes informações, na medida em que disponíveis e sempre que possível: a natureza das atividades a serem executadas, dias e locais onde serão executadas e a extensão da redução da capacidade de transporte.

- 25.2.2.1. Sem prejuízo do disposto no item 25.2.1, o TRANSPORTADOR enviará a cada carregador NOTIFICAÇÃO, com antecedência mínima de 60 (sessenta) DIAS de cada MANUTENÇÃO PROGRAMADA, informando os impactos das MANUTENÇÕES PROGRAMADAS em relação a eventual interrupção ou redução do SERVIÇO DE TRANSPORTE em relação à CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE do CARREGADOR.
- 25.2.3. 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.
- 25.2.4. O CARREGADOR deverá considerar, em suas NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE, o planejamento semestral de MANUTENÇÃO PROGRAMADA.
- 25.2.5. Ressalvado o disposto no item 25.2.5.1, qualquer alteração no planejamento semestral de MANUTENÇÃO PROGRAMADA deverá ser comunicada pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR mediante NOTIFICAÇÃO com, no mínimo, 10 (dez) DIAS de antecedência, salvo se a alteração tiver por objeto a inclusão de nova MANUTENÇÃO PROGRAMADA, a qual deverá ser comunicada pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR mediante NOTIFICAÇÃO com, no mínimo, 60 (sessenta) DIAS de antecedência, contendo as informações previstas nos itens 25.2.2 e 25.2.2.1 acima.
- 25.2.5.1. Sempre que um evento de FORÇA MAIOR, uma situação contingencial ou de qualquer outra natureza que não decorra de ação ou omissão diretamente imputável ao TRANSPORTADOR gere condições operacionais não previstas inicialmente no planejamento das MANUTENÇÕES PROGRAMADAS e implique na necessidade de serviços de inspeção, manutenção, reparo, redução de capacidade de instalações ou substituição, inclusive nas situações em que houver risco à segurança de pessoas, à integridade da REDE DE TRANSPORTE ou ao meio ambiente, o TRANSPORTADOR comunicará, assim que tome conhecimento do evento, a alteração no planejamento indicativo semestral das MANUTENÇÕES PROGRAMADAS, para inclusão dos desdobramentos e das medidas necessárias decorrentes de tal evento. Para todos os fins do CONTRATO, os novos serviços incluídos pelo TRANSPORTADOR nos termos deste item 25.2.5.1 terão o mesmo tratamento de MANUTENÇÕES PROGRAMADAS.
- 25.2.6. Caso o TRANSPORTADOR não apresente NOTIFICAÇÃO alterando datas, procedimentos ou quaisquer outros temas previamente informados com relação à MANUTENÇÃO PROGRAMADA, valerá o disposto no planejamento semestral de MANUTENÇÃO PROGRAMADA.
- 25.2.7. Durante a ocorrência de uma MANUTENÇÃO PROGRAMADA, o CARREGADOR permanecerá obrigado a pagar integralmente o ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e o ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA atribuível ao DIA OPERACIONAL em questão.
- 25.3. MANUTENÇÕES NÃO-PROGRAMADAS
- 25.3.1. Ressalvados os termos dos itens 25.2.5 e 25.2.5.1 desta Cláusula do TCG, qualquer manutenção não prevista no planejamento semestral de MANUTENÇÃO PROGRAMADA ou alteração em MANUTENÇÃO PROGRAMADA notificada em prazo inferior a 10 (dez) DIAS de antecedência será classificada como MANUTENÇÃO NÃO-PROGRAMADA.

- 25.3.2. 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.
- 25.3.3. 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 e ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA atribuível ao DIA OPERACIONAL em questão será reduzida em valor proporcional à QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA ou QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA que o TRANSPORTADOR não cumprir nesse DIA OPERACIONAL. Nesta hipótese, o TRANSPORTADOR não incorrerá em qualquer penalidade ou custo adicional, não ficando caracterizada FALHA NO SERVIÇO DE TRANSPORTE.

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 qualquer outro que venha a substituí-lo, ou ainda especificação diversa, expressamente definida entre as PARTES, e desde que respeitadas as condições de entrega acordadas entre as partes envolvidas e os limites de emissão de poluentes fixados pelo órgão ambiental ao qual caiba tal atribuição, nos termos do artigo 2º, 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 Os CARREGADORES devem adotar boas práticas da indústria, ou assegurar que o AGENTE A MONTANTE as adote, a fim de evitar o acúmulo de partículas sólidas ou líquidas nas suas instalações de modo a não afetar as ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS.

1.2 Análises de Qualidade

- 1.2.1 O CARREGADOR DE ENTRADA será responsável pela realização das análises do GÁS nos PONTOS DE ENTRADA, devendo encaminhar ao TRANSPORTADOR, até às 10:00h (dez horas) do DIA ÚTIL subsequente a cada DIA OPERACIONAL, o certificado da qualidade do GÁS para o DIA OPERACIONAL em questão, nos termos do Regulamento Técnico ANP nº 2/2008 anexo à Resolução ANP nº 16/2008, ou qualquer outro que venha a substituí-lo.
- 1.2.2 O TRANSPORTADOR realizará as análises do GÁS em sua REDE DE TRANSPORTE, devendo disponibilizar diariamente ao CARREGADOR até o DIA ÚTIL subsequente, o boletim de conformidade de cada DIA OPERACIONAL anterior, nos termos do Regulamento Técnico ANP nº 2/2008 anexo à Resolução ANP nº 16/2008, ou qualquer outro que venha a substituí-lo.
- 1.2.3 O CARREGADOR poderá solicitar ao TRANSPORTADOR a análise de qualidade do GÁS adicional àquelas previstas no item 1.2.2 deste Apêndice I ao TCG, sendo que neste caso o CARREGADOR 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, conforme alteradas de tempos em tempos:

| | |
|---------------------------|-----------------------|
| Poder Calorífico Superior | ASTM-D3588 / ISO 6976 |
| Índice de Wobbe | ISO 6976 |
| Metano | ISO 6974 |
| Num. de Metano | ISO 15403 |
| Etano | ISO 6974 |
| Propano | ISO 6974 |
| Butano e mais pesados | ISO 6974 |
| Inertes (N2 + CO2) | ISO 6974 |
| CO2 | ISO 6974 |
| Oxigênio | ISO 6974 |

1.2.5 O TRANSPORTADOR poderá modificar as normas listadas no item 1.2.4 deste Apêndice I ao TCG, observada a LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, mediante comunicação ao CARREGADOR.

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

1.3.1 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.

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

1.3.3 Caso a desconformidade seja identificada pelo CARREGADOR DE ENTRADA, este emitirá o AVISO DE GÁS DESCONFORME para o TRANSPORTADOR conforme modelo disponível em sua página na internet, e o TRANSPORTADOR, ato contínuo, deverá emitir o AVISO DE GÁS DESCONFORME para os carregadores potencialmente afetados.

1.3.4 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.

1.3.5 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, imediatamente mas, em todo caso, em prazo não superior a 2 (duas) horas 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.

1.3.6 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, caso considere 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 em questão, até que o GÁS esteja de acordo com as ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS.

- 1.3.7 Na hipótese de redução ou interrupção do recebimento de GÁS em PONTO DE ENTRADA, o TRANSPORTADOR enviará AVISO DE REDUÇÃO DE FLUXO aos carregadores potencialmente afetados, apresentando os riscos identificados.
- 1.3.8 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.
- 1.3.9 Sem prejuízo de qualquer penalidade ou obrigação estabelecida no CONTRATO e aplicáveis neste caso, as reduções das QUANTIDADES ALOCADAS no PONTO DE ENTRADA causadas pela redução ou interrupção de recebimento de GÁS no PONTO DE ENTRADA segundo o disposto nos itens 1.3.7 e 1.3.8 acima serão apuradas conforme as disposições previstas no Apêndice II deste TCG, e terão impacto no DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do PORTFÓLIO.
- 1.3.10 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.
- 1.3.11 Caso a disponibilização de GÁS DESCONFORME que tenha sido causada por qualquer carregador implique na necessidade de redução ou de interrupção da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE, tal fato não suspenderá ou exonerará a obrigação do pagamento do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA pelos demais carregadores sem prejuízo da responsabilidade por DANOS POR GÁS DESCONFORME nos termos da Cláusula Nona deste TCG.
- 1.3.12 O Transportador encaminhará cópia dos Avisos de Redução de Fluxo à ANP.

CLÁUSULA SEGUNDA – MEDIÇÃO

2.1 Unidade de Medição

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

2.2 Pressão Atmosférica Presumida

- 2.2.1 A pressão atmosférica absoluta utilizada para os cálculos de QUANTIDADES DE GÁS será considerada, conforme determinações contidas no Regulamento Técnico de Medição de Petróleo e Gás Natural, anexo à Resolução ANP/INMETRO nº1 de 2013, ou qualquer outro que venha a substituí-lo. Na ausência ou omissão dessa regulamentação, deverá ser considerada a pressão específica definida pelo TRANSPORTADOR, com base na altitude real acima do nível do mar no local do medidor 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 2013, ou qualquer outro que venha a substituí-lo.
- 2.3.2 Os SISTEMAS DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL para transferência de custódia serão projetados 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, ou qualquer outro que venha a substituí-lo, desde que o ponto de operação esteja dentro dos Intervalos de VAZÃO MENSURÁVEL especificados no projeto, nos termos do Anexo I-A ou I-B, 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 Apêndice I deste TCG, o TRANSPORTADOR determinará, para cada DIA OPERACIONAL, o PODER CALORÍFICO SUPERIOR do GÁS entregue nos PONTOS DE SAÍDA, com base nas análises realizadas durante o referido DIA OPERACIONAL, nos pontos de amostragem localizados no referido PONTO DE SAÍDA ou no ponto de amostragem que analisa a corrente mais representativa, quando não houver cromatógrafo instalado nos PONTOS 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, ou no ponto de amostragem que analisa a corrente mais representativa quando não houver cromatógrafo instalado nos PONTOS DE ENTRADA. Outros métodos de associação de gás poderão ser utilizados para os PONTOS DE ENTRADA e PONTOS DE SAÍDA que não possuam cromatografos instalados, desde que acordados entre ambas as PARTES.

2.5 Equipamentos do Sistema de Medição de Gás Natural

- 2.5.1 O TRANSPORTADOR instalará, manterá e operará, nos pontos de transferência do GÁS sob custódia do TRANSPORTADOR 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 poderá utilizar, conforme acordado entre as PARTES e para 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. Os sistemas de medição de terceiros deverão atender

às disposições do Regulamento Técnico de Medição de Petróleo e Gás Natural, anexo à Resolução ANP/ INMETRO nº1 de 2013 para aplicações de transferência de custódia e, periodicamente, deverão ser disponibilizados ao TRANSPORTADOR as documentações técnicas destes sistemas de medição, conforme lista disposta na tabela abaixo:

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

- 2.5.3 Os documentos de que trata a Cláusula 2.5.2 deste TCG, deverão ser disponibilizados em até 10 (dez) DIAS da NOTIFICAÇÃO feita pelo TRANSPORTADOR ao agente interconectado. Quando tais informações forem necessárias para ratificar informações referentes ao fechamento do faturamento mensal, deverão ser disponibilizadas até o 1º DIA ÚTIL do MÊS subsequente ao MÊS de solicitação.
- 2.5.4 As calibrações dos sistemas de terceiros poderão ser assistidas pelo TRANSPORTADOR, mediante NOTIFICAÇÃO prévia do agente interconectado ao TRANSPORTADOR, com no mínimo 5 DIAS ÚTEIS de antecedência.
- 2.5.5 Os dados apurados pelo SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL (vazão, pressão e temperatura, além de volumes medidos e qualidade do GÁS), serão disponibilizados no DIA ÚTIL subsequente a cada DIA OPERACIONAL para o CARREGADOR, nos PONTOS DE ENTRADA e PONTOS DE SAÍDA objeto do CONTRATO. 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 2013, ou qualquer outro que venha a substituí-lo.

2.7 Correção de Erros e Falhas de Medição

- 2.7.1 O erro máximo admissível para os instrumentos que compõem o SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL deverá estar de acordo com (i) requisitos previstos no Regulamento Técnico de Medição de Petróleo e Gás Natural, anexo à Resolução ANP/INMETRO nº 01, de 2013, (ii) regulamentos metrológicos do INMETRO, ou (iii) no caso de ausência ou omissão da regulamentação aplicável, os requisitos acordados entre as PARTES, conforme abaixo:

| Instrumento do Sistema de Medição de Gás Natural | Erro Máximo Admissível |
|--|---|
| Instrumento de pressão estática | +/- 0,50 % do limite superior da faixa de calibração |
| Instrumento de temperatura | +/- 0,50 % do limite superior da faixa de calibração. |
| Medidor de vazão tipo turbina | Conforme AGA-7 |
| Medidor de vazão tipo ultrassônico | Conforme AGA-9 |
| Cromatógrafo | Conforme ISO 6974 / Portaria INMETRO nº188/ ASTM 1945 |

- 2.7.2 O TRANSPORTADOR poderá utilizar outros instrumentos de medição além dos descritos na tabela acima, desde que o instrumento atenda aos critérios estabelecidos pelo Regulamento Técnico de Medição de Petróleo e Gás Natural, anexo à Resolução ANP/INMETRO nº1, de 2013. Todos os instrumentos dos SISTEMAS DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL terão sua periodicidade de calibração definida de acordo com o referido Regulamento.
- 2.7.3 O ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL máximo admissível será de +/-1,5%. As PARTES poderão acordar a qualquer tempo reforços ou alterações ao SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL, podendo revisar os limites de ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL conforme aplicável.
- 2.7.4 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 resolução constante no item 2.7.1 deste Apêndice I ao TCG.
- 2.7.5 Se algum equipamento que compõe o SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL apresentar erro dentro da margem de erro admissível nos termos do item 2.7.1 deste Apêndice I ao TCG, os registros anteriores desse equipamento serão considerados precisos no cômputo das QUANTIDADES DE GÁS.
- 2.7.6 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 do item 2.7.7 deste Apêndice I ao TCG.
- 2.7.7 O cálculo do ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL dar-se-á da seguinte forma:
- 2.7.7.1 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 deste Apêndice I ao TCG, 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 (dezesesseis) DIAS para quaisquer medidores de PONTO DE ENTRADA ou (ii) 45 (quarenta e cinco) DIAS para os medidores de PONTOS DE SAÍDA, em ambos os casos contados regressivamente a partir da data de identificação do erro do SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL;

2.7.7.2. Para o intervalo de tempo definido no item 2.7.7.1 acima, serão apurados os valores médios de pressão, pressão diferencial, temperatura e vazão, e os erros individuais dos equipamentos que compõem SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL, conforme descrito abaixo:

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

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

(ii) Se for aplicado a cada grandeza o erro indicado no certificado de calibração de cada instrumento de medição, será calculado o valor corrigido da vazão, a partir das seguintes fórmulas, a depender do medidor primário a ser utilizado:

Para medidores lineares – Turbinas, Ultrassônicos e Rotativos:

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

Onde:

| | |
|------|--|
| EP | corresponde ao erro individual do equipamento medidor de pressão; |
| EQ | corresponde ao erro individual do equipamento medidor de vazão; |
| ET | corresponde ao erro individual do equipamento medidor de temperatura; |
| EZ | corresponde ao erro do fator de compressibilidade devido a correções nas condições de Pressão e Temperatura de operação; |
| Qb | corresponde à vazão nas condições de referência (vazão média); |
| Qf | corresponde à vazão na condição operacional (vazão média); |
| Pf | corresponde pressão nas condições operacionais (pressão média); |
| Pb | corresponde à pressão nas condições de referência; |
| Tf | corresponde à temperatura absoluta nas condições operacionais (temperatura média); |
| Patm | corresponde à pressão atmosférica |
| Tb | corresponde à temperatura nas condições de referência; |

| | |
|----|---|
| Zf | corresponde ao fator de compressibilidade nas condições operacionais; |
| Zb | corresponde ao fator de compressibilidade nas condições e referência; |

Para medidores do tipo Placa de orifício:

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

E o Fator de correção é: $FC = \frac{1}{Er^Q + 1}$

Logo:

$$FC = \frac{1}{\sqrt{\frac{(1 + E_{P\text{ relativo}}) \cdot (1 + E_{\Delta P\text{ relativo}})}{(1 + E_{T\text{ relativo}})}}}$$

Onde:

| | |
|--------------------------------|---|
| Er^Q | corresponde ao erro relativo à medição de vazão; |
| $E_{P\text{ relativo}}$ | corresponde ao erro relativo encontrado na calibração do medidor de pressão; |
| $E_{\Delta P\text{ relativo}}$ | corresponde ao erro relativo encontrado na calibração do medidor de pressão estática; |
| $E_{T\text{ relativo}}$ | corresponde ao erro relativo encontrado na calibração do medidor de temperatura. |

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

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

Os erros individuais serão aplicados a cada grandeza e o desvio final observado será o ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL.

2.7.8 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.

- 2.7.9 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 deste Apêndice I ao TCG, proceder-se-á ao seguinte:
- (i) serão registrados e apresentados ao CARREGADOR os resultados obtidos 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; e
 - (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.
- 2.7.10 Ocorrendo o previsto no item 2.7.9 (iii), a controvérsia será decidida por PERITAGEM, segundo item 14.4 deste TCG.
- 2.7.11 Uma vez perfeitamente definido o período em que o SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL esteve operando com ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL acima do admissível serão aplicadas, para o período definido, as correções de valor igual aos desvios verificados, observado o disposto nos itens 2.7.1 e 2.7.4 deste Apêndice I ao TCG.
- 2.7.12 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 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 deste Apêndice I ao TCG.
- 2.7.13 Havendo, em qualquer DIA, falha ou erro 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 em uma das seguintes formas a ser definido pelo TRANSPORTADOR:
- (iv) estimando-se as QUANTIDADES DE GÁS com base no perfil operacional histórico de registros do referido equipamento de medição ou na diferença histórica dos últimos 30 (trinta) DIAS de registro de qualquer equipamento de controle, desde que fornecido pelo CARREGADOR no prazo de até 5 (cinco) DIAS após o DIA em que ocorreu a falha ou erro, ou até o primeiro DIA ÚTIL do mês seguinte ao DIA OPERACIONAL em questão, o que ocorrer primeiro, e conforme validado pelo TRANSPORTADOR;
 - (v) utilizando-se o registro de qualquer equipamento de controle (do CARREGADOR, consumidor, terceiro interconectado etc.), desde que fornecido pelo CARREGADOR e AGENTE A MONTANTE no prazo de até 5 (cinco) DIAS após o

DIA em que ocorreu a falha ou erro, ou até o primeiro DIA ÚTIL do mês seguinte ao DIA OPERACIONAL em questão, o que ocorrer primeiro, e conforme validado pelo TRANSPORTADOR, se instalado e registrando com precisão;

(vi) corrigindo-se o erro, se o percentual de erro puder ser determinado por calibração, teste ou cálculo matemático.

- 2.7.14 Quando a metodologia empregada utilizar informações de SISTEMAS DE MEDIÇÃO de terceiros, o CARREGADOR deverá encaminhar os volumes apurados em seus sistemas de medição em conjunto com a comprovação metrológica de todo o sistema de medição.
- 2.7.15 Serão aceitas contestações do CARREGADOR, quando a diferença entre (i) a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE ENTRADA ou QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA apurada pelo TRANSPORTADOR e (ii) a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA registrada no sistema de medição de terceiros seja superior a 1,5% (um vírgula cinco por cento), para mais ou para menos. O CARREGADOR deverá encaminhar em conjunto com a contestação os volumes apurados em seus sistemas de medição em conjunto com a comprovação metrológica de todo o sistema de medição.
- 2.7.16 Serão submetidas à PERITAGEM, todas as demais questões ou controvérsias atinentes a esta Cláusula cujas determinações relativas à sua solução não tenham sido diferentemente dispostas em itens anteriores.

APÊNDICE II – BALANCEAMENTO

CLÁUSULA PRIMEIRA – REGRAS DE BALANCEAMENTO

1.1. Princípios Gerais

- 1.1.1. De modo a manter sob controle o DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA, constitui obrigação do GESTOR DO PORTFÓLIO manter sob controle o DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO, a fim de minimizar a necessidade do TRANSPORTADOR em realizar AÇÕES DE BALANCEAMENTO.
- 1.1.2. O GESTOR DO PORTFÓLIO é responsável por manter o seu PORTFÓLIO equilibrado no DIA OPERACIONAL, ou seja, garantir que a soma das QUANTIDADES DE GÁS injetadas no seu PORTFÓLIO, excluídas potenciais quantidades de GÁS PARA USO NO SISTEMA, seja igual à soma das QUANTIDADES DE GÁS retiradas daquele mesmo PORTFÓLIO, de forma que o PORTFÓLIO esteja balanceado.
- 1.1.3. Caso o PORTFÓLIO não esteja em EQUILÍBRIO nos termos do item 1.1.2, a diferença entre as injeções e retiradas, excluídas potenciais quantidades de GÁS PARA USO NO SISTEMA, será considerada como DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO. A acumulação dessas diferenças em período definido, contado a partir da última LIQUIDAÇÃO MENSAL do PORTFÓLIO conforme item 1.7.3., será considerada como DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO.
- 1.1.4. Os carregadores e os GESTORES DO PORTFÓLIO, quando aplicável, poderão transacionar QUANTIDADES DE GÁS entre si com o objetivo de ajustar o DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO, sendo certo que todas as TRANSAÇÕES deverão ser notificadas ao TRANSPORTADOR.
- 1.1.5. Caso seja verificada a existência de DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO SISTEMA como consequência de DESEQUILÍBRIOS ACUMULADOS DOS PORTFÓLIOS que não tenham sido corrigidos nos termos desta Cláusula, o TRANSPORTADOR poderá empregar, observada a ORDEM DE MÉRITO DE BALANCEAMENTO, as AÇÕES DE BALANCEAMENTO cabíveis, de acordo com a severidade do DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO SISTEMA, inclusive efetuando compra e venda de gás natural, ficando o(s) GESTOR(ES) DO PORTFÓLIO responsáveis perante o TRANSPORTADOR nos termos deste Contrato.

1.2. PORTFÓLIO

- 1.2.1 O PORTFÓLIO é composto por uma CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE ou por um conjunto de CAPACIDADES CONTRATADAS DE TRANSPORTE de PONTOS DE ENTRADA e/ou ZONAS DE SAÍDA, contratadas pelo mesmo carregador ou por diferentes carregadores. O PORTFÓLIO é formado pelo próprio CARREGADOR e comunicado ao TRANSPORTADOR conforme item 1.2.3, e será utilizado para fins de alocação de QUANTIDADES DE GÁS e apuração do DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO.
 - 1.2.1.1 Um PORTFÓLIO deve conter pelo menos uma CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE ENTRADA ou uma CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE SAÍDA, contratada na qualidade de NOMINAÇÃO LIVRE ou NOMINAÇÃO RESTRITA.
- 1.2.2 Cada CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE ENTRADA ou CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE SAÍDA deverá estar vinculada a um PORTFÓLIO.

Um CARREGADOR DE SAÍDA poderá ter, para a mesma ZONA DE SAÍDA, CAPACIDADES CONTRATADAS DE SAÍDA distintas (objeto de CONTRATOS DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA distintos) e vinculadas a PORTFÓLIOS distintos. O mesmo se aplica para o CARREGADOR DE ENTRADA que poderá ter, para o mesmo PONTO de ENTRADA, CAPACIDADES CONTRATADAS DE ENTRADA distintas (objeto de CONTRATOS DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA distintos) e vinculadas a PORTFÓLIOS distintos.

1.2.3 Cada carregador deverá informar ao TRANSPORTADOR em até 15 (quinze) DIAS antes da DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE, mediante o preenchimento do modelo de Declaração sobre o Portfólio previsto no Anexo IV do CONTRATO, conforme aplicável, (i) a qual PORTFÓLIO sua CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE está vinculada e (ii) o respectivo GESTOR DO PORTFÓLIO. Após a DATA DE INÍCIO DE OPERAÇÃO COMERCIAL, qualquer modificação em relação a tais informações prestadas pelo carregador deverá ser informada ao TRANSPORTADOR com 7 (sete) DIAS de antecedência do início do mês subsequente, sendo válida a partir do primeiro DIA do MÊS subsequente.

1.2.3.1 A modificação do PORTFÓLIO de acordo com o item 1.2.3 não exime ou libera o GESTOR DO PORTFÓLIO da responsabilidade por todas as eventuais cobranças, responsabilidades e desequilíbrios incorridos e apurados, nos termos do CONTRATO, no âmbito do PORTFÓLIO anterior.

1.2.4 O PORTFÓLIO pode ser subdividido em SUB-PORTFÓLIO(S) para facilitar o monitoramento das injeções, das retiradas e do desequilíbrio. Caso o CARREGADOR opte por subdividir o seu PORTFÓLIO, aplicam-se ao SUB-PORTFÓLIO as regras previstas nos itens 1.2.1 e 1.2.2 acima. A subdivisão do PORTFÓLIO em SUB-PORTFÓLIOS terá efeitos apenas operacionais, não criando responsabilidades ou obrigações adicionais do GESTOR DO PORTFÓLIO em relação a tais SUB-PORTFÓLIOS, sendo certo que eventuais responsabilidades e penalidades continuam sendo apuradas unicamente em relação ao PORTFÓLIO.

1.2.5 Um PORTFÓLIO ou SUB-PORTFÓLIO pode conter CAPACIDADES CONTRATADAS DE TRANSPORTE de carregadores diferentes.

1.2.6 O transporte de gás não está limitado a somente um PORTFÓLIO, podendo também ocorrer entre PORTFÓLIOS distintos. Desta forma, quando uma CAPACIDADE CONTRATADA DE ENTRADA estiver vinculada a um PORTFÓLIO e uma CAPACIDADE CONTRATADA DE SAÍDA estiver vinculada a outro PORTFÓLIO, o GÁS poderá ser transferido entre tais PORTFÓLIOS, observadas as regras de NOMINAÇÃO e PROGRAMAÇÃO da Cláusula Segunda deste Anexo.

1.2.7 A troca de titularidade do GÁS entre carregadores (que tenham suas respectivas CAPACIDADES CONTRATADAS DE TRANSPORTE vinculadas ao mesmo PORTFÓLIO ou a PORTFÓLIOS distintos) deverá acontecer no PONTO DE ENTRADA.

1.2.8 Cada PORTFÓLIO (com potenciais SUB-PORTFÓLIOS) será gerenciado pelo GESTOR DO PORTFÓLIO. Caso estejam vinculadas ao PORTFÓLIO CAPACIDADES CONTRATADAS DE TRANSPORTE de carregadores diferentes, deverá ser nomeado, perante o TRANSPORTADOR, apenas um carregador por PORTFÓLIO como GESTOR DO PORTFÓLIO, que deverá sempre ser um CARREGADOR DE ENTRADA. No PORTFÓLIO em que todas as CAPACIDADES CONTRATADAS DE TRANSPORTE FIRME sejam do mesmo carregador, este será considerado o GESTOR DO PORTFÓLIO.

1.2.9 O GESTOR DO PORTFÓLIO deve executar (e avisar para que potenciais carregadores que fazem parte desse PORTFÓLIO possam executar) suas injeções e retiradas de GÁS no PORTFÓLIO de acordo com o estabelecido nas PROGRAMAÇÕES DE TRANSPORTE para o PORTFÓLIO em questão, observadas as tolerâncias de VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA estabelecidas em cada CONTRATO(S), no Apêndice C do Anexo I, A ou B, conforme o caso, com o objetivo de alcançar o EQUILÍBRIO do seu PORTFÓLIO em qualquer momento do DIA OPERACIONAL.

1.2.10 O GESTOR DO PORTFÓLIO arcará, na medida em que ele ou outro carregador do mesmo PORTFÓLIO der causa, com os custos das AÇÕES DE BALANCEAMENTO tomadas pelo TRANSPORTADOR para reduzir o DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO SISTEMA e para garantir o EQUILÍBRIO da REDE DE TRANSPORTE.

1.2.11 O GESTOR DO PORTFÓLIO é responsável, perante o TRANSPORTADOR, por todas e quaisquer cobranças ou liquidações em relação a potenciais DESEQUILÍBRIO(S) DO PORTFÓLIO, nos termos dos itens 1.7.1, 1.7.2 e 1.7.3 deste Anexo, sem prejuízo da responsabilidade solidária do carregador que tenha efetivamente dado causa ao respectivo desequilíbrio. A obrigação de disponibilizar a GARANTIA DE BALANCEAMENTO, nos termos da Cláusula 15.3 do TCG, está exclusivamente atribuída ao GESTOR DO PORTFÓLIO, não havendo tal obrigação para o carregador que opte por vincular sua CAPACIDADE CONTRATADA a um PORTFÓLIO de outro carregador, conforme ANEXO IV – DECLARAÇÃO SOBRE O PORTFÓLIO.

1.3 Monitoramento do DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO SISTEMA e DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO

1.3.1 O TRANSPORTADOR envidará os esforços necessários para manter o EQUILÍBRIO da REDE DE TRANSPORTE em qualquer momento do DIA OPERACIONAL e o(s) GESTOR(ES) DO PORTÓLIO(S) também deve(m) buscar manter o EQUILÍBRIO do(s) seu(s) PORTFÓLIO(s) em qualquer momento do DIA OPERACIONAL. Para auxiliar os GESTOR(ES) DO PORTÓLIO(S) no cumprimento de tal obrigação, o TRANSPORTADOR disponibilizará ferramentas para acompanhamento e monitoramento do DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO SISTEMA e do DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO, conforme descrito nos itens 1.3.2, 1.3.3 e 1.3.4 abaixo.

1.3.2 Gráfico do DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA

1.3.2.1 O Gráfico de DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA é a representação esquemática das condições de BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE em dado momento. Neste gráfico serão apresentadas as informações abaixo:

(i) ZONAS DE DESEQUILÍBRIO – setores do Gráfico do DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA que representam diferentes graus de criticidade de desequilíbrio do SISTEMA DE TRANSPORTE, e que demandam diferentes AÇÕES DE BALANCEAMENTO quando atingidas, conforme descrito a seguir:

(a) ZONA de DESEQUILÍBRIO MARGINAL: zona de criticidade considerada como “muito baixa”. Quando o DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO SISTEMA se encontrar nesta zona, nenhuma AÇÃO DE BALANCEAMENTO do TRANSPORTADOR será necessária.

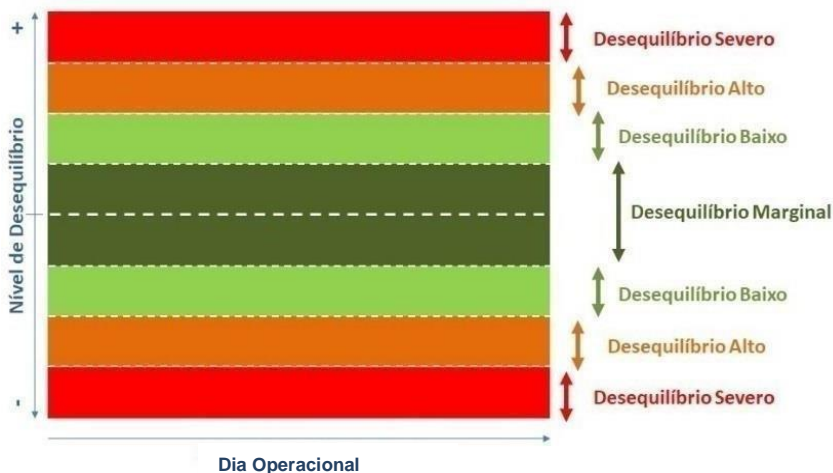
(b) ZONA de DESEQUILÍBRIO BAIXO: zona de criticidade considerada como “média”. Quando o DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO SISTEMA se

encontrar nesta zona, o TRANSPORTADOR deve avaliar o uso de AÇÕES DE BALANCEAMENTO, listadas pela ORDEM DE MÉRITO DE BALANCEAMENTO, evitando, dentro do possível, compras ou vendas de gás.

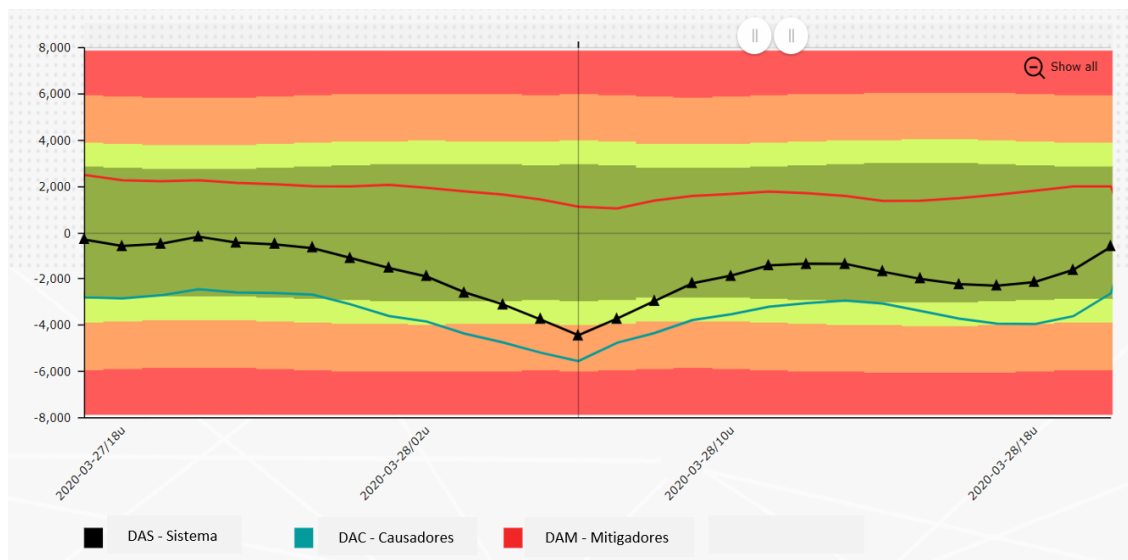
- (c) ZONA de DESEQUILÍBRIO ALTO: zona de criticidade considerada como “alta”. Quando o DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO SISTEMA se encontrar nesta zona, o TRANSPORTADOR realizará prontamente AÇÕES DE BALANCEAMENTO, inclusive executando ordens de compra ou venda de GÁS para que o DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO SISTEMA retorne à ZONA de DESEQUILÍBRIO BAIXO ou à ZONA DE DESEQUILÍBRIO MARGINAL.
 - (d) ZONA de DESEQUILÍBRIO SEVERO: zona de criticidade considerada como “muito alta”. Quando o DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO SISTEMA se encontrar nesta zona, o TRANSPORTADOR realizará AÇÕES DE BALANCEAMENTO por meio de ordens imediatas de compra ou venda de GÁS, incluindo intervenções e interrupções nas QUANTIDADES DE GÁS injetadas e/ou retiradas do sistema pelos carregadores, para que o DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO SISTEMA retorne à ZONA de DESEQUILÍBRIO BAIXO ou à ZONA DE DESEQUILÍBRIO MARGINAL.
- (ii) Curva de DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO SISTEMA (DAS) – conforme descrito no item 1.3.3 desta Cláusula.
 - (iii) Curva de DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO (DAP) – conforme descrito no item 1.3.3 desta Cláusula.
 - (iv) Curva de DESEQUILÍBRIO ACUMULADO dos MITIGADORES (DAM) – conforme descrito no item 1.3.3 desta Cláusula.
 - (v) Curva de DESEQUILÍBRIO ACUMULADO dos CAUSADORES (DAC) – conforme descrito no item 1.3.3 desta Cláusula.

1.3.2.2 As figuras a seguir ilustram os gráficos a seguir:

i) Gráfico do DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA com as ZONAS de DESEQUILÍBRIO



ii) Gráfico do DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA com as curvas DAS, DAC e DAM



1.3.3 Curvas de DESEQUILÍBRIO ACUMULADO

1.3.3.1 O DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO SISTEMA (DAS) é, para qualquer momento, a diferença acumulada entre (i) o somatório de todas as QUANTIDADES DE GÁS injetadas nos PONTOS DE ENTRADA e (ii) o somatório de todas as QUANTIDADES DE GÁS retiradas nos PONTOS DE SAÍDA e as quantidades de GUS consumidas pela REDE DE TRANSPORTE, em relação ao ESTOQUE DE REFERÊNCIA. A posição desta curva em relação ao ponto zero (situação de EQUILÍBRIO), no gráfico do DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA norteará as AÇÕES DE BALANCEAMENTO do TRANSPORTADOR para preservar o EQUILIBRIO operacional do sistema.

1.3.3.2 O DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO (DAP) é, para qualquer momento, a diferença acumulada entre as QUANTIDADES DE GÁS injetadas no PORTFÓLIO (pelos PONTOS DE ENTRADA ou pela transferência de GÁS de outro PORTFÓLIO), excluídas as quantidades de GÁS PARA USO NO SISTEMA (se aplicável), e as QUANTIDADES DE GÁS retiradas daquele mesmo PORTFÓLIO (pelos PONTOS DE SAÍDA ou pela transferência de GÁS para outro PORTFÓLIO). O acúmulo será calculado sempre a partir da última LIQUIDAÇÃO MENSAL do PORTFÓLIO conforme item 1.7.3. A posição desta curva em relação ao ponto zero (situação de equilíbrio) norteará as ações do GESTOR DO PORTFÓLIO para preservar o EQUILIBRIO do seu PORTFÓLIO e, conseqüentemente, o EQUILIBRIO operacional do SISTEMA DE TRANSPORTE.

1.3.3.2.1 O DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO será calculado conforme a seguinte fórmula:

$$DAP_N = \sum_{i=0}^N (QAE_i + QATR_i - QAS_i - QATT_i + QVLI_i - QALI_i \pm QNT)$$

Onde:

| | |
|---------|--|
| DAP_N | DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO no momento $i=N$, (unidade = m^3 ou BTU – a confirmar) |
|---------|--|

| | |
|----------|--|
| $i = N$ | Qualquer momento "N" durante o MÊS em questão |
| $i = 0$ | Momento da LIQUIDAÇÃO MENSAL (conforme item 1.7.3) do MÊS anterior |
| QAE_i | Soma das QUANTIDADES ALOCADAS DE ENTRADA de todos os PONTOS DE ENTRADA do PORTFÓLIO, excluídas potenciais QUANTIDADES DE GÁS PARA USO NO SISTEMA, no momento i , (unidade = m^3 ou BTU – a confirmar) |
| $QATR_i$ | Soma das QUANTIDADES ALOCADAS DE TRANSFERÊNCIA a serem recebidas de outro(s) PORTFÓLIO(s) no momento i , (unidade = m^3 ou BTU – a confirmar) |
| QAS_i | Soma das QUANTIDADES ALOCADAS DE SAÍDA de todos os PONTOS DE SAÍDA do PORTFÓLIO no momento i , (unidade = m^3 ou BTU – a confirmar) |
| $QATT_i$ | Soma das QUANTIDADES ALOCADAS DE TRANSFERÊNCIA a serem transferidas para outro(s) PORTFÓLIO(s), excluídas potenciais QUANTIDADES DE GÁS PARA USO NO SISTEMA, no momento i , (unidade = m^3 ou BTU – a confirmar) |
| $QVLI_i$ | Soma das QUANTIDADES DE GÁS vendidas pelo TRANSPORTADOR ao GESTOR DO PORTFÓLIO conforme item 1.7.1.4 no processo de LIQUIDACAO INTRADIÁRIA no momento i , (unidade = m^3 ou BTU – a confirmar) |
| $QALI_i$ | Soma das QUANTIDADES DE GÁS adquiridas pelo TRANSPORTADOR do GESTOR DO PORTFÓLIO conforme item 1.7.1.5 no processo de LIQUIDACAO INTRADIÁRIA no momento i , (unidade = m^3 ou BTU – a confirmar) |
| QNT | QUANTIDADES DE GÁS vendidas ou adquiridas pelo CARREGADOR ou GESTOR DO PORTFÓLIO e notificadas ao TRANSPORTADOR por meio de NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO conforme item 1.6.1 |

1.3.3.3 O GESTOR DO PORTFÓLIO será considerado como um CAUSADOR quando o DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO ficar na mesma direção que o DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do SISTEMA, ou seja, quando a curva DAS ficar negativa e a curva DAP também ficar negativa, ou quando a curva DAS ficar positiva e a curva DAP também ficar positiva. A Curva de DESEQUILÍBRIO ACUMULADO dos CAUSADORES (curva DAC) é a curva que representa a soma de todas as curvas DAP dos GESTOR(ES) DO PORTFÓLIO considerados como CAUSADORES nos termos deste item.

1.3.3.4 O GESTOR DO PORTFÓLIO será considerado como MITIGADOR quando o DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO ficar na direção contrária do DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do SISTEMA, ou seja, quando a curva DAS ficar positiva e a curva DAP ficar negativa, ou quando a curva DAS ficar negativa e a curva DAP ficar positiva. A Curva de DESEQUILÍBRIO ACUMULADO dos MITIGADOR(ES) (curva DAM) é a curva que representa a soma de todas as curvas DAP dos GESTOR(ES) DO PORTFÓLIO, considerados como MITIGADORES nos termos deste item.

1.3.4 Disponibilização das curvas e das informações sobre o PORTFÓLIO do CARREGADOR

1.3.4.1 O TRANSPORTADOR disponibilizará para cada GESTOR DO PORTFÓLIO no sítio eletrônico do TRANSPORTADOR o gráfico com a curva de DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO SISTEMA (DAS), junto com a curva de DESEQUILÍBRIO ACUMULADO dos CAUSADORES (DAC) e a curva de DESEQUILÍBRIO ACUMULADO dos MITIGADORES (DAM), – que serão atualizados de maneira compatível com os prazos das NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE intradiárias, conforme cláusula 2.3 deste Anexo.

1.3.4.2 Adicionalmente, o TRANSPORTADOR disponibilizará no seu sítio eletrônico, em uma área confidencial ou, a seu critério, enviará por meio eletrônico, para cada GESTOR DO PORTFÓLIO as informações intradiárias do PORTFÓLIO e SUB-PORTFÓLIO listadas abaixo, que serão baseadas nas quantidades alocadas conforme cláusula 3.9 e 3.10 deste Apêndice e atualizadas de maneira compatível com os prazos das NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE intradiárias, nos termos da cláusula 2.3 deste Apêndice:

(i) Gráfico com a curva de DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR (curva DAP);

(ii) QUANTIDADES ALOCADAS DE ENTRADA, por PONTO DE ENTRADA do PORTFÓLIO, excluídas as quantidades de GÁS PARA USO NO SISTEMA (se aplicável) conforme cláusula 3.2.3 deste Anexo;

(iii) QUANTIDADES ALOCADAS DE TRANSFERÊNCIA entre PORTFÓLIOS incluindo a discriminação das QUANTIDADES DE GÁS recebidas ou entregues de um PORTFÓLIO para outro;

(iv) QUANTIDADES ALOCADAS DE SAÍDA, por PONTO DE SAÍDA do PORTFÓLIO;

(v) QUANTIDADES DE GÁS vendidas ou adquiridas pelo CARREGADOR ou GESTOR DO PORTFÓLIO e notificadas ao TRANSPORTADOR por meio de NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO conforme item 1.6.1 .3;

(vi) em caso de fornecimento de GÁS PARA USO NO SISTEMA pelo CARREGADOR DE ENTRADA: a diferença entre as QUANTIDADES injetadas de GÁS PARA USO NO SISTEMA conforme a PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE de GÁS PARA USO NO SISTEMA e as QUANTIDADES efetivamente alocadas de GÁS PARA USO NO SISTEMA;

(vii) DESEQUILÍBRIO do PORTFÓLIO;

(viii) DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do PORTFÓLIO;

(ix) LIQUIDAÇÃO(ES) INTRADIÁRIA(S) do DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do PORTFÓLIO conforme itens 1.6.2.5 e 1.7.1; e

(x) DESEQUILÍBRIO DIÁRIO do PORTFÓLIO.

1.4 AÇÕES DE BALANCEAMENTO do TRANSPORTADOR

- 1.4.1 Independentemente das ações individuais que os carregadores ou GESTORES DE PORTFÓLIO possam tomar para preservar o EQUILÍBRIO do PORTFÓLIO, o TRANSPORTADOR deve assegurar o EQUILÍBRIO 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.
- 1.4.2 O TRANSPORTADOR garantirá o cumprimento das regras de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE e PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE, nos termos da Cláusula Segunda deste Anexo e monitorará as injeções e as retiradas de GÁS de todos os carregadores, de forma a manter sob controle o DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO SISTEMA.
- 1.4.3 Observado o disposto no item 8.2.1(x) do TCG, as seguintes AÇÕES DE BALANCEAMENTO, dentre outras, poderão ser empregadas pelo TRANSPORTADOR, para fins de BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE, de forma a corrigir o DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO SISTEMA:
- (i) Trocar quantidades de gás com um TRANSPORTADOR adjacente para fins de injeção de mais gás no sistema ou retirada de gás do sistema. As quantidades trocadas entre TRANSPORTADORES serão monitoradas através da CONTA DE BALANCEAMENTO OPERACIONAL entre os TRANSPORTADORES.
 - (ii) Efetuar a compra ou venda de QUANTIDADES DE GÁS por meio da PLATAFORMA DE TRADING, quando aplicável;
 - (iii) Efetuar a compra ou venda de QUANTIDADES DE GÁS por meio do(s) GSA(s) BALANCEAMENTO; 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, de modo a minimizar os impactos para os demais carregadores.
- 1.4.3.1 As ações serão empregadas ao exclusivo critério do TRANSPORTADOR na sequência da lista de ORDEM DE MÉRITO DE BALANCEAMENTO, começando com as ações de menor custo e passando para as ações de maior custo.
- 1.4.4 Todas as AÇÕES DE BALANCEAMENTO terão um efeito direto no EMPACOTAMENTO e, conseqüentemente, para o DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO SISTEMA. Isso significa que as injeções realizadas conforme item (i) acima, uma compra conforme itens (ii) e (iii) acima ou uma restrição do fluxo num PONTO DE SAÍDA conforme item (iv) acima terão como efeito um aumento do EMPACOTAMENTO. Da mesma forma, uma retirada conforme item (i) acima, uma venda conforme itens (ii) e (iii) acima ou uma restrição do fluxo num PONTO DE ENTRADA conforme item (iv) acima terão como efeito a redução do EMPACOTAMENTO.
- 1.4.5 O TRANSPORTADOR deverá repassar ao(s) CAUSADOR(ES), conforme as regras do item 1.7.1, os custos decorrentes da AÇÃO DE BALANCEAMENTO prevista no item 1.4.3 acima, na proporção em que tenham dado causa à necessidade de atuação do TRANSPORTADOR, com base nos seus respectivos DESEQUILÍBRIO(s) ACUMULADOS DO PORTFÓLIO, incluindo, sem limitação:

- (i) os custos relativos aos TRIBUTOS na compra e venda de gás pelo TRANSPORTADOR para fins de correção de DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA; e
 - (ii) quaisquer potenciais desembolsos pelo TRANSPORTADOR com o pagamento de indenização a outros carregadores e/ou TERCEIROS por danos decorrentes de medidas adotadas conforme item 1.4.3 - “iv” acima, sem prejuízo do disposto no item 8.2.4 da CLÁUSULA OITAVA do TCG.
- 1.4.5.1 Os custos de AÇÕES DE BALANCEAMENTO empregadas pelo TRANSPORTADOR devido a um DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA causado pelo próprio TRANSPORTADOR serão inteiramente suportados pelo TRANSPORTADOR.
- 1.4.6 O emprego de qualquer AÇÃO DE BALANCEAMENTO pelo TRANSPORTADOR (e a cobrança de valores correspondentes) não exige nem os carregadores nem os GESTOR(ES) DO PORTFÓLIO de suas obrigações previstas no(s) seu(s) respectivo(s) contrato(s) de transporte, nem tampouco afasta o direito do TRANSPORTADOR à aplicação dos mecanismos previstos nos itens 1.7.2 e 1.7.3 abaixo.
- 1.4.7 Sem prejuízo das AÇÕES DE BALANCEAMENTO descritas no item 1.4.3 desta Cláusula, o TRANSPORTADOR poderá implementar outras medidas para BALANCEAMENTO, coordenadas com outros agentes da cadeia de GÁS NATURAL, devidamente homologadas pela ANP, observando-se o disposto na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL.

1.5 PLATAFORMA DE TRADING

- 1.5.1 O TRANSPORTADOR e os carregadores poderão comprar ou vender GÁS por meio de PLATAFORMA DE TRADING, quando aplicável.
- 1.5.2 Na hipótese de a PLATAFORMA DE TRADING ser implementada e estar operacional, o TRANSPORTADOR publicará na PLATAFORMA DE TRADING a intenção de compra de GÁS ou intenção de venda de GÁS para fins de BALANCEAMENTO do sistema. A partir das informações fornecidas pelo TRANSPORTADOR, os carregadores interessados apresentarão suas propostas de compra ou venda de GÁS e o TRANSPORTADOR adquirirá ou venderá GÁS, na medida do necessário para atender às AÇÕES DE BALANCEAMENTO.
- 1.5.3 Na hipótese de a PLATAFORMA DE TRADING ser implementada e estar operacional, esta também poderá ser usada pelos carregadores ou GESTOR(ES) DE PORTFÓLIO para a compra e venda de QUANTIDADES DE GÁS entre si para fins de BALANCEAMENTO do PORTFÓLIO. A partir das informações fornecidas pelo CARREGADOR que propuser a TRANSAÇÃO, os carregadores interessados apresentarão suas propostas de compra ou venda de GÁS e o referido CARREGADOR que propuser a TRANSAÇÃO adquirirá ou venderá GÁS, na medida do necessário para balancear o seu PORTFÓLIO.

1.6 Troca de Titularidade de GÁS

- 1.6.1 Troca de Titularidade de GÁS entre GESTOR(ES) DO PORTFÓLIO ou entre carregadores para fins de balanceamento.
- 1.6.1.1 Para corrigir DESEQUILÍBRIO(S) ACUMULADO(S) DO PORTFÓLIO, carregadores de PORTFÓLIOS distintos ou GESTOR(ES) DE PORTFÓLIO poderão efetuar entre si a troca de titularidade do GÁS sob custódia do TRANSPORTADOR, desde que o GÁS tenha origem no mesmo PONTO DE ENTRADA. Essa troca de titularidade do GÁS, mediante transferência entre PORTFÓLIO(S), deverá ser baseada nas NOTIFICAÇÕES

DE TRANSAÇÃO dos carregadores ou GESTOR(ES) DE PORTFÓLIO envolvidos, nos termos do item 1.6.1.3 desta Cláusula do Apêndice II do TCG.

1.6.1.2 Para que não haja dúvidas, 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 PROGRAMACÃO DE TRANSPORTE.

1.6.1.3 NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO: Imediatamente depois de concluída a TRANSAÇÃO de compra/venda de GÁS entre os dois carregadores ou GESTOR(ES) DE PORTFÓLIO, cada um dos dois carregadores ou GESTOR(ES) DE PORTFÓLIO enviará ao TRANSPORTADOR uma 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 ou do GESTOR DO PORTFÓLIO 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) Período de efetivação da troca de titularidade (dia e hora de início e fim), sendo certo que o horário de início não pode ser anterior ao horário de emissão da NOTIFICAÇÃO DE TRANSAÇÃO; e
- (vi) Identificação do PONTO DE ENTRADA onde será realizada a troca de titularidade.

1.6.1.4 O TRANSPORTADOR somente validará as trocas de titularidade após receber as NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO com informações idênticas sobre as QUANTIDADES DE GÁS, identificação dos PORTFÓLIOS e períodos de efetivação de ambos os carregadores que realizarão a transação.

1.6.1.5 As trocas de titularidade ocorridas por meio de NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO nos termos desse item 1.6.1 serão computadas no DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO como uma injeção de GÁS, no caso de compra, ou como uma retirada de GÁS, em caso de venda, respeitando o horário de efetivação estabelecido na NOTIFICAÇÃO DE TRANSAÇÃO.

1.6.2 Troca de Titularidade de GÁS entre o TRANSPORTADOR e o(s) CARREGADOR(ES)

1.6.2.1 Para fins de: (a) corrigir o DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO SISTEMA conforme item 1.4.3 (ii) ou (iii) ou para fins de (b) realizar LIQUIDAÇÕES INTRADIÁRIAS conforme item 1.7.1 ou LIQUIDAÇÕES MENSAIS conforme item 1.7.3, o TRANSPORTADOR poderá efetuar trocas de titularidade do GÁS com CARREGADOR(ES) ou GESTOR(ES) DO PORTFÓLIO, desde que o GÁS tenha origem no mesmo PONTO DE ENTRADA.

1.6.2.2 Na hipótese do item 1.6.2.1 (a) essa troca de titularidade do GÁS será realizada num PONTO DE ENTRADA (no caso de compra pelo TRANSPORTADOR) ou numa ZONA DE SAÍDA (no caso de venda pelo TRANSPORTADOR).

- 1.6.2.3 Na hipótese do item 1.6.2.1 (b) a troca de titularidade do GÁS será realizada num PONTO DE ENTRADA.
- 1.6.2.4 Na hipótese do item 1.6.2.1 (a) as trocas de titularidade deverão ser refletidas no processo da NOMINAÇÃO e PROGRAMAÇÃO nos termos da Cláusula Segunda deste Apêndice.
- 1.6.2.5 Nos casos de 1.6.2.1 (b) as trocas de titularidade serão computadas no DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO como uma injeção de GÁS, no caso de compra pelo CARREGADOR(ES) ou GESTOR(ES) DO PORTFÓLIO, ou como uma retirada de GÁS, em caso de venda pelo CARREGADOR(ES) ou GESTOR(ES) DO PORTFÓLIO.

1.7 Regras de Balanceamento para o GESTOR DO PORTFÓLIO

1.7.1 LIQUIDAÇÃO INTRADIÁRIA

- 1.7.1.1 Qualquer DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO durante qualquer hora do DIA OPERACIONAL não estará sujeito a nenhuma cobrança, exceto pelos custos incorridos pelo TRANSPORTADOR na execução de AÇÃO DE BALANCEAMENTO conforme item 1.4.3 (ii), (iii) e (iv).
- 1.7.1.2 Caso o TRANSPORTADOR realize qualquer AÇÃO DE BALANCEAMENTO conforme item 1.4.3 (ii) ou (iii), o TRANSPORTADOR fará o repasse de custos (no caso de compra) ou de receitas (no caso de venda) para o(s) GESTOR(ES) DO PORTFÓLIO de acordo com o item 1.4.5., desde que o GESTOR DO PORTFÓLIO seja considerado CAUSADOR (conforme item 1.3.3.3 deste Apêndice) no momento da execução da AÇÃO DE BALANCEAMENTO (compra/venda).
- 1.7.1.3 Caso a condição do item 1.7.1.2 acima seja atendida, o TRANSPORTADOR repassará os custos ou receitas, conforme o caso, da AÇÃO DE BALANCEAMENTO via mecanismo de LIQUIDAÇÃO INTRADIÁRIA, o que significa que o TRANSPORTADOR realizará uma ação de compra ou venda em relação ao(s) GESTOR(ES) DO PORTFÓLIO de uma quantidade de GÁS proporcional ao DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO no momento da execução da AÇÃO DE BALANCEAMENTO, conforme autorizado pelo GESTOR DO PORTFÓLIO por meio da OPÇÃO DE COMPRA E VENDA outorgada no âmbito do CONTRATO, na forma do Anexo V.
- 1.7.1.4 Caso o TRANSPORTADOR execute uma AÇÃO de BALANCEAMENTO que resulte na compra ou venda de GAS conforme item 1.4.3 (ii) ou (iii), o TRANSPORTADOR fará a alocação da QUANTIDADE DE GÁS comprada ou vendida proporcionalmente ao CAUSADOR, conforme descrito abaixo. Essa QUANTIDADE DE GÁS alocada ao CAUSADOR será adicionada ou deduzida do DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO conforme item 1.6.2.5 após a execução da AÇÃO de BALANCEAMENTO pelo TRANSPORTADOR.

$$QAB_i = QAB_T \times \left(\frac{DAP_i}{\sum_{i=1}^n (DAP_i)} \right)$$

QAB_i: parcela de QUANTIDADE DE GÁS para fins de AÇÃO DE BALANCEAMENTO - alocada ao CAUSADOR i, (unidade = m³ ou BTU – a confirmar)

QAB_T: QUANTIDADE DE GÁS utilizada pelo TRANSPORTADOR para fins da AÇÃO DE BALANCEAMENTO em questão (item 1.4.3 (ii) ou (iii)), (unidade = m³ ou BTU – a confirmar)

DAP_i: DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO do CAUSADOR i, (unidade = m³ ou BTU – a confirmar)

n: número de CAUSADORES no momento da execução da AÇÃO DE BALANCEAMENTO

1.7.1.5 O preço pelo qual o TRANSPORTADOR vende para o CAUSADOR ou compra do CAUSADOR, conforme o caso, as QUANTIDADE(S) DE GÁS de acordo com o item 1.7.1.3 é definido conforme descrito abaixo:

- i) O preço de venda do GÁS que o TRANSPORTADOR cobra do GESTOR DO PORTFÓLIO é igual ao preço de compra que o TRANSPORTADOR paga quando adquire o gás ao executar a AÇÃO DE BALANCEAMENTO em questão, conforme preço divulgado no sítio eletrônico da NTS.
- ii) O preço de compra do GÁS que o TRANSPORTADOR paga ao GESTOR DO PORTFÓLIO é igual ao preço de venda que o TRANSPORTADOR cobra quando vende o gás ao executar a AÇÃO DE BALANCEAMENTO em questão, conforme preço divulgado no sítio eletrônico da NTS.

1.7.1.6 O exercício da OPÇÃO DE COMPRA E VENDA pelo TRANSPORTADOR não implicará em receitas adicionais ou perda de receita pelo TRANSPORTADOR, sendo garantida a neutralidade financeira ao executar uma AÇÃO DE BALANCEAMENTO, já que todos os custos ou receitas gerados são repassados ao(s) CAUSADOR(ES).

1.7.1.7 Qualquer TRANSAÇÃO realizada de acordo com o mecanismo de LIQUIDAÇÃO INTRADIÁRIA deverá ser executada conforme item 1.6.2 deste Apêndice.

1.7.2 DESEQUILÍBRIO DIÁRIO e MARGEM DE FLEXIBILIDADE:

1.7.2.1 Qualquer DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do PORTFÓLIO (positivo ou negativo) ao final de um DIA OPERACIONAL será considerado como DESEQUILÍBRIO DIÁRIO daquele DIA OPERACIONAL, que demandará obrigatoriamente o uso da MARGEM DE FLEXIBILIDADE do TRANSPORTADOR.

1.7.2.2 O TRANSPORTADOR concederá a MARGEM DE FLEXIBILIDADE para o(s) GESTOR(ES) DO PORTFÓLIO, mediante o uso do EMPACOTAMENTO, que elimina a necessidade de liquidação dos DESEQUILÍBRIOS DIÁRIOS pelo TRANSPORTADOR. Como consequência, todo o DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO ao final de cada DIA OPERACIONAL será transferido para o dia seguinte.

1.7.2.3 Para possibilitar a o uso da MARGEM DE FLEXIBILIDADE para o(s) GESTOR(ES) DO PORTFÓLIO, o TRANSPORTADOR cobrará um VALOR DE FLEXIBILIDADE aplicável sobre o DESEQUILÍBRIO DIÁRIO conforme o item 1.7.2.4.

1.7.2.4 O VALOR DE FLEXIBILIDADE será calculado conforme descrito abaixo:

$$Valor_j = 5\% \times PGR \times (|DD_j| - TOLD_j)$$

Onde:

VALOR_i: VALOR DE FLEXIBILIDADE no dia j

DD_j – DESEQUILÍBRIO DIÁRIO do PORTFÓLIO – para qualquer dia j entre o primeiro e último dia de determinado mês (MMBtu), (unidade = m³ ou BTU – a confirmar)

TOLD_j – TOLERÂNCIA DIÁRIA DO PORTFÓLIO - para qualquer dia j entre o primeiro e último dia de determinado MÊS, (unidade = m³ ou BTU – a confirmar), calculado conforme: TOLERÂNCIA DIÁRIA DO PORTFÓLIO = 5% (cinco por cento) da soma das QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS DE SAÍDA do mesmo PORTFÓLIO para o dia j em questão.

PGR: será (i) o preço de referência do GÁS, conforme publicação mensal no endereço eletrônico da ANP nas categorias “Vendas às distribuidoras de gás natural e consumidores livres”, “Não Térmico” e “Região Sudeste”; ou (ii) o preço de referência do GÁS conforme publicado na plataforma de trading, desde que este esteja disponível e quando esta estiver operacional.

1.7.3 LIQUIDAÇÃO MENSAL

1.7.3.1 Ao término de cada MÊS, independentemente da situação do DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO SISTEMA e das AÇÕES DE BALANCEAMENTO realizadas pelo TRANSPORTADOR para correção do DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO SISTEMA, o TRANSPORTADOR apurará, individualmente para cada PORTFÓLIO, o DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO, na última hora do último DIA OPERACIONAL desse MÊS. Esse desequilíbrio será considerado como DESEQUILÍBRIO MENSAL DO PORTFÓLIO.

1.7.3.2 O TRANSPORTADOR aplicará o mecanismo de LIQUIDAÇÃO MENSAL para concluir as transações de compra ou venda de QUANTIDADES DE GÁS com o GESTOR DO PORTFÓLIO que apresentou um DESEQUILÍBRIO MENSAL DO PORTFÓLIO positivo ou negativo, através do exercício da OPÇÃO DE COMPRA E VENDA outorgada no âmbito deste CONTRATO, conforme Anexo V, de forma que, após a LIQUIDAÇÃO MENSAL, o DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO de cada GESTOR DO PORTFÓLIO seja zerado para o início do próximo MÊS.

1.7.3.3 O preço pelo qual o TRANSPORTADOR vende ou compra, conforme o caso, as QUANTIDADE(S) DE GÁS conforme item 1.7.3.2 acima, considerará um DIFERENCIAL DE PREÇO de 2,5%, para mais ou para menos, relativo ao preço de referência do gás (PGR), conforme definido abaixo:

(i) Para a venda pelo TRANSPORTADOR:

$$PV = 102,5\% \times PGR$$

(ii) Para a compra pelo TRANSPORTADOR:

$$PC = 97,5\% \times PGR$$

Onde:

PV: O preço de venda que o TRANSPORTADOR cobra do GESTOR DO PORTFÓLIO

PC: O preço de compra que o TRANSPORTADOR paga ao GESTOR DO PORTFÓLIO

PGR: o preço do GÁS do ESTOQUE DE REFERÊNCIA do TRANSPORTADOR, em R\$/m³, com ARRENDONDAMENTO na quarta casa decimal, a ser divulgado no sítio eletrônico da NTS

1.7.3.4 Qualquer TRANSAÇÃO realizada de acordo com o mecanismo de LIQUIDAÇÃO MENSAL deverá ser executada conforme item 1.6.2, deste Apêndice.

1.7.4 ENCARGO DE BALANCEAMENTO

1.7.4.1 Para cobrir os custos fixos em relação às AÇÕES DE BALANCEAMENTO, o TRANSPORTADOR cobrará do GESTOR DO PORTFÓLIO o ENCARGO DE BALANCEAMENTO calculado com base em utilização acima das CAPACIDADES CONTRATADAS vinculadas a determinado PORTFÓLIO.

$$EBal = \left(\sum_{i=1}^N (QDCE_i) + \sum_{j=1}^M (QDCS_j) \right) \times Dias \times TBal$$

Onde:

| | | |
|-------------------------|---|---|
| <i>EBal</i> | - | Encargo de Balanceamento, que corresponde ao valor em Reais a ser pago pelo GESTOR DO PORTFÓLIO ao TRANSPORTADOR em relação aos custos fixos do BALANCEAMENTO do TRANSPORTADOR no MÊS em questão; |
| <i>N</i> | - | corresponde ao número das CAPACIDADES CONTRATADAS DE TRANSPORTE DE ENTRADA vinculadas ao PORTFÓLIO em questão; |
| <i>M</i> | - | corresponde ao número das CAPACIDADES CONTRATADAS DE TRANSPORTE DE SAÍDA vinculadas ao PORTFÓLIO em questão; |
| <i>i</i> | - | corresponde a uma CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE ENTRADA vinculada ao PORTFÓLIO em questão; |
| <i>j</i> | - | corresponde a uma CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE SAÍDA vinculada ao PORTFÓLIO em questão; |
| <i>QDCE_i</i> | - | - corresponde às CAPACIDADES CONTRATADAS DE TRANSPORTE DE ENTRADA vinculadas ao PORTFÓLIO em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR; |
| <i>QDCS_j</i> | - | - corresponde às CAPACIDADES CONTRATADAS DE TRANSPORTE DE SAÍDA vinculadas ao PORTFÓLIO em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR; |
| <i>Dias</i> | - | Número de dias do mês em questão; |
| <i>TBal</i> | - | TARIFA DE BALANCEAMENTO (a ser publicada no sítio eletrônico do TRANSPORTADOR oportunamente) |

1.7.5 FATURAMENTO referente ao BALANCEAMENTO

1.7.5.1 O FATURAMENTO referente às LIQUIDAÇÕES INTRADIÁRIAS, às LIQUIDAÇÕES MENSAIS, ao VALOR DE FLEXIBILIDADE e ao ENCARGO DE BALANCEAMENTO, será realizado em conjunto com o faturamento do CONTRATO DE TRANSPORTE, após o fechamento do MÊS.

1.8. CONTA GRÁFICA DE BALANCEAMENTO

1.8.1 O TRANSPORTADOR deverá manter uma CONTA GRÁFICA DE BALANCEAMENTO para acompanhamento contábil das TRANSAÇÕES relacionadas ao BALANCEAMENTO da

REDE DE TRANSPORTE. Pelo menos os seguintes itens deverão constar na CONTA GRÁFICA DE BALANCEAMENTO, conforme aplicável:

(i) Receitas:

- a) Receitas oriundas da venda de gás conforme item 1.4.3 (ii) e (iii);
- b) Receitas oriundas da LIQUIDAÇÃO INTRADIÁRIA do DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO;
- c) Receitas oriundas da LIQUIDAÇÃO MENSAL do DESEQUILÍBRIO MENSAL DO PORTFÓLIO;
- d) Receitas oriundas da cobrança de VALOR DE FLEXIBILIDADE; e
- e) Receitas oriundas da cobrança do ENCARGO DE BALANCEAMENTO.

(ii) Despesas:

- a) Despesas oriundas da compra de gás conforme item 1.4.3 (ii) e (iii);
- b) Despesas oriundas da LIQUIDAÇÃO INTRADIÁRIA de DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO;
- c) Despesas oriundas da LIQUIDAÇÃO MENSAL do DESEQUILÍBRIO MENSAL DO PORTFÓLIO;
- d) Despesas oriundas de potencial contratação de CAPACIDADE DE TRANSPORTE DE ENTRADA ou CAPACIDADE DE TRANSPORTE DE SAÍDA pelo TRANSPORTADOR para fins de receber ou entregar o gás adquirido ou vendido conforme o item 1.4.3 (ii) e (iii);
- e) Desembolsos relacionados a eventuais indenizações e reivindicações contra o TRANSPORTADOR por danos de carregadores e/ou de TERCEIROS decorrentes de interrupções de injeções e/ou retiradas de acordo com o item 1.4.3 (iv);
- f) Despesas relacionadas a potenciais custos de financiamento que venham a ser necessários para garantir uma liquidez adequada da CONTA GRÁFICA DE BALANCEAMENTO; e
- g) Despesas relativas aos TRIBUTOS na compra e venda de gás pelo TRANSPORTADOR para fins de correção de DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA.

1.8.2 O objetivo do TRANSPORTADOR com relação à CONTA GRÁFICA DE BALANCEAMENTO é ter uma conta balanceada ao final de cada ano, sem gerar lucro ou perda financeira relacionados às atividades de BALANCEAMENTO.

1.8.3 Caso a CONTA GRÁFICA DE BALANCEAMENTO não esteja balanceada ao final do ano, os montantes superavitários (em caso de saldo superior ao SALDO BASE) ou montantes deficitários (em caso de saldo inferior ao SALDO BASE) serão compensados durante o ano seguinte utilizando o mecanismo de RECONCILIAÇÃO DE RECEITAS E DESPESAS. Tais ajustes que venham a ser necessários serão principalmente corrigidos via VALOR DE FLEXIBILIDADE, conforme item 1.7.2.4, via ENCARGO DE BALANCEAMENTO, conforme

item 1.7.4, e/ou via ajuste do DIFERENCIAL DE PREÇO utilizado para a LIQUIDAÇÃO MENSAL:

- (i) Caso a CONTA GRÁFICA DE BALANCEAMENTO seja superavitária, o VALOR DE FLEXIBILIDADE, a TARIFA DE BALANCEAMENTO e/ou o DIFERENCIAL DE PREÇOS deverão ser reduzidos para o ano seguinte; ou
- (ii) Caso a CONTA GRÁFICA DE BALANCEAMENTO seja deficitária, o VALOR DE FLEXIBILIDADE, a TARIFA DE BALANCEAMENTO e/ou o DIFERENCIAL DE PREÇOS deverão ser aumentados para o ano seguinte.

1.9 Correção das Informações do TRANSPORTADOR para o GESTOR DO PORTFÓLIO

1.9.1 As informações das QUANTIDADES ALOCADAS que serão disponibilizadas para o GESTOR DO PORTFÓLIO, conforme item 1.3.4 acima, estarão baseadas nos dados operacionais conforme item 3.8 podendo ser corrigidas posteriormente pelo TRANSPORTADOR e reenviadas ao GESTOR DO PORTFÓLIO no processo de CERTIFICAÇÃO, conforme item 3.9.

1.9.2 Para fins de faturamento referente à cobrança do VALOR DE FLEXIBILIDADE e às LIQUIDAÇÕES MENSAIS, serão consideradas somente as QUANTIDADES ALOCADAS FINAIS de acordo com o item 3.9 e após eventual correção na forma do item 1.9.1 acima.

1.9.3 Para fins de faturamento das LIQUIDAÇÕES INTRADIÁRIAS, serão consideradas somente as quantidades alocadas baseadas nos dados operacionais conforme item 3.8.

1.10 Alterações das regras de BALANCEAMENTO

1.10.1 Em caso de MUDANÇA DE LEGISLAÇÃO APLICÁVEL ou nos procedimentos operacionais do TRANSPORTADOR relativos à operação da sua REDE DE TRANSPORTE que demande necessariamente a revisão das regras de BALANCEAMENTO previstas nesta Cláusula Primeira deste Apêndice, as PARTES deverão celebrar termo aditivo ao CONTRATO para incorporação das novas regras aplicáveis, refletindo as determinações decorrentes da MUDANÇA DE LEGISLAÇÃO APLICÁVEL. Caso as PARTES não cheguem a um consenso, será aplicável o disposto na Cláusula Décima Quarta do TCG.

CLÁUSULA SEGUNDA – NOMINAÇÃO E PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE

2.1. Disposições Gerais

2.1.1.1. Toda e qualquer solicitação de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE de QUANTIDADES DE GÁS, inclusive eventuais alterações intradiárias, deverá ser enviada ao TRANSPORTADOR pelo CARREGADOR ou pelo GESTOR DO PORTFÓLIO, nos termos do item 2.1.1.2 abaixo, para injeção nos PONTOS DE ENTRADA ou retirada nos PONTOS DE SAÍDA, para cada DIA OPERACIONAL, devendo respeitar os procedimentos descritos nesta Cláusula, bem como 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.

2.1.1.2. O CARREGADOR poderá delegar o exercício de suas obrigações contratuais em relação à NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE para o GESTOR DO PORTFÓLIO, devendo o TRANSPORTADOR ser informado com antecedência, mediante o recebimento da Declaração sobre o Portfólio constante do Anexo IV. Nessa hipótese, todas as disposições contratuais relativas à NOMINAÇÃO e PROGRAMAÇÃO deverão ser aplicáveis ao(s)

GESTOR(ES) DO PORTFÓLIO, quando agindo em nome do CARREGADOR. Qualquer modificação posterior deverá ser informada ao TRANSPORTADOR com, no mínimo, 7 (sete) DIAS de antecedência ao início do mês subsequente.

- 2.1.2. Para fins de envio de solicitações de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE, o CARREGADOR ou GESTOR DO PORTFÓLIO deverá ter informado ao TRANSPORTADOR a qual PORTFÓLIO a CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE está vinculada, conforme Declaração sobre o Portfólio constante do Anexo IV. O TRANSPORTADOR não será obrigado a programar QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS como QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS no PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA (conforme o caso) até que o CARREGADOR ou GESTOR DO PORTFÓLIO tenha indicado tal PORTFÓLIO, nos termos do item 1.2 da Cláusula Primeira deste Apêndice.
- 2.1.3. Se a CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE ENTRADA ou a CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE SAÍDA for contratada na qualidade de NOMINAÇÃO LIVRE, o TRANSPORTADOR será obrigado a programar as QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS como QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS, na medida em que as QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS não excedam as QUANTIDADES DIÁRIAS CONTRATADAS, observando-se, sempre, (i) as regras e prioridades de programação dispostas no item 2.5.1 deste Apêndice, (ii) a restrição prevista no item 2.1.6, (iii) potenciais reduções temporárias da CAPACIDADE TÉCNICA DE TRANSPORTE devido às MANUTENÇÕES PROGRAMADAS informadas pelo TRANSPORTADOR conforme Clausula 25 do TCG, e (iv) a inexistência de qualquer dos eventos descritos nos itens 8.2.1, 8.2.2 e 8.2.3 da Cláusula Oitava do TCG.
- 2.1.4. Se a CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE ENTRADA ou a CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE SAÍDA for contratada na qualidade de NOMINAÇÃO RESTRITA, o TRANSPORTADOR somente estará obrigado a programar as QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS como QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS, na medida em que as QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS não excedam as QUANTIDADES DIÁRIAS CONTRATADAS e desde que a QUANTIDADE DIÁRIA NOMINADA DE ENTRADA seja requisitada em conjunto com uma QUANTIDADE DIÁRIA NOMINADA DE SAÍDA, de acordo com a restrição definida na NOMINAÇÃO RESTRITA da CAPACIDADE CONTRATADA dos respectivos PONTOS DE ENTRADA e ZONAS DE SAÍDA, observando-se, (i) as regras e prioridades de programação dispostas no item 2.5.1 deste Apêndice, (ii) potenciais reduções temporárias da CAPACIDADE TÉCNICA DE TRANSPORTE devido às MANUTENÇÕES PROGRAMADAS informadas pelo TRANSPORTADOR conforme Clausula 25 do TCG, e (iii) a inexistência de qualquer dos eventos descritos nos itens 8.2.1, 8.2.2 e 8.2.3 da Cláusula Oitava do TCG.
- 2.1.5. Observado o disposto nos itens 2.1.3 e 2.1.4, acima, quando a QUANTIDADE DIÁRIA NOMINADA for maior que 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, estas serão consideradas como QUANTIDADES EXCEDENTES AUTORIZADAS, conforme item 3.6 deste Apêndice.
- 2.1.6. Quando uma QUANTIDADE DIÁRIA NOMINADA relativa a uma CAPACIDADE CONTRATADA (A) na qualidade NOMINAÇÃO RESTRITA for requisitada em conjunto com uma QUANTIDADE DIÁRIA NOMINADA relativa a uma CAPACIDADE CONTRATADA (B) na qualidade NOMINAÇÃO LIVRE em desacordo com a restrição definida na qualidade da NOMINAÇÃO RESTRITA da CAPACIDADE CONTRATADA (A), o TRANSPORTADOR poderá, a seu exclusivo critério, confirmar ou não a NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE de tais QUANTIDADES DE GÁS para as duas CAPACIDADES CONTRATADAS (A) e (B).

- 2.1.7. No caso de fornecimento de GUS pelo CARREGADOR DE ENTRADA, o TRANSPORTADOR calculará a parcela de GUS a ser injetada no PONTO DE ENTRADA pelo CARREGADOR DE ENTRADA com base nas QUANTIDADES DE GÁS nominadas pelo CARREGADOR ou GESTOR DO PORTFÓLIO para o respectivo PONTO DE ENTRADA e programará essa quantidade conforme descrito no item 2.4.4 (v) deste Apêndice.
- 2.1.8. As QUANTIDADES DE GÁS para correção de DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO, apurado em conformidade com a Cláusula Primeira deste Apêndice, deverão ser nominadas pelo CARREGADOR ou GESTOR DO PORTFÓLIO de acordo com as regras e segundo os limites estabelecidos neste CONTRATO para a NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE.
- 2.1.9. 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 enviar NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE de forma que as QUANTIDADES DE GÁS a serem injetadas na REDE DE TRANSPORTE nos PONTOS DE ENTRADA e retiradas nos PONTOS DE SAÍDA, em um mesmo DIA OPERACIONAL, sejam iguais. Excetuam-se desta regra as QUANTIDADES DE GÁS nominadas (i) que possam ser enquadradas no item 2.3.5 deste Apêndice, ou (ii) para acerto de DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do PORTFÓLIO, desde que respeitados os limites da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA conforme item 2.1.5.
- 2.1.9.1. Caso se verifique, em qualquer DIA OPERACIONAL, a partir de uma combinação de NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE enviadas pelos carregadores, que o somatório das QUANTIDADES DE GÁS nominadas para injeção nos PONTOS DE ENTRADA divergem do somatório das QUANTIDADES DE GÁS nominadas para retirada nos PONTOS DE SAÍDA, o TRANSPORTADOR considerará, para fins de PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE, a menor das QUANTIDADES DE GÁS nominadas para a combinação em questão (regra “*Lesser-of*”), sendo que o TRANSPORTADOR envidará melhores esforços para avisar previamente aos carregadores quando a aplicação dessa regra for necessária, observando-se as informações fornecidas por cada um dos carregadores em suas respectivas NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE,. Excetuam-se desta regra as QUANTIDADES DE GÁS nominadas (i) que possam ser enquadradas no item 2.3.5 deste Apêndice ou (ii) para acerto de DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do PORTFÓLIO.
- 2.1.10. Para solicitações de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE cujos PONTOS DE ENTRADA ou PONTOS DE SAÍDA estejam situados em interconexões da REDE DE TRANSPORTE com outras redes de transporte, o TRANSPORTADOR aplicará os seguintes critérios para PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE:
- (i) Caso as QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS pelo CARREGADOR ou GESTOR DO PORTFÓLIO para injeção em PONTOS DE ENTRADA ou retirada em PONTOS DE SAÍDA da REDE DE TRANSPORTE sejam distintas das QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS por outro transportador para os correspondentes pontos de entrada ou pontos de saída na rede de transporte deste outro transportador, mas coincidam na direção do fluxo, o TRANSPORTADOR determinará a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA para esse CARREGADOR como sendo a menor das referidas QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS das duas transportadoras (regra “*Lesser-of*”); e
 - (ii) Caso as QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS pelo CARREGADOR ou GESTOR DO PORTFÓLIO para injeção ou retirada em PONTOS DE ENTRADA ou PONTOS DE

SAÍDA da REDE DE TRANSPORTE e as QUANTIDADE DIÁRIAS NOMINADAS por outro transportador para os correspondentes pontos de entrada ou pontos de saída na rede de transporte deste outro transportador não coincidam na direção do fluxo, o TRANSPORTADOR considerará a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA para esse CARREGADOR como sendo igual a zero.

- 2.1.11. 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 C do Anexo I-A ou Anexo I-B do CONTRATO, conforme o caso, ficando sujeitos, em caso de descumprimento, ao pagamento de penalidade prevista na Cláusula Nona do TCG.
- 2.1.12. 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.

2.2. Previsão das QUANTIDADES DE GÁS a serem transportadas

- 2.2.1. Toda sexta-feira até 14:00 antes do início de cada SEMANA, o CARREGADOR ou GESTOR DO PORTFÓLIO enviará ao TRANSPORTADOR uma previsão das QUANTIDADES DE GÁS a serem transportadas, contendo suas melhores estimativas para as QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS para cada DIA OPERACIONAL da SEMANA seguinte.

2.3. NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE

- 2.3.1. As regras para a NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE descritas neste item estão resumidas na tabela a seguir:

| DIA OPERACIONAL | LIMITE HORÁRIO | AÇÃO | RESPONSÁVEL |
|------------------------|-----------------------|---|-----------------------------------|
| D-1 | Até 15h30 | Envio de solicitação de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE | CARREGADOR ou GESTOR DO PORTFÓLIO |
| D-1 | Até 17h | Envio da PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE | TRANSPORTADOR |
| D | Até 14h30 | Envio de solicitação intradiária de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE | CARREGADOR ou GESTOR DO PORTFÓLIO |
| D | Até 16h | Envio da PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE intradiária | TRANSPORTADOR |
| D | A partir de 17h | Validade da PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE intradiária | N/A |

- 2.3.2. NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE diária - Até as 15h30 (quinze horas e trinta minutos) de cada DIA OPERACIONAL ("D-1"), o CARREGADOR ou GESTOR DO PORTFÓLIO,

conforme o caso, enviará ao TRANSPORTADOR a NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE para o DIA OPERACIONAL seguinte (D).

- 2.3.3. Alteração Intradiária da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE – Até as 14h30 (quatorze horas e trinta minutos) do DIA OPERACIONAL seguinte (D), o CARREGADOR ou GESTOR DO PORTFÓLIO, conforme o caso, poderá alterar a NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE realizada nos termos do item 2.3.1 deste Apêndice, mediante envio de nova NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE para o DIA OPERACIONAL em questão (D), a qual, para todos os efeitos deste CONTRATO, somente será válida e aplicável a partir do início das 17h (dezesete horas) de tal DIA OPERACIONAL (D), observando-se que:
- (i) A NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE anterior permanecerá válida e aplicável, para todos os efeitos deste CONTRATO, de forma proporcional, até as 17h (dezesete horas) do DIA OPERACIONAL em questão (D), sendo a nova NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE aplicável, também de forma proporcional, às horas remanescentes desse mesmo DIA OPERACIONAL (D); e
 - (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 de 17h (dezesete horas) de tal DIA OPERACIONAL (D) não seja inferior a zero.
- 2.3.4. As NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE feitas de acordo com o item 2.3.2 deste Apêndice e qualquer alteração destas na forma do item 2.3.3 deste Apêndice devem conter, no mínimo, as seguintes informações:
- (i) o CÓDIGO DE IDENTIFICAÇÃO da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE;
 - (ii) o CÓDIGO DE IDENTIFICAÇÃO DO CARREGADOR ou GESTOR DO PORTFÓLIO, conforme o caso, que solicita a NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE;
 - (iii) o código do respectivo PÓRTFÓLIO conforme regras estabelecidas na Cláusula Primeira deste Apêndice;
 - (iv) o DIA OPERACIONAL de referência;
 - (v) as QUANTIDADES DE GÁS nominadas para injeção no PONTO DE ENTRADA contratado pelo CARREGADOR, identificado com o devido código de identificação, com sua respectiva origem e destino real, contendo as parcelas das QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS que excederem a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA, conforme aplicável, e destacando eventuais parcelas das QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS que sejam relativas à correção de DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do PORTFÓLIO, quando aplicável;
 - (vi) as QUANTIDADES DE GÁS nominadas para retirada no PONTO DE SAÍDA contratado pelo CARREGADOR, identificado com o devido código de identificação, com sua respectiva origem e destino real, contendo as parcelas das QUANTIDADES DE GÁS NOMINADAS que excederem a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA, conforme aplicável, e destacando as parcelas das QUANTIDADES DE GÁS NOMINADAS que sejam relativas à correção de DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do respectivo PORTFÓLIO, quando aplicável;

- (vii) o CÓDIGO DE IDENTIFICAÇÃO DO CARREGADOR DE SAÍDA e da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE SAÍDA para retirada das quantidades de GÁS, nos casos de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE relativa a PONTOS DE ENTRADA; e
 - (viii) o CÓDIGOS DE IDENTIFICAÇÃO DO CARREGADOR DE ENTRADA e da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE ENTRADA para injeção das quantidades de GÁS, nos casos de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE relativa a PONTOS DE SAÍDA.
- 2.3.5. Em caso de não-recebimento da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE pelo TRANSPORTADOR até os horários limites estabelecidos nesta Cláusula, as QUANTIDADES DE GÁS solicitadas pelo CARREGADOR ou GESTOR DO PORTFÓLIO, conforme o caso, 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 2.3.3 deste Apêndice serão consideradas sem efeito, permanecendo válidas, para todos os efeitos, as QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS para o DIA OPERACIONAL em questão.
- 2.3.6. Em caso de ausência de resposta pelo TRANSPORTADOR para NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE nos termos desta Cláusula, será considerada como QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA a QUANTIDADE DIÁRIA NOMINADA pelo CARREGADOR ou GESTOR DO PORTFÓLIO, conforme o caso, para todos os fins deste CONTRATO, desde que respeitadas as condições dispostas nos itens 2.1.3 e 2.1.4.
- 2.3.7. Não serão consideradas as nominações de QUANTIDADES DE GÁS que estejam em desacordo com as condições estabelecidas neste CONTRATO incluindo, sem limitação, a CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE, localização e limite físico dos PONTOS DE ENTRADA e PONTOS DE SAÍDA, tal como estabelecido no Anexo I-A, Apêndices A e B, deste CONTRATO, limites horários e detalhamento das informações, conforme previstos nos itens 2.3.2, 2.3.3 e 2.3.4 deste Apêndice.
- 2.3.8. 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 as 17h (dezesete horas) do DIA OPERACIONAL em questão e as QUANTIDADES DE GÁS nominadas na alteração da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE intradiária vigente após tal horário. Caso não haja nominação intradiária, será considerada apenas a QUANTIDADE DIÁRIA NOMINADA.

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, 2.1.4 e 2.1.5 deste Apêndice.
- 2.4.2. PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE diária – Até as 17h (dezesete horas) de cada DIA OPERACIONAL (“D-1”), o TRANSPORTADOR enviará ao CARREGADOR ou ao GESTOR DO PORTFÓLIO, conforme o caso, a PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE para o DIA OPERACIONAL seguinte (D).
- 2.4.3. Alteração intradiária da PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE – Até as 16h (dezesesseis horas) do DIA OPERACIONAL (D), caso tenha recebido uma solicitação de alteração intradiária da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE segundo o disposto no item 2.3.3 deste Apêndice, o TRANSPORTADOR enviará ao CARREGADOR ou ao GESTOR DO PORTFÓLIO, conforme o caso, 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 das 17h (dezesete horas) de tal DIA OPERACIONAL, ficando expressamente autorizada a alteração de PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE para qualquer carregador em função de alteração intradiária da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE, observados os critérios do item 2.5.1 deste Apêndice.

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

- (i) o CÓDIGO DE IDENTIFICAÇÃO da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE;
- (ii) o CÓDIGO DE IDENTIFICAÇÃO DO CARREGADOR ou GESTOR DO PORTFÓLIO, conforme o caso, que solicitou a NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE;
- (iii) o código do respectivo PÓRTFÓLIO conforme regras estabelecidas na Cláusula Primeira deste Apêndice;
- (iv) o DIA OPERACIONAL de referência;
- (v) as QUANTIDADES DE GÁS programadas para injeção em cada PONTO DE ENTRADA identificado com o devido código de identificação, com sua respectiva origem e destino real, contendo as parcelas das QUANTIDADES DE GÁS programadas que excederem a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA, conforme aplicável, e destacando as QUANTIDADES DE GÁS programadas (i) como GÁS PARA USO NO SISTEMA no caso do seu fornecimento pelo CARREGADOR DE ENTRADA, e (ii) como QUANTIDADES DE GÁS para correção de DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do PORTFÓLIO, quando aplicável;
- (vi) as QUANTIDADES DE GÁS programadas para retirada em cada PONTO DE SAÍDA, identificado com o devido código de identificação, com sua respectiva origem e destino real, contendo as parcelas das QUANTIDADES DE GÁS programadas que excederem a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA, conforme aplicável, e destacando as QUANTIDADES DE GÁS programadas como QUANTIDADES DE GÁS para correção de DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do PORTFÓLIO, quando aplicável;
- (vii) o CÓDIGO DE IDENTIFICAÇÃO DO CARREGADOR DE SAÍDA e da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE SAÍDA para retirada das QUANTIDADES DE GÁS, nos casos de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE relativa a PONTOS DE ENTRADA; e
- (viii) o CÓDIGO DE IDENTIFICAÇÃO DO CARREGADOR DE ENTRADA e da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE ENTRADA para injeção das QUANTIDADES DE GÁS, nos casos de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE relativa a PONTOS DE SAÍDA.

2.4.5. 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 as 17h (dezesete horas) do DIA OPERACIONAL em questão e as QUANTIDADES DE GÁS programadas na PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE intradiária vigente após tal horário. Caso não haja programação intradiária será considerada apenas a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA.

- 2.4.6. Para fins deste CONTRATO, as QUANTIDADES DE GÁS para composição do GÁS PARA USO NO SISTEMA (no caso do fornecimento de GÁS PARA USO NO SISTEMA pelo CARREGADOR DE ENTRADA) e correção de DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO serão deduzidas, conforme aplicável, das primeiras QUANTIDADES DE GÁS injetadas na REDE DE TRANSPORTE no DIA OPERACIONAL, da QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA.
- 2.5. Prioridades de Programação em Casos de Insuficiência de Capacidade
- 2.5.1. Caso, em qualquer DIA OPERACIONAL, o TRANSPORTADOR avalie que as QUANTIDADES DE GÁS nominadas pela totalidade dos carregadores excedem a CAPACIDADE TÉCNICA DE TRANSPORTE considerando potenciais restrições físicas para o transporte de QUANTIDADES DE GÁS entre ZONAS DE BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE , tanto no caso de solicitação de nominação antes do DIA OPERACIONAL quanto no caso de nominação intradiária, o TRANSPORTADOR aplicará sobre tais QUANTIDADES DE GÁS a seguinte ordem de prioridade para realizar a PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE com relação a cada PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA:
- (i) Primeira – Totalidade das QUANTIDADES DE GÁS nominadas, até suas respectivas QUANTIDADES DIÁRIAS CONTRATADAS, pelo carregador dos CONTRATOS LEGADOS e pelos carregadores que contrataram SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME ou SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO na qualidade NOMINAÇÃO LIVRE ou na qualidade NOMINAÇÃO RESTRITA, desde que esta última observe as restrições predefinidas para a nominação em questão, observado, ainda, que as QUANTIDADES DE GÁS nominadas pelo carregador dos CONTRATOS LEGADOS não poderá exceder as capacidades máximas definidas no ACORDO DE REDUÇÃO DE FLEXIBILIDADE celebrado entre este carregador e o TRANSPORTADOR;
 - (ii) Segunda – QUANTIDADES DE GÁS nominadas, até suas respectivas QUANTIDADES DIÁRIAS CONTRATADAS pelos carregadores que contrataram SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME ou SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO na qualidade NOMINAÇÃO RESTRITA, quando esta última não observar as restrições predefinidas para a nominação em questão;
 - (iii) Terceira – De forma pro-rata, QUANTIDADES EXCEDENTES NOMINADAS nos termos dos CONTRATOS LEGADOS, contratos de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME ou CONTRATOS DE TRANSPORTE para prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO, independente da qualidade do serviço de transporte; e
 - (iv) Quarta – QUANTIDADES DE GÁS nominadas para a prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL por meio de contratos de SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, de forma *pro-rata*.
- 2.5.2. Insuficiência de Capacidade Devido a Condições Operacionais Adversas. Sem dispensar o TRANSPORTADOR do cumprimento das obrigações estabelecidas neste CONTRATO, caso, em qualquer DIA OPERACIONAL, o TRANSPORTADOR avalie que a CAPACIDADE TÉCNICA DE TRANSPORTE é insuficiente para programar as QUANTIDADES DE GÁS nominadas por todos os carregadores, o TRANSPORTADOR reduzirá ou suspenderá a injeção ou retirada de tais QUANTIDADES DE GÁS na ordem inversa do item 2.5.1 deste Apêndice. Caso o TRANSPORTADOR verifique que a suspensão das injeções ou retiradas de QUANTIDADES DE GÁS na ordem inversa do item 2.5.1 não seja adequada para

resolver a insuficiência da CAPACIDADE TÉCNICA DE TRANSPORTE para as QUANTIDADES DE GÁS nominadas por todos os carregadores, o TRANSPORTADOR poderá levar em conta somente as áreas geográficas afetadas pelas condições operacionais adversas.

CLÁUSULA TERCEIRA – ALOCAÇÃO DE QUANTIDADES DE GÁS E DE GUS

- 3.1 A ALOCAÇÃO das QUANTIDADES MEDIDAS nos PONTOS DE ENTRADA e PONTOS DE SAÍDA e de PONTOS DE INTERCONEXÃO será feita nos termos desta Cláusula, aplicando-se uma das seguintes metodologias, ou uma combinação destas, conforme aplicável:
- (i) ALOCAÇÃO com base nas QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS pelos respectivos carregadores ou GESTOR(ES) DO PORTFÓLIO, conforme o caso, e programadas pelo TRANSPORTADOR (“alocação conforme programação”);
 - (ii) ALOCAÇÃO com base na QUANTIDADE MEDIDA pelo SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL do TRANSPORTADOR ou em medidores localizados junto às instalações dos respectivos carregadores ou de terceiros por estes indicados (p.e. medidor da CDL para um consumidor livre) (“alocação conforme medição”);
 - (iii) ALOCAÇÃO com base na QUANTIDADE MEDIDA em determinado PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA e atribuída proporcionalmente aos carregadores ou GESTOR(ES) DO PORTFÓLIO, conforme o caso, em função das QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS (“alocação pro rata”); e
 - (iv) ALOCAÇÃO com base em acordos particulares celebrados entre carregadores ou GESTOR(ES) DO PORTFÓLIO, conforme o caso, que compartilhem um mesmo PONTO DE ENTRADA e/ou PONTO DE SAÍDA, em que um dos CARREGADORES aceita receber como alocação a QUANTIDADE DE GÁS remanescente, ou seja, a QUANTIDADE MEDIDA no PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA em questão reduzida pela QUANTIDADE DE GÁS alocada para o outro carregador) (“alocação para o carregador residual”).
- 3.2 ALOCAÇÃO das QUANTIDADES DE GÁS nos PONTOS DE ENTRADA
- 3.2.1 Para cada PONTO DE ENTRADA, considerar-se-á como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA relativa ao DIA OPERACIONAL a parcela da QUANTIDADE MEDIDA DE ENTRADA que tenha sido atribuída ao CARREGADOR DE ENTRADA pelo AGENTE A MONTANTE do referido PONTO DE ENTRADA e informada pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR até as 12h (doze horas) do DIA OPERACIONAL seguinte (D+1), 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 tais atribuições.
- 3.2.1.1 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 (D) até as 10h (dez horas) do DIA OPERACIONAL seguinte (D+1).
- 3.2.1.2 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.

- 3.2.1.3 Não sendo disponibilizada a informação até o prazo previsto no item 3.2.1.1 acima, a alocação será feita conforme ACORDO DE ALOCAÇÃO, nos termos do item 3.2.2 ou, caso não seja celebrado um ACORDO DE ALOCAÇÃO, conforme a regra “alocação pro rata”, nos termos do item 3.2.3.
- 3.2.2 Caso um ACORDO DE ALOCAÇÃO seja celebrado entre os carregadores que compartilham um mesmo PONTO DE ENTRADA, poderão ser aplicadas as seguintes regras:
- (i) para um ou vários carregadores no PONTO DE ENTRADA será aplicada a regra “alocação conforme programação”, ou seja, como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA no PONTO DE ENTRADA considerar-se-á a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA para este(s) carregador(es); e
 - (ii) para outro carregador no PONTO DE ENTRADA será aplicada a regra “alocação para o carregador residual”, ou seja, como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA no PONTO DE ENTRADA considerar-se-á a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE ENTRADA excluídas as QUANTIDADES DE GÁS alocadas conforme item (i) anterior.
- 3.2.2.1. Se a aplicação das regras do item 3.2.2(i) resultar na alocação de uma QUANTIDADE DE GÁS negativa para o carregador residual mencionado no item 3.2.2(ii), o TRANSPORTADOR aplicará automaticamente as regras de alocação previstas no item 3.2.3 abaixo.
- 3.2.2.2. Sempre que os carregadores cujas CAPACIDADES CONTRATADAS DE TRANSPORTE DE ENTRADA sejam relativas ao mesmo PONTO DE ENTRADA celebrem um ACORDO DE ALOCAÇÃO, deverão comunicar ao TRANSPORTADOR a existência de tal ACORDO DE ALOCAÇÃO, para que o TRANSPORTADOR passe a aplicar as regras de ALOCAÇÃO previstas neste item 3.2.2. Na inexistência de comunicação expressa pelos carregadores, serão aplicadas pelo TRANSPORTADOR as regras previstas no item 3.2.3, abaixo.
- 3.2.3 Caso (i) não tenha sido disponibilizada a informação pelo AGENTE A MONTANTE até o prazo previsto no item 3.2.1 acima, ou (ii) não seja celebrado um ACORDO DE ALOCAÇÃO conforme item 3.2.2, será considerada como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA a parcela resultante da divisão da QUANTIDADE MEDIDA DE ENTRADA proporcionalmente às QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS (“Alocação pro rata”) de cada CARREGADOR DE ENTRADA no PONTO DE ENTRADA em questão.
- 3.2.4 No caso de QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA que venha a ser retificada posteriormente à aplicação da metodologia prevista nos itens 3.2.1, 3.2.2, 3.9 e seus respectivos subitens, deverão ser aplicadas as regras dispostas no item 10.4 da Cláusula Décima do TCG.
- 3.2.5 Quando o GÁS PARA USO NO SISTEMA for fornecido pelo CARREGADOR DE ENTRADA, para fins de apuração das QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS DE ENTRADA serão deduzidas as quantidades de GÁS PARA USO NO SISTEMA, de forma que a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA estará líquida de quantidades de GÁS PARA USO NO SISTEMA.
- 3.3 ALOCAÇÃO DAS QUANTIDADES DE GÁS nos PONTOS DE SAÍDA e ZONAS DE SAÍDA

3.3.1 Para cada PONTO DE SAÍDA será considerada como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA a parcela da QUANTIDADE MEDIDA DE SAÍDA no PONTO DE SAÍDA que tenha sido atribuída ao CARREGADOR DE SAÍDA pelo TRANSPORTADOR, segundo os seguintes critérios:

(i) Para os PONTOS DE SAÍDA destinados exclusivamente ao atendimento de AGENTES LIVRES:

(a) Cada CARREGADOR DE SAÍDA deverá tomar as providências necessárias para que o(s) AGENTE(S) LIVRE(S) ou a CDL informe ao TRANSPORTADOR, até as 10h (dez horas) de cada DIA OPERACIONAL seguinte (D+1), as QUANTIDADES DE GÁS apuradas para o consumo no DIA OPERACIONAL (D) pelo sistema de medição das instalações do(s) próprio(s) AGENTE(S) LIVRE(S) atendido(s) pelo CARREGADOR DE SAÍDA ou pelo sistema de medição da CDL instalado nesses AGENTE(S) LIVRE(S), conforme aplicável. Será alocada a cada CARREGADOR DE SAÍDA uma parcela da QUANTIDADE MEDIDA DE SAÍDA correspondente à mesma proporção entre (a.1) a QUANTIDADE DE GÁS apurada e informada para o AGENTE LIVRE em questão e (a.2) o somatório de todas as QUANTIDADES DE GÁS apuradas e informadas para cada AGENTE LIVRE no PONTO DE SAÍDA em questão; e

(b) Caso mesmo após as providências tomadas pelos CARREGADORES DE SAÍDA nos termos do item (a) acima, o TRANSPORTADOR não receba as informações da CDL ou do(s) AGENTE(S) LIVRE(S) sobre a QUANTIDADE DE GÁS apurada nos termos do item (i) (a) acima, será apurada a parcela remanescente da QUANTIDADE MEDIDA DE SAÍDA, correspondente à dedução do somatório das QUANTIDADES DE GÁS informadas pelos CARREGADORES DE SAÍDA conforme item (i) (a) acima. Para os CARREGADORES DE SAÍDA cujas informações de QUANTIDADES DE GÁS apuradas sejam fornecidas ao TRANSPORTADOR na forma do item (i) (a) acima, serão integralmente alocadas as QUANTIDADES DE GÁS informadas. Para os CARREGADORES DE SAÍDA cujas informações de QUANTIDADES DE GÁS apuradas não sejam fornecidas ao TRANSPORTADOR na forma do item (i) (a) acima, a parcela remanescente da QUANTIDADE MEDIDA DE SAÍDA será alocada de forma proporcional (“alocação pro rata”) às QUANTIDADES DE GÁS programadas para o DIA OPERACIONAL (D) por cada um desses CARREGADORES DE SAÍDA no PONTO DE SAÍDA em questão.

(ii) Para PONTOS DE SAÍDA destinados exclusivamente à entrega de gás para a CDL:

(a) Será alocada a cada CARREGADOR DE SAÍDA a parcela da QUANTIDADE MEDIDA DE SAÍDA que tenha sido atribuída ao CARREGADOR DE SAÍDA pelo AGENTE A JUSANTE do referido PONTO DE SAÍDA e informada ao TRANSPORTADOR pelo AGENTE A JUSANTE até as 10h (dez horas) do DIA OPERACIONAL seguinte (D+1), 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 tais atribuições;

(b) Não sendo disponibilizada a informação pelo AGENTE A JUSANTE até o prazo previsto no item 3.3.1.(ii) (a) acima, a alocação será feita conforme ACORDO DE ALOCAÇÃO, nos termos do item 3.3.1 (ii) “c” ou, caso não seja celebrado um ACORDO DE ALOCAÇÃO, conforme a regra “alocação pro rata”, nos termos do

- item 3.3.1 (ii) “e”;
- (c) A alocação para cada CARREGADOR DE SAÍDA será feita conforme ACORDO DE ALOCAÇÃO celebrado entre tais CARREGADORES para aplicação das seguintes regras:
- (A) para um ou vários carregadores no PONTO DE SAÍDA será aplicada a regra “alocação conforme programação”, ou seja, como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA no PONTO DE SAÍDA considerar-se-á a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA para este(s) carregador(es); e
- (B) para um outro carregador no PONTO DE SAÍDA será aplicada a regra “alocação para o carregador residual”, ou seja, como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA no PONTO DE SAÍDA considerar-se-á a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA excluídas as QUANTIDADES DE GÁS alocadas conforme item (A) anterior.
- (d) Se a aplicação das regras do item 3.3.1 (ii) “c” (A) resultar na alocação de uma QUANTIDADE DE GÁS negativa para o carregador residual conforme item 3.3.1(ii) “c” (B), o TRANSPORTADOR aplicará automaticamente as regras de alocação previstas no item 3.3.1 (ii) “e”; e
- (e) Será alocada a cada CARREGADOR DE SAÍDA a parcela resultante da distribuição da QUANTIDADE MEDIDA DE SAÍDA, proporcionalmente (“alocação pro rata”) às QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS de cada CARREGADOR DE SAÍDA no PONTO DE SAÍDA em questão.
- (iii) Para PONTOS DE SAÍDA destinados à entrega de GÁS, concomitantemente, para AGENTES LIVRES e para a CDL:
- (a) O(s) CARREGADOR(ES) DE SAÍDA que sejam ou atendam o(s) AGENTE(ES) LIVRE(S) deverá(ão) tomar as providências necessárias para que a CDL informe ao TRANSPORTADOR, até as 10h (dez horas) de cada DIA OPERACIONAL seguinte (D+1), a(s) QUANTIDADE(S) DE GÁS apurada(s) no DIA OPERACIONAL (D) pelo(s) sistema(s) de medição da CDL instalado no(s) AGENTE(S) LIVRE(S). Esta(s) QUANTIDADE(S) DE GÁS informada(s) pela CDL será(ão) alocada(s) pelo TRANSPORTADOR para o(s) CARREGADOR(ES) DE SAÍDA que atende(m) o(s) AGENTE(ES) LIVRE(S) em questão (“alocação conforme medição”);
- (b) Caso o TRANSPORTADOR não receba as informações da CDL sobre a(s) QUANTIDADE(S) DE GÁS apurada(s) nos termos do item 3.3.1(iii) “a” acima, serão aplicadas para os CARREGADOR(ES) DE SAÍDA que atendem o(s) AGENTE(ES) LIVRE(S) as regras de alocação conforme item 3.3.1(iii) “c”;
- (c) Será alocada aos demais CARREGADORES DE SAÍDA a parcela remanescente da QUANTIDADE MEDIDA DE SAÍDA, que tenha sido atribuída ao CARREGADOR DE SAÍDA pelo AGENTE A JUSANTE do referido PONTO DE SAÍDA e informada ao TRANSPORTADOR pelo AGENTE A JUSANTE até as 10h (dez horas) do DIA OPERACIONAL seguinte (D+1), 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 tais atribuições;

- (d) Não sendo disponibilizada a informação pelo AGENTE A JUSANTE até o prazo previsto no item 3.3.1.(iii) (c) acima, a alocação parcela remanescente será feita conforme ACORDO DE ALOCAÇÃO, nos termos do item 3.3.1 (iii) “e” ou, caso não seja celebrado um ACORDO DE ALOCAÇÃO, conforme a regra “alocação pro rata”, nos termos do item 3.3.1 (iii) “g”;
- (e) A alocação em relação à parcela remanescente da QUANTIDADE MEDIDA DE SAÍDA para cada CARREGADOR DE SAÍDA será feita conforme ACORDO DE ALOCAÇÃO celebrado entre tais CARREGADORES para aplicação das seguintes regras:
 - (A) para um ou vários carregadores no PONTO DE SAÍDA será aplicada a regra “alocação conforme programação”, ou seja, como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA no PONTO DE SAÍDA considerar-se-á a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA para este(s) carregador(es); e
 - (B) para um outro carregador no PONTO DE SAÍDA será aplicada a regra “alocação para o carregador residual”, ou seja, como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA no PONTO DE SAÍDA considerar-se-á a parcela remanescente da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA excluídas as QUANTIDADES DE GÁS alocadas conforme item (A) anterior.
- (f) Se a aplicação das regras do item 3.3.1 (iii) “e” (A) resultar na alocação de uma QUANTIDADE DE GÁS negativa para o carregador residual conforme item 3.3.1(iii) “e” (B), o TRANSPORTADOR aplicará automaticamente as regras de alocação previstas no item 3.3.1 (iii) “g”; e
- (g) Alternativamente, a alocação em relação à parcela remanescente da QUANTIDADE MEDIDA DE SAÍDA para cada CARREGADOR DE SAÍDA será feita proporcionalmente (pro rata) às QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS para o DIA OPERACIONAL (D) de cada um dos demais CARREGADORES DE SAÍDA no PONTO DE SAÍDA em questão.

- 3.3.2 O CARREGADOR DE SAÍDA aceita e reconhece que as informações de que tratam os itens 3.3.1 (i) “a”, (ii) “a” e (iii) “a” e “c” acima serão prestadas pela CDL em seu nome, sob sua responsabilidade. Para os efeitos do presente CONTRATO e da aplicação do critério de alocação previsto no item 3.3.1, o TRANSPORTADOR deverá considerar tais informações como tendo sido prestadas pelo CARREGADOR DE SAÍDA.
- 3.3.3 Sempre que os carregadores cujas CAPACIDADES CONTRATADAS DE TRANSPORTE DE SAÍDA sejam relativas ao mesmo PONTO DE SAÍDA celebrem um ACORDO DE ALOCAÇÃO, deverão comunicar ao TRANSPORTADOR a existência de tal ACORDO DE ALOCAÇÃO, para que o TRANSPORTADOR passe a aplicar as regras de ALOCAÇÃO previstas nos itens 3.3.1 (ii) “c” e 3.3.1(iii) “e”. Na inexistência de comunicação expressa pelos carregadores, serão aplicadas pelo TRANSPORTADOR as regras previstas nos itens 3.3.1 (ii) “e” ou 3.3.1(iii) “g”.
- 3.3.4 Para o CONTRATO DE TRANSPORTE DE SAÍDA, a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA será a soma das QUANTIDADES DE GÁS alocadas em cada PONTO DE SAÍDA que compõe a ZONA DE SAÍDA, nos termos do item 3.3.1 deste Apêndice.
- 3.3.5 Sem prejuízo da aplicação do critério de alocação previsto no item 3.3.1, qualquer divergência e/ou disputa decorrente de erro ou falta das informações prestadas pelo(s)

CARREGADOR(ES) 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 não será responsabilizado perante quaisquer destes CARREGADORES DE SAÍDA pela aplicação de penalidade e/ou cobrança de quaisquer valores adicionais previstos no CONTRATO com base nas informações recebidas de acordo com o estabelecido no item 3.3.1, ainda que tais informações se revelem incorretas ao fim da disputa entre os respectivos CARREGADORES DE SAÍDA.

- 3.4 Alocação das QUANTIDADES DE GÁS nos PONTOS DE INTERCONEXÃO
- 3.4.1 Em caso de existência da CONTA DE BALANCEAMENTO OPERACIONAL, para cada PONTO DE INTERCONEXÃO considerar-se-á como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA no PONTO DE INTERCONEXÃO a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA para cada carregador (“alocação conforme programação”). Eventuais diferenças entre a QUANTIDADE MEDIDA no PONTO DE INTERCONEXÃO e a soma das QUANTIDADES DIÁRIA ALOCADAS de todos os carregadores no PONTO DE INTERCONEXÃO será contabilizada por meio da CONTA DE BALANCEAMENTO OPERACIONAL.
- 3.4.2 Caso não seja estabelecida uma CONTA DE BALANCEAMENTO OPERACIONAL, os carregadores podem celebrar, entre si, um ACORDO DE ALOCAÇÃO com as seguintes características:
- (i) para um carregador no PONTO DE INTERCONEXÃO será aplicada a regra “alocação conforme programação”, ou seja, como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA no PONTO DE INTERCONEXÃO considerar-se-á a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA para este carregador; e
 - (ii) para o outro carregador no PONTO DE INTERCONEXÃO será aplicada a regra “alocação para o carregador residual”, ou seja, como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA no PONTO DE INTERCONEXÃO considerar-se-á a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE INTERCONEXÃO excluídas as QUANTIDADES DE GÁS alocadas conforme item (i) anterior.
- 3.4.2.1 Se a aplicação das regras do item 3.4.2(i) resultar na alocação de uma QUANTIDADE DE GÁS negativa para o carregador residual conforme item 3.4.2(ii), o TRANSPORTADOR aplicará automaticamente as regras de alocação previstas no item 3.4.3, abaixo.
- 3.4.2.2 Sempre que os carregadores cujas CAPACIDADES CONTRATADAS DE TRANSPORTE sejam relativas ao mesmo PONTO DE INTERCONEXÃO celebrem um ACORDO DE ALOCAÇÃO, deverão comunicar ao TRANSPORTADOR a existência de tal ACORDO DE ALOCAÇÃO, para que o TRANSPORTADOR passe a aplicar as regras de ALOCAÇÃO previstas no item 3.4.2, acima. Na inexistência de comunicação expressa pelos carregadores, serão aplicadas pelo TRANSPORTADOR as regras previstas no item 3.4.3 abaixo.
- 3.4.3 Caso não seja estabelecida uma CONTA DE BALANCEAMENTO OPERACIONAL ou seja celebrado um ACORDO DE ALOCAÇÃO, para cada PONTO DE INTERCONEXÃO considerar-se-á como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA no PONTO DE INTERCONEXÃO a parcela resultante da distribuição da QUANTIDADE 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) será considerada como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA a parcela da QUANTIDADE MEDIDA DE ENTRADA, que tenha sido atribuída ao CARREGADOR DE ENTRADA pelo TRANSPORTADOR adjacente 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) em caso de ausência da informação mencionada no item (a) anterior, será considerada como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA a parcela resultante da distribuição da QUANTIDADE MEDIDA DE ENTRADA, proporcionalmente (“alocação pro rata”) às QUANTIDADES DE GÁS programadas por cada carregador no PONTO DE INTERCONEXÃO em questão; e
 - (c) será considerada como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA a parcela resultante da distribuição da QUANTIDADE MEDIDA DE SAÍDA, proporcionalmente (“alocação pro rata”) 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 o resultado líquido, isto é, fluxo físico, seja o de uma entrada de gás na REDE DE TRANSPORTE, será observado o seguinte:
- (a) ao(s) carregador(es) que tiver(em) nominado quantidades de gás com um sentido de fluxo de GÁS divergente do fluxo físico verificado no PONTO DE INTERCONEXÃO, considerar-se-á como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA;
 - (b) ao(s) carregador(es) que tiver(em) nominado quantidades de GÁS com um sentido de fluxo de GÁS coincidente com o fluxo físico verificado no PONTO DE INTERCONEXÃO, considerar-se-á como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA a QUANTIDADE MEDIDA acrescida da quantidade de GÁS alocada nos termos do item (a) acima, distribuída proporcionalmente (“alocação pro rata”) às QUANTIDADES DE GÁS programadas de cada CARREGADOR de ENTRADA no PONTO DE INTERCONEXÃO em questão.
- (iii) Caso a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA dos carregadores indique sentidos distintos de fluxo de GÁS de tal forma que o resultado líquido, isto é, fluxo físico, seja o de uma saída de gás na REDE DE TRANSPORTE, será observado o seguinte:
- (a) ao(s) carregador(es) que tiver(em) nominado quantidades de gás com um sentido de fluxo de GÁS divergente do fluxo físico verificado no PONTO DE INTERCONEXÃO, considerar-se-á como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA;
 - (b) ao(s) carregador(es) que tiver(em) nominado quantidades de GÁS com um sentido de fluxo de GÁS coincidente com o fluxo físico verificado no PONTO DE INTERCONEXÃO, será alocada a QUANTIDADE MEDIDA acrescida da quantidade de GÁS alocada nos termos do item (a) acima distribuída proporcionalmente (“alocação pro rata”) às QUANTIDADES DE GÁS PROGRAMADAS por cada CARREGADOR DE SAÍDA no PONTO DE INTERCONEXÃO em questão.

- 3.5 Alocação de QUANTIDADES DE GÁS transferidas entre PORTFÓLIOS
- 3.5.1 No caso de transporte de GÁS de um PONTO DE ENTRADA do PORTFÓLIO (A) para um(a) ZONA DE SAÍDA de outro PORTFÓLIO (B), considerar-se-á como:
- (i) QUANTIDADE ALOCADA DE TRANSFERÊNCIA do PORTFÓLIO (A) a QUANTIDADE PROGRAMADA DE ENTRADA do PORTFÓLIO (A) que foi programada com o fim do transporte na ZONA DE SAÍDA do PORTFÓLIO (B); e
 - (ii) QUANTIDADE ALOCADA DE TRANSFERÊNCIA do PORTFÓLIO (B) a QUANTIDADE PROGRAMADA DE SAÍDA do PORTFÓLIO (B) que foi programada como início do transporte no PONTO DE ENTRADA do PORTFÓLIO (A).
- 3.6 Alocação de QUANTIDADES EXCEDENTES
- 3.6.1 Em qualquer PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA, a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA ou a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA, conforme o caso, poderá incluir parcela correspondente à QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA e/ou QUANTIDADE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADA, as quais serão apuradas, em base diária, para fins de cobrança dos ENCARGOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE estabelecidos nas Cláusulas Nona do CONTRATO e Décima Quinta do TCG, sendo calculadas da seguinte forma:
- (i) QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA – Caso, em qualquer DIA OPERACIONAL, a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA ou a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA, conforme o caso, exceda a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA estabelecida em CONTRATO, esta QUANTIDADE DE GÁS será considerada uma QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA, até o limite da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA ou QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA, conforme o caso; e
 - (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.
- 3.6.2 Nas ZONAS DE SAÍDA, a QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA e a QUANTIDADE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADA serão apuradas caso a soma algébrica das QUANTIDADES DE GÁS alocadas em cada PONTO DE SAÍDA que compõem a ZONA DE SAÍDA seja superior à QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA para aquela ZONA DE SAÍDA.
- 3.7 Alocação de gás para fins de BALANCEAMENTO do TRANSPORTADOR
- 3.7.1 A alocação da QUANTIDADE DE GÁS adquirida pelo TRANSPORTADOR por meio do GSA BALANCEAMENTO no PONTO DE ENTRADA será realizada da seguinte forma:
- a) No caso de injeção de outras QUANTIDADES DE GÁS (do mesmo carregador ou de outros carregadores) no PONTO DE ENTRADA no DIA OPERACIONAL:
 - (i) A QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE BALANCEAMENTO será igual à QUANTIDADE DE GÁS solicitada pelo TRANSPORTADOR no âmbito do GSA BALANCEAMENTO;
 - (ii) Para a alocação das demais QUANTIDADES DE GÁS injetadas no PONTO DE ENTRADA, será considerada a QUANTIDADE MEDIDA do PONTO DE ENTRADA

excluindo a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE BALANCEAMENTO conforme item (i) acima.

(iii) A QUANTIDADE MEDIDA nos termos do item (ii) acima será a base para aplicação das regras de alocação nos PONTOS DE ENTRADA, conforme item 3.2, ou nos PONTOS DE INTERCONEXÃO, conforme item 3.4 deste Apêndice II.

b) Caso somente a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE BALANCEAMENTO tenha sido injetada no PONTO DE ENTRADA no DIA OPERACIONAL, a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE BALANCEAMENTO será igual à QUANTIDADE MEDIDA do PONTO DE ENTRADA em questão.

3.7.2 A alocação da quantidade vendida pelo TRANSPORTADOR por meio do GSA BALANCEAMENTO no PONTO DE SAÍDA será realizada da seguinte forma:

a) No caso de retirada de outras QUANTIDADES DE GÁS (do mesmo carregador ou de outros carregadores) no PONTO DE SAÍDA no DIA OPERACIONAL:

(i) A QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE BALANCEAMENTO será igual à QUANTIDADE DE GÁS solicitada pelo TRANSPORTADOR no âmbito do GSA BALANCEAMENTO;

(ii) Para a alocação das demais QUANTIDADES DE GÁS retiradas no PONTO DE SAÍDA, será considerada a QUANTIDADE MEDIDA do PONTO DE SAÍDA excluindo a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE BALANCEAMENTO conforme o item (i) acima.

(iii) A QUANTIDADE MEDIDA nos termos do item (ii) acima será a base para aplicação das regras de alocação nos PONTOS DE SAÍDA, conforme item 3.3, ou nos PONTOS DE INTERCONEXÃO, conforme item 3.4 deste Apêndice II.

b) Caso somente a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE BALANCEAMENTO tenha sido retirada no PONTO DE SAÍDA no DIA OPERACIONAL, a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE BALANCEAMENTO será igual à QUANTIDADE MEDIDA do PONTO DE SAÍDA em questão.

3.8 Alocação de GUS (no caso de fornecimento de GUS pelo CARREGADOR DE ENTRADA)

3.8.1 A QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE GUS para o carregador DE ENTRADA será obtida pela divisão do total do GÁS PARA USO NO SISTEMA, apurado nos termos da Cláusula Segunda deste Apêndice, para operação da REDE DE TRANSPORTE para o DIA OPERACIONAL em questão, proporcionalmente às QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS DE ENTRADA a cada carregador, nos termos desta Cláusula.

3.8.2 Quaisquer diferenças entre a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE GUS para o CARREGADOR DE ENTRADA, nos termos do item 3.8.1 acima, e a parcela da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA relativa ao GÁS PARA USO NO SISTEMA para determinado DIA OPERACIONAL, nos termos da Cláusula Segunda deste TCG, não serão adicionadas ou subtraídas do DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do respectivo PORTFÓLIO, devendo ser atribuídas em conta separada do estoque da entrada do respectivo carregador. A pedido do CARREGADOR DE ENTRADA essas quantidades acumuladas nessa conta poderão ser incluídas no PORTFÓLIO e adicionadas ao DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO.

- 3.8.3 A primeira QUANTIDADE DE GÁS injetada na REDE DE TRANSPORTE pelo CARREGADOR DE ENTRADA em cada DIA OPERACIONAL deverá ser alocada como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE GUS, até o limite da QUANTIDADE DE GÁS necessária para a parcela do GUS programada para o CARREGADOR DE ENTRADA.
- 3.9 Alocação preliminar para fins de monitoramento de DESEQUILIBRIO do PORTFÓLIO
- 3.9.1 As regras de alocação descritas nos itens 3.1 a 3.8 acima serão aplicadas de forma análoga para a disponibilização intradiária de informações pelo TRANSPORTADOR conforme item 1.3.4 deste Apêndice, observado que tal disponibilização será baseada em dados operacionais de medição (dados intradiários) do próprio TRANSPORTADOR ou de TERCEIROS, como o AGENTE A MONTANTE ou a CDL.
- 3.9.2 Em PONTOS DE ENTRADA ou PONTOS DE SAÍDA em que o TRANSPORTADOR não tem acesso aos dados operacionais de medição, em PONTOS DE SAÍDA em que o TRANSPORTADOR não recebeu os dados operacionais da CDL em relação ao eventual consumo dos AGENTES LIVRES, conforme item 3.3.1, ou em PONTOS DE ENTRADA em que o TRANSPORTADOR não recebeu os dados operacionais do AGENTE A MONTANTE, conforme item 3.2.1, será aplicada como estimativa uma previsão intradiária para as QUANTIDADES MEDIDAS retiradas ou injetadas, aplicando-se as mesmas regras de alocação descritas no item anterior para as estimativas das QUANTIDADES MEDIDAS. As regras de cálculo dessa estimativa serão elaboradas individualmente pelo TRANSPORTADOR e comunicadas aos carregadores antes do início da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE.
- 3.10 CERTIFICAÇÃO e Alocação final
- 3.10.1 Todas as QUANTIDADES MEDIDAS serão verificadas e, caso necessário, corrigidas durante o processo de CERTIFICAÇÃO. Este processo resultará nas QUANTIDADES MEDIDAS certificadas, sobre as quais serão apuradas as QUANTIDADES ALOCADAS FINAIS.
- 3.10.2 O processo de CERTIFICAÇÃO relativamente às QUANTIDADES ALOCADAS do DIA OPERACIONAL (D) acontecerá nos DIAS OPERACIONAIS seguintes (D+1) e (D+2). O TRANSPORTADOR disponibilizará as informações ao(s) CARREGADOR(ES) ou GESTOR(ES) DE PORTFÓLIO o mais rápido possível após a CERTIFICAÇÃO.
- 3.10.3 Sem prejuízo do disposto no item 3.10.2, em caso de erro, o TRANSPORTADOR tem direito de revisar a CERTIFICAÇÃO e ajustar as QUANTIDADES ALOCADAS conforme regras de faturamento previstas na Cláusula Décima do TCG.

CLÁUSULA QUARTA – APURAÇÃO E SALDO DE VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO

4.1. VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA

- 4.1.1. 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.
- 4.1.2. Não obstante o acima exposto, para cada DIA OPERACIONAL, o TRANSPORTADOR 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 VARIACÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA para o referido ponto, 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.

- 4.1.3. Em qualquer DIA OPERACIONAL, se a VARIACÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA, para cada PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA exceder, para mais ou para menos, a tolerância estabelecida na tabela abaixo, conforme o caso, o CARREGADOR pagará uma penalidade de VARIACÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA, conforme estabelecido na Cláusula Nona do TCG.

| CAPACIDADE CONTRATADA DIÁRIA (QDC)* | TOLERÂNCIA DE VARIACÃO DIÁRIA |
|--|--------------------------------------|
| QDC < 1 MM m ³ /d | 15% |
| 1 ≤ QDC < 2 MM m ³ /d | 10% |
| QDC ≥ 2 MM m ³ /d | 5% |

* Para determinação das faixas de tolerância é relevante o somatório das QUANTIDADES DIÁRIAS CONTRATADAS do mesmo carregador (caso mais de um contrato de transporte tenha sido celebrado para o mesmo PONTO DE ENTRADA ou mesmo PONTO DE SAÍDA).

APÊNDICE III - A – MODELO DE CARTA DE FIANÇA DO CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE – GARANTIA DE BALANCEAMENTO

[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\$ [●], equivalente ao produto da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE pelo PREÇO DE GÁS DE REFERÊNCIA multiplicado pelo fator 4, nos termos do Contrato de Serviço de Transporte celebrado entre a BENEFICIÁRIA e a AFIANÇADA em [●] (“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 [●] dias, a ser renovada e entregue com um mês de antecedência. Esse conceito de substituição da garantia deverá ser aplicado por todo prazo especificado na Cláusula Quinze do Contrato.

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.

Os termos definidos em letra maiúscula nesta Fiança terão o significado a eles atribuído no Contrato.

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

APÊNDICE III - B – MODELO DE CARTA DE FIANÇA DO CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE – GARANTIA GERAL DO CONTRATO

[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\$ [●], equivalente ao produto de 120 (cento e vinte) dias multiplicado pela QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA multiplicado pelo somatório das tarifas: (i) TARIFA DE INSTALAÇÃO ADICIONAL; (ii) TARIFA BASE e (iii) TARIFA DE ESTOQUE DE REFERÊNCIA, nos termos do Contrato de Serviço de Transporte celebrado entre a BENEFICIÁRIA e a AFIANÇADA em [●] (“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 [●] dias, a ser renovada e entregue com um mês de antecedência. Esse conceito de substituição da garantia deverá ser aplicado por todo prazo especificado na Cláusula Quinze do Contrato.

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.

Os termos definidos em letra maiúscula nesta Fiança terão o significado a eles atribuído no Contrato.

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

ANEXO IV – DECLARAÇÃO SOBRE O PORTFÓLIO

[•], sociedade com sede na [•], nº [•], na cidade de [•], Estado de [•] inscrita no CNPJ/ME sob o nº [•] doravante denominada “DECLARANTE” neste ato representada por seu [•], [NOME] [ESTADO CIVIL] [NACIONALIDADE], [PROFISSÃO], portador da Carteira de Identidade nº [•], expedida pelo [•] inscrito no CPF/ME sob o nº [•] residente e domiciliado [•], por meio desta Declaração do Carregador do Portfólio, em observância ao item 5.3 (v) do CONTRATO DE TRANSPORTE FIRME DE [SAÍDA] [ENTRADA] DE GÁS NATURAL, firmado em [DATA] com a **NOVA TRANSPORTADORA DO SUDESTE S/A - NTS**, sociedade anônima, com sede na Praia do Flamengo, nº 200 / 23º andar, na cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, inscrita no CNPJ/ME sob o nº [•], DECLARA, para todos os fins e efeitos previstos neste CONTRATO e nos seus anexos, para todo o seu período de vigência, que:

- (i) a sua CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE [IDENTIFICAR ID da CAPACIDADE CONTRATADA] está vinculada, na presente data, ao [IDENTIFICAR PORTFÓLIO];
- (ii) o CARREGADOR GESTOR DO PORTFÓLIO, será [o próprio DECLARANTE] / [INSERIR RAZÃO SOCIAL E QUALIFICAÇÃO DO CARREGADOR GESTOR DO PORTFÓLIO];
- (iii) todas as NOMINAÇÕES e PROGRAMAÇÕES, serão conduzidas e comunicadas diretamente pelo [próprio DECLARANTE] / [CARREGADOR GESTOR DO PORTFÓLIO].

O DECLARANTE assegura ao TRANSPORTADOR, por fim, que qualquer modificação futura às informações constantes desta DECLARAÇÃO será prontamente informada ao TRANSPORTADOR, obedecidos os prazos previstos nos itens 1.1.2 e 2.1.1.1 do Apêndice II dos TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS que compõem o Anexo IV do CONTRATO DE TRANSPORTE FIRME DE [SAÍDA] [ENTRADA] DE GÁS NATURAL.

[NOME DO DECLARANTE]

Nome:
Título:

[CIENTE E DE ACORDO:

[NOME DO CARREGADOR GESTOR DO PORTFOLIO]

Nome:
Título:]

ANEXO V – OPÇÃO DE COMPRA E VENDA

[], sociedade com sede na [], nº [], na cidade de [], Estado de [] inscrita no CNPJ/ME sob o nº [] doravante denominada “DECLARANTE” neste ato representada por seu [], [NOME] [ESTADO CIVIL] [NACIONALIDADE], [PROFISSÃO], portador da Carteira de Identidade nº [], expedida pelo [] inscrito no CPF/ME sob o nº [] residente e domiciliado [], designado como GESTOR DO PORTFÓLIO no âmbito do CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE [ENTRADA/SAÍDA] DE GÁS NATURAL, firmado em [DATA] com a NOVA TRANSPORTADORA DO SUDESTE S/A – NTS (“TRANSPORTADOR”), sociedade anônima, com sede na Praia do Flamengo, nº 200 / 23º andar, na cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, inscrita no CNPJ/ME sob o nº [•], OUTORGA ao TRANSPORTADOR, para todos os fins e efeitos previstos neste CONTRATO e nos seus anexos e na forma de direito, para todo o seu período de vigência:

- 1) uma opção de venda, irrevogável, irretroatável e permanente, podendo ser exercida a qualquer tempo pelo TRANSPORTADOR contra o GESTOR DO PORTFÓLIO, nos casos descritos nos itens 1.7.1.2, 1.7.1.3 (LIQUIDAÇÃO INTRADIÁRIA) e 1.7.3.2 (LIQUIDAÇÃO MENSAL) do Apêndice II dos TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS que compõem o Anexo IV do CONTRATO (“TCG”), quando este apresente DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO negativo, ou DESEQUILÍBRIO MENSAL DO PORTFÓLIO negativo, conforme o caso, a qual concede ao TRANSPORTADOR o direito de vender compulsoriamente ao GESTOR DO PORTFÓLIO a QUANTIDADE DE GÁS apurada conforme item 1.7.1.4 do Apêndice II do TCG (LIQUIDAÇÃO INTRADIÁRIA) ou uma QUANTIDADE DE GÁS igual ao DESEQUILÍBRIO MENSAL DO PORTFÓLIO (LIQUIDAÇÃO MENSAL), conforme o caso, pelo preço estabelecido no item 3 abaixo.
- 2) uma opção de compra, irrevogável, irretroatável e permanente, podendo ser exercida a qualquer tempo pelo TRANSPORTADOR contra o GESTOR DO PORTFÓLIO, nos casos descritos nos itens 1.7.1.2, 1.7.1.3 (LIQUIDAÇÃO INTRADIÁRIA) e 1.7.3.2 (LIQUIDAÇÃO MENSAL) do Apêndice II do TCG, quando este apresente DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO ou DESEQUILÍBRIO MENSAL DO PORTFÓLIO positivo, conforme o caso, a qual concede ao TRANSPORTADOR o direito de adquirir do GESTOR DO PORTFÓLIO a QUANTIDADE DE GÁS apurada conforme item 1.7.1.4 do Apêndice II do TCG (LIQUIDAÇÃO INTRADIÁRIA) ou uma QUANTIDADE DE GÁS igual ao DESEQUILÍBRIO MENSAL DO PORTFÓLIO (LIQUIDAÇÃO MENSAL), conforme o caso, pelo preço estabelecido no item 3 abaixo.
- 3) O preço pelo qual o TRANSPORTADOR vende o GÁS para o GESTOR DO PORTFÓLIO ou compra o GÁS do GESTOR DO PORTFÓLIO, conforme o caso, será definido da seguinte forma:
 - a. Preço do GÁS em caso de LIQUIDAÇÃO INTRADIÁRIA conforme item 1.7.1.5 do Apêndice II do TCG:
 - (i) O preço de venda do GÁS que o TRANSPORTADOR recebe do GESTOR DO PORTFÓLIO é igual ao preço de compra que o TRANSPORTADOR paga quando faz a aquisição do GÁS ao executar a respectiva AÇÃO DE BALANCEAMENTO.

(ii) O preço de compra do GÁS que o TRANSPORTADOR paga ao GESTOR DO PORTFÓLIO é o preço de venda que o TRANSPORTADOR recebe quando faz a venda do GÁS ao executar a respectiva AÇÃO DE BALANCEAMENTO.

b. Preço do GÁS em caso de LIQUIDAÇÃO MENSAL conforme item 1.7.3.3 do Apêndice II do TCG:

(i) O preço de venda do GÁS que o TRANSPORTADOR recebe do GESTOR DO PORTFÓLIO deverá considerar um diferencial de preço de 2,5% para mais em relação ao preço de referência do gás, conforme abaixo:

$$PV = 102,5\% \times PGR$$

(ii) O preço de compra do GÁS que o TRANSPORTADOR recebe do GESTOR DO PORTFÓLIO deverá considerar um diferencial de preço de 2,5% para menos em relação ao preço de referência do gás, conforme abaixo:

$$PC = 97,5\% \times PGR$$

Onde, para os itens 3“b”(i) e 3“b”(ii):

- PV - O preço de venda de GÁS (R\$/MMBtu) que o TRANSPORTADOR recebe do GESTOR DO PORTFÓLIO
- PC - O preço de compra de GÁS (R\$/MMBtu) que o TRANSPORTADOR paga ao GESTOR DO PORTFÓLIO
- PGR - (i) o preço de referência do GÁS, conforme publicação mensal no endereço eletrônico da ANP nas categorias “Não Térmico” e “Região Sudeste”; ou
(ii) o preço de referência do GÁS conforme publicado na Plataforma de Trading, desde que este esteja disponível e quando esta estiver operacional.

Os termos grafados em CAIXA ALTA nesta OPÇÃO DE COMPRA E VENDA, seja no singular ou no plural ou nos gêneros masculino ou feminino, que não tenham sido expressamente definidos neste documento, terão o significado previsto no CONTRATO.

[NOME DO GESTOR DO PORTFOLIO]

Nome:

Título: