

CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE
TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE GÁS NATURAL

ENTRADA

ENTRE

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

E

[]

[]

2025

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

CLÁUSULA PRIMEIRA – ESTRUTURA, DEFINIÇÕES DE TERMOS E INTERPRETAÇÃO.....	4
CLÁUSULA SEGUNDA – OBJETO	5
CLÁUSULA TERCEIRA – HABILITAÇÃO DO CARREGADOR E SOLICITAÇÃO DE ANÁLISE DE LIMITE DE CRÉDITO.....	5
CLÁUSULA QUARTA – TARIFA DE TRANSPORTE	6
CLÁUSULA QUINTA - QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA e PONTO DE ENTRADA	6
CLÁUSULA SEXTA – CONDIÇÕES PRECEDENTES.....	6
CLÁUSULA SÉTIMA - INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA.....	7
CLÁUSULA OITAVA – PRAZO DE VIGENCIA E TÉRMINO	8
CLÁUSULA NONA – DECLARAÇÕES E GARANTIAS	8
CLÁUSULA DÉCIMA – DISPOSIÇÕES DIVERSAS	9
ANEXO I - TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS DO CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL (“TCG”).....	12
CLÁUSULA PRIMEIRA – OBJETO	12
CLÁUSULA SEGUNDA – DEFINIÇÕES	12
CLÁUSULA TERCEIRA – SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL	25
CLÁUSULA QUARTA – CUSTÓDIA DO GÁS	26
CLÁUSULA QUINTA – EMPACOTAMENTO	27
CLÁUSULA SEXTA – GÁS PARA USO NO SISTEMA	28
CLÁUSULA SÉTIMA - ALOCAÇÃO DE QUANTIDADES DE GÁS	29
CLÁUSULA OITAVA - FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE	34
CLÁUSULA NONA – PENALIDADES, INDENIZAÇÃO E LIMITES DE RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR	36
CLÁUSULA DÉCIMA – FATURAMENTO	36
CLÁUSULA ONZE – COBRANÇAS OBJETO DE CONTROVÉRSIA.....	40
CLÁUSULA DOZE – FORÇA MAIOR	41
CLÁUSULA TREZE – TÉRMINO ANTECIPADO DO CONTRATO	45
CLÁUSULA QUATORZE – LEI APLICÁVEL E SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS	47
CLÁUSULA QUINZE – GARANTIA DE PAGAMENTO	53
CLÁUSULA DEZESSEIS – CESSÃO DE DIREITOS E OBRIGAÇÕES.....	56
CLÁUSULA DEZESSETE – CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL.....	56
CLÁUSULA DEZOITO – REGRAS GERAIS DE UTILIZAÇÃO COMPARTILHADA	56
CLÁUSULA DEZENOVE – AJUSTES DECORRENTES DA PUBLICAÇÃO DE UM CÓDIGO DE REDE.....	56
CLÁUSULA VINTE – AJUSTES AO CONTRATO VIGENTE DETERMINADOS PELA ANP.....	57
CLÁUSULA VINTE E UM – GÁS DESCONFORME	57
CLÁUSULA VINTE E DOIS – PROTEÇÃO DE DADOS PESSOAIS	61
CLÁUSULA VINTE E TRÊS – ÉTICA E ANTICORRUPÇÃO	62
APÊNDICE I - REQUISITOS TÉCNICOS	64
CLÁUSULA PRIMEIRA - QUALIDADE DO GÁS.....	64
CLÁUSULA SEGUNDA – MEDIÇÃO.....	65
CLÁUSULA TERCEIRA – APURAÇÃO E ALOCAÇÃO DE GUS.....	70
CLÁUSULA QUARTA - OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DAS INSTALAÇÕES	72
APÊNDICE II - BALANCEAMENTO.....	75
CLÁUSULA PRIMEIRA – REGRAS DE BALANCEAMENTO	75
CLÁUSULA SEGUNDA – NOMINAÇÃO E PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE.....	87
CLÁUSULA TERCEIRA – APURAÇÃO E SALDO DE VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO	92
CLÁUSULA QUARTA – PENALIDADES E RESPONSABILIDADES DO CARREGADOR.....	93
APÊNDICE III – CONDIÇÕES TÉCNICO-OPERACIONAIS	96
A - QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA NO PONTO DE ENTRADA	102
APÊNDICE IV – TARIFAS, VALORES A FATURAR E PROBABILIDADE DE ATENDIMENTO	103
A – TARIFAS	103
B – VALORES A FATURAR.....	106
C – PROBABILIDADE DE ATENDIMENTO	113
APÊNDICE V - MODELO DE FIANÇA BANCÁRIA.....	115



CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA DE GÁS NATURAL nº [] QUE ENTRE SI CELEBRAM, DE UM LADO, TRANSPORTADORA BRASILEIRA GASODUTO BOLÍVIA-BRASIL S.A. – TBG E, DE OUTRO LADO, [NOME DO CARREGADOR], NA FORMA ABAIXO:

TRANSPORTADORA BRASILEIRA GASODUTO BOLÍVIA-BRASIL S.A. – TBG, sociedade de economia mista, com sede na Praia do Flamengo, nº 200 / 25º andar, na cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 01.891.441/0001-93, doravante denominada “TRANSPORTADOR”, neste ato representada por seus representantes legais, na forma de seu Estatuto Social, de outro lado,

[CARREGADOR], inscrita no CNPJ/MF sob o nº [•], com sede na [endereço completo], na Cidade do [cidade]/[sigla do estado], CEP [•], doravante denominada “CARREGADOR” neste ato representada por seus representantes legais, na forma de seu Estatuto/Contrato Social.

CONSIDERANDO QUE:

- A. O TRANSPORTADOR possui e opera a REDE DE TRANSPORTE, distribuída nos Estados de Mato Grosso do Sul, São Paulo Rio Grande do Sul, Paraná e Santa Catarina e detém as autorizações de operação emitidas pela ANP, nos termos da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL;
- B. O parágrafo primeiro do artigo 13 da Lei 14.134 de 8 de abril de 2021, determina que os serviços de transporte de gás natural serão oferecidos no regime de contratação de capacidade por entrada e saída, em que a entrada e a saída podem ser contratadas de forma independente;
- C. A Lei 14.134 de 8 de abril de 2021 e o Decreto 10.712, de 2 de junho de 2021 não fazem mais referência ao serviço de transporte extraordinário, mas apenas diferenciam as modalidades do serviço de transporte de gás natural entre “firme” e “interruptível”;
- D. Em 24 de novembro de 2023, a Resolução ANP nº 11, de 18 de março de 2016 foi alterada pela Resolução ANP nº 961 de forma a compatibilizá-la com os dispositivos legais acima citados;
- E. o TRANSPORTADOR celebrou, em 25 de fevereiro de 1999, com a Petróleo Brasileiro S.A. (Petrobras), um contrato para prestação de serviço de transporte de gás natural denominado TCO Brasil, com capacidade contratada de transporte de 6,00 MM m³/dia (seis vírgula zero milhões de metros cúbicos por dia nas CONDIÇÕES DE REFERÊNCIA) e vigência até 05 de setembro de 2041 (“CONTRATO TCO BRASIL”);
- F. o TRANSPORTADOR celebrou, em 25 de maio de 2008, com a Petróleo Brasileiro S.A. (Petrobras), um contrato para prestação de serviço de transporte de gás natural denominado CPAC 2007, com capacidade contratada de transporte de 5,20 MM m³/dia (cinco vírgula dois milhões de metros cúbicos por dia nas CONDIÇÕES DE REFERÊNCIA) e vigência até 30 de

setembro de 2030 (“CPAC”);

- G. O TRANSPORTADOR é signatário de diversos contratos para prestação de serviço de transporte firme de gás natural sob o regime de entrada e saída (“CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME”);
- H. a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL no âmbito do presente CONTRATO ocorrerá concomitante com a prestação do serviço de transporte de gás no âmbito do CONTRATO TCO BRASIL, do CPAC (em conjunto denominados “CONTRATOS LEGADOS”) e dos CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, razão pela qual este CONTRATO estabelece condições para preservar os direitos das partes já constituídos no âmbito dos CONTRATOS LEGADOS e dos CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME;
- I. o CARREGADOR detém autorização ANP e CADASTRO ÚNICO atualizado com a TRANSPORTADOR, estando apto a exercer a atividade de carregamento, e, portanto, a contratar, a qualquer tempo, o SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL nos termos deste CONTRATO;
- J. O presente CONTRATO foi celebrado sob a forma eletrônica mediante o emprego de certificados e processos, aceitos e admitidos pelas PARTES, que asseguram a autoria e integridade dos documentos e que encontram respaldo na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL;
- K. o CARREGADOR se comprometeu em contratar o SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA no PONTO DE ENTRADA estabelecida no TCG, nas condições previstas neste CONTRATO.

Assim, sendo as PARTES têm justo e acordado celebrar este CONTRATO para prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA (“CONTRATO DE TRANSPORTE” ou “CONTRATO”), conforme seguintes cláusulas e condições:

CLÁUSULA PRIMEIRA – ESTRUTURA, DEFINIÇÕES DE TERMOS E INTERPRETAÇÃO

- 1.1 Constituem parte integrante e indissociável do presente CONTRATO os seus anexos e apêndices, conforme descrito abaixo (“Anexos”):

Anexo I – Termos e Condições Gerais (TCG)

Apêndice I – Requisitos Técnicos

Apêndice II – Balanceamento

Apêndice III – Condições Técnico-Operacionais

Apêndice IV – Tarifas, Valores a Faturar e Probabilidade de Atendimento

Apêndice V – Modelo de Fiança Bancária

- 1.1.1. Adicionalmente, integram os termos e condições do presente CONTRATO as informações disponibilizadas por meio do PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE (POC), aprovadas pela ANP, nomeadamente (i) solicitação de Análise de Crédito, (ii) os requisitos para habilitação do CARREGADOR, bem como as informações complementares ao Apêndice IV, ANEXO I deste CONTRATO;
- 1.2 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 (Anexo I).



- 1.3 O presente CONTRATO DE TRANSPORTE e os seus Anexos formam um único documento que regula as obrigações do TRANSPORTADOR e do CARREGADOR e devem ser interpretados e aplicados como um único instrumento.
- 1.4 Exceto onde indicado de outra forma neste CONTRATO DE TRANSPORTE, 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 DE TRANSPORTE, as outras formas gramaticais da mesma expressão têm o mesmo significado.
- 1.6 Nenhuma regra de interpretação deste CONTRATO DE TRANSPORTE será aplicada em desfavor de uma PARTE sob a alegação de ter essa PARTE elaborado e/ou apresentado o referido documento.
- 1.7 Este CONTRATO é regido e interpretado de acordo com a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 e suas legislações.

CLÁUSULA SEGUNDA – OBJETO

- 2.1 O objeto deste CONTRATO é a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA a partir do PONTO DE ENTRADA indicado no item 5.2, pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR, em cada DIA OPERACIONAL, por meio da REDE DE TRANSPORTE, na forma e condições estipuladas neste CONTRATO DE TRANSPORTE.
- 2.2 A QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA e o PONTO DE ENTRADA estão estabelecidos no Anexo I, Apêndice III e as TARIFAS DE TRANSPORTE aplicáveis ao presente CONTRATO DE TRANSPORTE estão detalhadas no Anexo I, Apêndice IV.
- 2.3 O SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL objeto do presente CONTRATO DE TRANSPORTE será prestado concomitantemente ao SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME e dos CONTRATOS LEGADOS, razão pela qual este CONTRATO DE TRANSPORTE estabelece condições para preservar os direitos das partes já constituídos no âmbito dos CONTRATOS LEGADOS.

CLÁUSULA TERCEIRA – HABILITAÇÃO DO CARREGADOR E SOLICITAÇÃO DE ANÁLISE DE LIMITE DE CRÉDITO

- 3.1 O CARREGADOR deverá se cadastrar no CADASTRO ÚNICO do TRANSPORTADOR, atendendo aos requisitos de habilitação estipulados no POC, como condição para celebração de CONTRATO DE TRANSPORTE com o TRANSPORTADOR.
- 3.2 O TRANSPORTADOR poderá solicitar do CARREGADOR esclarecimentos e/ou informações e documentos adicionais para fins de sua habilitação na forma do item 3.1, se tiver dúvidas ou verificar inconsistências em relação à qualquer informação prestada ou documento fornecido pelo CARREGADOR, inclusive no que diz respeito (i) à representação do CARREGADOR, (ii) à capacidade operacional ou financeira do CARREGADOR para celebrar CONTRATO DE TRANSPORTE, ou (iii) ao cumprimento, pelo CARREGADOR, da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL.

- 3.3 O CARREGADOR (i) deverá manter o CADASTRO ÚNICO atualizado, (ii) será o único responsável pela completude e veracidade das informações que houver prestado e dos documentos que houver apresentado para fins do CADASTRO ÚNICO, (iii) suportará todas as perdas e danos decorrentes de eventual desatualização do CADASTRO ÚNICO, incompletude ou inveracidade das informações nele lançadas e/ou dos documentos que houver apresentado, inclusive, sem limitação, as decorrentes de qualquer atraso ou impossibilidade de celebração de um CONTRATO DE TRANSPORTE.
- 3.4 Caso seja de interesse do CARREGADOR e com a finalidade de obter a análise por parte do TRANSPORTADOR das informações comerciais e de crédito do CARREGADOR para fins do previsto no item 15.1.3 do TCG, o CARREGADOR deverá encaminhar ao TRANSPORTADOR a solicitação de análise de LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR disponível no POC, bem como os documentos comprobatórios nela exigidos. A concessão do LIMITE DE CRÉDITO constitui uma decisão do TRANSPORTADOR e não constituirá, sob qualquer aspecto deste CONTRATO DE TRANSPORTE, uma obrigação de qualquer natureza do TRANSPORTADOR perante o CARREGADOR, sendo certo que a não-aprovação justificada do limite de crédito (total ou parcial) de um CARREGADOR não poderá ser invocada como razão para o descumprimento de qualquer obrigação estabelecida para o CARREGADOR em um CONTRATO DE TRANSPORTE.

CLÁUSULA QUARTA – TARIFA DE TRANSPORTE

- 4.1 As TARIFAS DE TRANSPORTE aplicáveis ao CONTRATO DE TRANSPORTE são conforme previstas no Anexo I, Apêndice IV.
- 4.2 As PARTES aceitam e reconhecem que as TARIFAS DE TRANSPORTE estabelecidas no item 4.1 poderão sofrer alterações em virtude de (i) redefinições determinadas ou aprovadas pela ANP, observado o item 10.4 e a Cláusula Vinte do TCG e (ii) alterações da CAPACIDADE OCIOSA no PONTO DE ENTRADA relevante. Nessas hipóteses, as TARIFAS DE TRANSPORTE deste CONTRATO DE TRANSPORTE passarão a ser as novas tarifas e encargos determinados pela ANP.

CLÁUSULA QUINTA - QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA e PONTO DE ENTRADA

- 5.1 A QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA do presente CONTRATO é de [-] MIL METROS CÚBICOS DE GÁS por DIA.
- 5.2 O PONTO DE ENTRADA do presente CONTRATO é [-]. Aplicam-se ao referido PONTO DE ENTRADA as correspondentes condições de tolerâncias, vazões e intervalos de pressão especificadas no Anexo I, Apêndice III do CONTRATO.

CLÁUSULA SEXTA – CONDIÇÕES PRECEDENTES

- 6.1 A prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL pelo TRANSPORTADOR, bem como todas as disposições constantes do presente CONTRATO somente se tornarão exigíveis pelo CARREGADOR e pelo TRANSPORTADOR, uma vez que tenham sido cumpridas ou

dispensadas na forma item 6.3 do presente CONTRATO, cumulativamente, até a DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE, as seguintes condições:

- (i) O CARREGADOR ter se habilitado junto ao TRANSPORTADOR nos termos do item 3.1 deste CONTRATO,
- (ii) O CARREGADOR estar com o seu CADASTRO ÚNICO atualizado junto ao TRANSPORTADOR;
- (iii) O CARREGADOR estar adimplente com todas as suas obrigações junto ao TRANSPORTADOR oriundas deste CONTRATO DE TRANSPORTE, e/ou de quaisquer outros contratos de transporte celebrados com o TRANSPORTADOR;
- (iv) O CARREGADOR aportar mecanismo financeiro de garantia dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE, nos termos da Cláusula Quinze do TCG;
- (v) O CARREGADOR ter aderido, estar vinculado e/ou estar credenciado 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;

- 6.2 O CONTRATO DE TRANSPORTE deverá conviver com os demais contratos de transporte celebrados pelo TRANSPORTADOR, incluindo os CONTRATOS LEGADOS e os CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME. As informações referentes aos CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME celebrados no REGIME DE ENTRADA E SAÍDA E/S e aos CONTRATOS LEGADOS podem ser consultados nos sítios eletrônicos da TBG e ANP e no POC.
- 6.3 Caso todas as condições estabelecidas acima não tenham sido cumpridas, e/ou dispensadas pelo TRANSPORTADOR, dentro do prazo estabelecido no item 6.1, o CONTRATO será considerado rescindido de pleno direito sem qualquer responsabilidade para qualquer das PARTES. O cumprimento e/ou dispensa das referidas condições deverá ser comunicado pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR por NOTIFICAÇÃO enviada até o prazo estabelecido no item 6.1. Caso o TRANSPORTADOR não faça a comunicação dentro do prazo, será considerado que as condições precedentes foram integralmente cumpridas e as disposições constantes do presente CONTRATO se tornarão exigíveis pelo CARREGADOR e pelo TRANSPORTADOR.

CLÁUSULA SÉTIMA - INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA

- 7.1 A prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL iniciar-se-á no dia [dia] de [mês] de [ano] ("DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE") e encerrar-se-á no dia 31 de dezembro de [ano] ("PERÍODO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE"). Qualquer alteração da DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE deverá ser feita por termo aditivo ao presente CONTRATO DE TRANSPORTE.
- 7.2 O TRANSPORTADOR não será obrigado a prestar o SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL no caso de (i) não implemento das condições precedentes previstas no item 6.1 do presente CONTRATO, (ii) ocorrência de um evento de FORÇA MAIOR; (iii) não outorga, revogação ou suspensão das AUTORIZAÇÕES GOVERNAMENTAIS para a operação das REDE DE TRANSPORTE, a que o TRANSPORTADOR comprovadamente não tenha dado causa ou (iv) inexistência de condições operacionais, desde que não tenha sido causada pelo TRANSPORTADOR, nos PONTOS DE INTERCONEXÃO que permitam a movimentação do GÁS ou (v) caso o CARREGADOR esteja em atraso no cumprimento, ou tenha inadimplido, qualquer obrigação a ele atribuída no âmbito do CONTRATO DE TRANSPORTE ou quaisquer outros contratos de transporte celebrados



com o TRANSPORTADOR .

- 7.3 Exceto nos casos previstos no item 7.2 acima, que não configuram FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, caso o TRANSPORTADOR não esteja apto a iniciar a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL na data estabelecida no item 7.1 acima, no todo ou em parte, em relação à QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA, tal fato será considerado uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, sendo aplicável o disposto nas Cláusulas Oitava e Nona do Anexo I do CONTRATO. O pagamento de tal penalidade não desobrigará o TRANSPORTADOR de quaisquer outras obrigações e responsabilidades previstas neste CONTRATO.
- 7.4 O TRANSPORTADOR não estará obrigado a pagar qualquer outra penalidade ou indenização ao CARREGADOR pelo atraso no início da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, além daquelas referenciadas no item 7.3 acima.

CLÁUSULA OITAVA – PRAZO DE VIGENCIA E TÉRMINO

- 8.1 O presente CONTRATO DE TRANSPORTE vigorará a partir da data de sua assinatura até a data do encerramento do PERÍODO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, conforme previsto no item 7.1 do presente CONTRATO.

CLÁUSULA NONA – DECLARAÇÕES E GARANTIAS

- 9.1 Cada uma das PARTES declara e garante à outra que, na data de celebração deste CONTRATO DE TRANSPORTE e durante toda a sua vigência:
- (a) Não é necessária qualquer autorização societária ou obteve todas as autorizações necessárias, conforme seus documentos societários, para celebrar o presente CONTRATO DE TRANSPORTE;
 - (b) As suas obrigações oriundas deste CONTRATO DE TRANSPORTE e dos demais instrumentos a ele relacionados, foram validamente assumidas e são plenamente exigíveis, de conformidade com seus próprios termos;
 - (c) A(s) pessoa(s) natural(is) que assina(m) este CONTRATO DE TRANSPORTE na qualidade de seu(s) representante(s) legal(is) detém(êm) os poderes necessários para assiná-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;
 - (d) A celebração deste CONTRATO DE TRANSPORTE e/ou o cumprimento das obrigações nele contempladas não entram em conflito com (i) qualquer dispositivo dos seus documentos societários; (ii) qualquer lei ou regulamento que lhe é aplicável; (iii) qualquer contrato do qual seja parte, e/ou (iv) qualquer determinação, intimação, decisão ou ordem emitida por qualquer autoridade que possa afetar, direta ou indiretamente, a sua capacidade de celebrar e cumprir as disposições deste CONTRATO DE TRANSPORTE;



- (e) Possui plena capacidade e experiência para celebração e execução do CONTRATO DE TRANSPORTE e está ciente de todas as circunstâncias, regras e riscos relacionados com o Contrato DE TRANSPORTE;
- (f) Em relação às operações, serviços e outras atividades relativas a este CONTRATO DE TRANSPORTE, cumprem e cumprirão com o disposto nas Cláusulas Vinte e Dois e Vinte e Três do TCG.

CLÁUSULA DÉCIMA – DISPOSIÇÕES DIVERSAS

10.1 Lei Aplicável. Este CONTRATO DE TRANSPORTE será regido e interpretado de conformidade com as leis da República Federativa do Brasil.

10.2 Notificações.

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

Se para o TRANSPORTADOR:

TRANSPORTADORA BRASILEIRA GASODUTO BOLÍVIA BRASIL S/A - TBG

Endereço: Praia do Flamengo 200/25^o andar, Flamengo CEP 22.210-901

Rio de Janeiro - RJ

Telefone: (21) [_____]

Em atenção a: [_____]

Endereço eletrônico: [_____]

Se para o CARREGADOR:

[DENOMINAÇÃO SOCIAL DO CARREGADOR].

Endereço: [Endereço completo],

Telefone: (DDD) [-]

Em atenção a: [_____]

Endereço eletrônico: [_____]

10.2.2 Todas as comunicações e notificações entre as PARTES relacionadas a este CONTRATO DE TRANSPORTE deverão ser enviadas por escrito, em português, para os endereços acima indicados, observado que apenas as comunicações e notificações enviadas para os endereços acima serão válidas para fins deste CONTRATO DE TRANSPORTE, e serão consideradas entregues: (i) quando enviadas por carta registrada (com aviso de recebimento), na data da efetiva entrega no endereço do destinatário; (ii) quando enviadas por correio eletrônico, na data de confirmação de recebimento do e-mail no servidor do destinatário; (iii) quando entregues pessoalmente, na data em que for entregue; ou (iv) quando enviadas por qualquer outro meio que venha a ser acordado por escrito pelas PARTES, desde que tal meio permita confirmação de recebimento.

- 10.2.3 As NOTIFICAÇÕES serão consideradas entregues na data do respectivo recebimento ou recusa de recebimento
- 10.2.4 Qualquer uma das PARTES terá o direito de modificar o seu domicílio ou destinatário mediante NOTIFICAÇÃO transmitida à outra.
- 10.3 Tolerância.
- 10.3.1 Eventual tolerância quanto ao cumprimento dos prazos e condições estabelecidos neste CONTRATO DE Transporte e/ou seus Anexos não importará alteração ou novação das disposições ora pactuadas ou renúncia a qualquer direito decorrente do CONTRATO DE TRANSPORTE e/ou seus ANEXOS.
- 10.4 Modificações.
- 10.4.1 Qualquer alteração ou novação das disposições ora pactuadas ou renúncia a qualquer direito decorrente do CONTRATO apenas será válida se feita por escrito, em documento próprio assinado por ambas as PARTES.
- 10.4.2 Este CONTRATO DE TRANSPORTE não poderá ser alterado senão por aditivo contratual assinado por ambas as PARTES. Em havendo exigência, o TRANSPORTADOR deverá, antes da celebração de determinado aditivo contratual, enviá-lo à ANP.
- 10.5 Cessão de Direitos e Obrigações e Renúncia de Capacidade. Os direitos e obrigações das PARTES neste CONTRATO não poderão ser cedidos, conforme Cláusula 16 do TCG.
- 10.6 Independência das disposições. Se qualquer disposição deste CONTRATO DE TRANSPORTE for considerada ilegal ou inexecutável de acordo com a LEGISLAÇÃO APLICÁVEL em vigor durante a vigência deste CONTRATO DE TRANSPORTE, tal disposição será considerada completamente independente do CONTRATO DE TRANSPORTE. Este CONTRATO DE TRANSPORTE e seus anexos serão interpretados e executados como se tal disposição ilegal ou inexecutável nunca os tivesse integrado e as disposições remanescentes permanecerão em pleno vigor e não serão afetadas pela disposição ilegal ou inexecutável.
- 10.6.1 Na hipótese do item 10.6 acima, as PARTES, através de aditivos ao CONTRATO DE TRANSPORTE, substituirão adequadamente a(s) disposição(ões) ilegal(is) ou inexecutável(is).
- 10.7 Não impedimento. A celebração pelo CARREGADOR deste CONTRATO DE TRANSPORTE não o impede de celebrar novos contratos de transporte com o TRANSPORTADOR.
- 10.8 Resolução de disputas. Qualquer disputa oriunda deste CONTRATO DE TRANSPORTE ou a ele relacionada será resolvida conforme as regras previstas na Cláusula Décima-Quarta do TCG.
- 10.9 Proteção de Dados Pessoais. O tratamento de DADOS PESSOAIS no âmbito deste CONTRATO MASTER observará o disposto na Cláusula Vinte e Dois do TCG.
- 10.10 Probidade e Boa-Fé. As PARTES confirmam que celebraram este CONTRATO DE TRANSPORTE com a devida observância ao disposto na Cláusula Vinte e Três do TCG e seguindo os



princípios de probidade e boa-fé, os quais deverão ser observados pelas PARTES durante toda a execução deste CONTRATO.

- 10.10 Assinatura Eletrônica. As PARTES reconhecem que assinaturas eletrônicas, com ou sem utilização de certificado digital emitido no padrão estabelecido pela ICP-Brasil, mas desde que garantidas por sistema de criptografia, reputam-se válidas e têm os mesmos efeitos legais das assinaturas manuais, sendo consideradas como assinaturas originais para os fins deste CONTRATO DE TRANSPORTE. Os representantes legais das PARTES assinam o presente CONTRATO DE TRANSPORTE, e possuem poderes suficientes para assinar este CONTRATO DE TRANSPORTE em nome e por conta das PARTES, sendo exequível de acordo com os seus respectivos termos.

* * *

Assim justas e acordadas, as PARTES celebram este CONTRATO DE TRANSPORTE, que segue ainda subscrito por duas testemunhas.

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

[CARREGADOR]



ANEXO I - TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS DO CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL ("TCG")

CLÁUSULA PRIMEIRA – OBJETO

- 1.1 O presente ANEXO constitui parte integrante e inseparável do CONTRATO DE TRANSPORTE e é incorporado por referência aos CONTRATOS DE TRANSPORTE, tendo por objeto estabelecer os termos e condições aplicáveis, de forma obrigatória, ao TRANSPORTADOR e ao CARREGADOR, à prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA.
- 1.2 Os termos do presente ANEXO poderão ser alterados por força de uma MODIFICAÇÃO DETERMINADA ou em virtude da implementação do CÓDIGO DE REDE, conforme previsto, respectivamente, nas Cláusulas Dezenove e Vinte deste TCG.

CLÁUSULA SEGUNDA – DEFINIÇÕES

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

AÇÃO DE BALANCEAMENTO: medida ou conjunto de medidas tomadas pelo TRANSPORTADOR para realizar o BALANCEAMENTO, incluindo, mas sem se limitar, a emissão de alertas, compra ou venda de gás para normalização do EMPACOTAMENTO e realização de compensações entre os SALDOS DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DOS CARREGADORES nos termos do Apêndice II deste TCG;

ACORDO DE ALOCAÇÃO: significa um contrato celebrado entre o TRANSPORTADOR e carregadores que compartilhem um mesmo PONTO DE SAÍDA cujo objeto é estabelecer as regras para a ALOCAÇÃO da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA, observado o disposto nos itens 7.2.3 e 7.2.3.1 deste TCG;

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

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

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

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

ÁRBITRO: cada um dos membros do tribunal arbitral responsável pela ARBITRAGEM, de acordo com o item 14.3.4 deste TCG;



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

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

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

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

AVISO DE REDUÇÃO DE FLUXO: NOTIFICAÇÃO enviada pelo CARREGADOR DE ENTRADA ao TRANSPORTADOR, ou pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR, para informar o bloqueio ou redução do fluxo de GÁS em um ou mais PONTOS DE ENTRADA e/ou PONTOS DE SAÍDA em virtude da ocorrência, ou potencial ocorrência, de GÁS DESCONFORME na REDE DE TRANSPORTE;

AVISO DE REJEIÇÃO DE GÁS DESCONFORME: NOTIFICAÇÃO enviada pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR DE ENTRADA ou pelo CARREGADOR DE SAÍDA ao TRANSPORTADOR, em resposta ao AVISO DE GÁS DESCONFORME, por meio da qual o remetente comunica que não aceita receber o referido GÁS DESCONFORME;

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

CADASTRO ÚNICO: significa o conjunto de informações cadastrais prestadas ao TRANSPORTADOR pelo CARREGADOR, sob exclusiva responsabilidade deste, como condição para a sua participação em processos de oferta e contratação de capacidade, chamadas públicas ou por outras formas de contratação oferecidos no POC;

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

CAPACIDADE DE TRANSPORTE: QUANTIDADE DE GÁS máxima diária de GÁS NATURAL que o TRANSPORTADOR pode movimentar em uma determinada REDE DE TRANSPORTE;

CAPACIDADE FIRME CONTRATADA: CAPACIDADE DE TRANSPORTE que o TRANSPORTADOR é obrigado a movimentar para um determinado carregador, nos termos do respectivo contrato



de transporte sob a modalidade firme;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CONTRATO DE TRANSPORTE OU CONTRATO: é este contrato para prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, incluindo seus anexos, apêndices e seus aditivos, podendo ser, conforme o caso, (i) CONTRATO DE TRANSPORTE DE ENTRADA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA ou (ii) CONTRATO DE TRANSPORTE DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE SAÍDA. Quando utilizando em caixa baixa, “contrato de



transporte” significa qualquer contrato, exceto os CONTRATOS LEGADOS, celebrado entre o TRANSPORTADOR e um carregador, para a prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME 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;

CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME: tem o seu significado atribuído no preâmbulo do CONTRATO;

CONTROVÉRSIA: qualquer conflito ou controvérsia surgida entre as PARTES no âmbito do CONTRATO DE TRANSPORTE, conforme Cláusula Quatorze deste TCG.

CUSTOS FIXOS DE COMPRA E VENDA DE GÁS: significa os valores mensais contratualmente (i) devidos pelo TRANSPORTADOR ao(s) FORNECEDOR(ES) DE GÁS no âmbito de qualquer GSA TRANSPORTE ENTRADA e/ou (ii) devidos pelo TRANSPORTADOR ao comprador de gás no âmbito de qualquer GSA TRANSPORTE SAÍDA, bem como os custos não recuperáveis incorridos pelo TRANSPORTADOR no âmbito dos referidos contratos para cumprimento de obrigações relacionadas com a instituição de garantias, entre outros e que, deverão ser (i) pagos pelo TRANSPORTADOR independentemente da efetiva aquisição ou venda do gás natural e (ii) repassados aos carregadores que tenham celebrado contrato de transporte com o TRANSPORTADOR, na proporção da quantidade diária contratual de cada um, sendo o valor desse repasse calculado conforme o Anexo I, Apêndice IV deste CONTRATO, podendo ser referente ao SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA ou SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE SAÍDA;

DANOS POR GÁS DESCONFORME: tem o seu significado atribuído neste TCG, no item 21.2.1.1;

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

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

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

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

DESEQUILÍBRIO MARGINAL: para a ZONA DE BALANCEAMENTO, em um dado PERÍODO DE BALANCEAMENTO, um DESEQUILÍBRIO não inferior a -2.658 mil m³ e não superior a 2.658 mil m³,



observando-se o previsto na Cláusula Primeira do Apêndice II deste TCG;

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

DIA: período de 24h (vinte e quatro horas) que inicia à 0h (zero hora) de cada dia e termina às 24h (vinte e quatro horas) do mesmo dia, horário de Brasília-DF;

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

DIA ÚTIL: qualquer DIA, excluindo sábados, domingos e feriados na cidade ou no Município onde se localiza a sede do TRANSPORTADOR;

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

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

EMPACOTAMENTO: em determinado DIA OPERACIONAL, é a QUANTIDADE DE GÁS armazenada na REDE DE TRANSPORTE e equivale à soma do ESTOQUE DE REFERÊNCIA com o DESEQUILÍBRIO;

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

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

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

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

ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL: erro apresentado pelo SISTEMA DE



MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL considerando as contribuições dos erros de cada instrumento que compõe o SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL;

ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS: a composição e as propriedades físico-químicas do GÁS NATURAL, conforme definido Cláusula Primeira do Apêndice I deste TCG;

ESTOQUE DE GÁS DO TRANSPORTADOR: significa parcela do ESTOQUE DE REFERÊNCIA de propriedade do TRANSPORTADOR, adquirido de um FORNECEDOR DE GÁS e/ou carregadores, para fins de FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA e/ou GÁS PARA USO NO SISTEMA;

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

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

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

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

FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA: operação de compra e/ou venda de gás natural (i) por meio do GSA TRANSPORTE ENTRADA e no GSA TRANSPORTE SAÍDA com carregadores e/ou FORNECEDOR DO GÁS ou (ii) por meio do exercício de opções de compra e/ou venda contra os carregadores, conforme previsto no item 1.10 do Apêndice II do TCG, visando a realização de AÇÕES DE BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE;

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

FORNECEDOR DO GÁS: o(s) supridor(es) de gás (podendo ser também um carregador) que venha(m) a celebrar um GSA TRANSPORTE ENTRADA com o TRANSPORTADOR;

GARANTIA DO CONTRATO: tem seu significado atribuído na Cláusula Quinze deste TCG;

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

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

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

GÁS ou GÁS NATURAL: o gás natural objeto do SERVIÇO DE TRANSPORTE, que consiste na mistura de hidrocarbonetos constituída essencialmente de metano, outros hidrocarbonetos gasosos nas condições de operação da REDE DE TRANSPORTE, além de outros gases, inclusive não-combustíveis, em menor proporção. Quando não grafados em maiúsculas, os termos “gás” e “gás natural” referem-se à generalidade do produto, não se relacionando necessariamente ao CONTRATO;

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

GSA TRANSPORTE ENTRADA: contrato de compra e venda de GÁS NATURAL celebrado entre FORNECEDOR DO GÁS e o TRANSPORTADOR para fins de atendimento das necessidades de compra e venda de gás natural do TRANSPORTADOR na prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE, particularmente para fins de FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA e para GÁS PARA USO NO SISTEMA;

GSA TRANSPORTE SAÍDA: contrato de compra e venda de GÁS NATURAL celebrado entre o TRANSPORTADOR, como vendedor, e o CARREGADOR DE SAÍDA e/ou terceiros, como comprador, para fins de atendimento das necessidades de compra e venda de gás natural do TRANSPORTADOR na prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE, particularmente para fins de FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA;

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

INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE: data estabelecida na Cláusula Sexta do CONTRATO;

INTERVALO DE VAZÃO MENSURÁVEL: faixa de vazão em que o instrumento de medição de vazão que compõe o SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL foi projetado para operar dentro das INCERTEZAS DE MEDIÇÃO conforme especificado no Regulamento Técnico de Medição de Petróleo e Gás Natural, anexo à Resolução ANP/ INMETRO nº1 de 2013;

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

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

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

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

MANUTENÇÕES PROGRAMADAS: serviços de inspeção, manutenção, reparo, modificação ou



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

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

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

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

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

MUDANÇA DE LEGISLAÇÃO APLICÁVEL: ocorrência, após a data de assinatura do CONTRATO, de qualquer (i) publicação de qualquer nova LEGISLAÇÃO APLICÁVEL ou suspensão ou revogação da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL ou (ii) mudança na interpretação ou aplicação de qualquer LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, desde que, em qualquer hipótese, afete comprovadamente o cumprimento das obrigações assumidas pelas PARTES nos termos do CONTRATO;

NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE: solicitação de QUANTIDADES DE GÁS, mediante NOTIFICAÇÃO ao TRANSPORTADOR pelo CARREGADOR, para injeção e retirada para cada PONTO DE ENTRADA e PONTO DE SAÍDA, conforme caso, na REDE DE TRANSPORTE para um determinado DIA OPERACIONAL. Por extensão, o verbo “nominar”, em qualquer forma que possa aparecer, deve ser entendido como o CARREGADOR notificando uma nominação para o TRANSPORTADOR;

NOTIFICAÇÃO: qualquer instrumento por escrito passado de uma PARTE à outra PARTE, exigido ou permitido, nos termos do CONTRATO, para notificar, indicar, comunicar, confirmar, informar ou solicitar, a ser encaminhado conforme disposto na Cláusula Décima do CONTRATO;

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

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

PERDAS EXTRAORDINÁRIAS: qualquer QUANTIDADE DE GÁS liberada para atmosfera devido a



danos, acidentes ou mau funcionamento da REDE DE TRANSPORTE decorrentes de atos ou omissões do TRANSPORTADOR;

PERDAS OPERACIONAIS: a QUANTIDADE DE GÁS utilizada pelo TRANSPORTADOR para a manutenção do curso normal da operação da REDE DE TRANSPORTE, tais como a utilização de GÁS para sistemas auxiliares e liberação de GÁS para a atmosfera conforme procedimentos operacionais;

PERÍODO DE BALANCEAMENTO: intervalo de tempo de 24 (vinte e quatro) horas consecutivas, correspondente ao DIA OPERACIONAL;

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

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

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

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

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

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

PONTO DE INTERCONEXÃO: local físico da REDE DE TRANSPORTE, onde ocorre a ligação desta com um ou mais equipamentos, processos ou sistemas de transferência, transporte ou estocagem sob responsabilidade de terceiros, no qual é instalado um ou mais sistemas de medição de gás natural;

PONTO DE SAÍDA: local físico da REDE DE TRANSPORTE, segundo as características estabelecidas noD Apêndice III do TCG, onde o GÁS é colocado pelo TRANSPORTADOR à disposição do CARREGADOR DE SAÍDA ou a quem este venha a indicar;

PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE ou POC: significa plataforma digital para realização das



transações necessárias a divulgação e contratação da capacidade de transporte aos agentes interessados, cujo acesso pode ser realizado através do endereço eletrônico www.ofertadecapacidade.com.br;

PORTFÓLIO DO CARREGADOR ou PORTFÓLIO: para cada ZONA DE BALANCEAMENTO, as QUANTIDADES DE GÁS injetadas e/ou retiradas pelo CARREGADOR, por meio deste CONTRATO e de outros contratos de transporte celebrados pelo CARREGADOR, excetuando-se o TCO BRASIL, conforme definido pelo TRANSPORTADOR para fins de BALANCEAMENTO;

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

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

PROBABILIDADE DE ATENDIMENTO: é definida no Anexo I, Apêndice IV

PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE: manifestação do TRANSPORTADOR mediante NOTIFICAÇÃO ao CARREGADOR, em relação às QUANTIDADES DE GÁS nominadas pelo CARREGADOR, para injeção e retirada para cada PONTO DE ENTRADA e PONTO DE SAÍDA de uma determinada ZONA DE SAÍDA, conforme o caso, na REDE DE TRANSPORTE para um determinado DIA OPERACIONAL. Por extensão, o verbo “programar”, em qualquer forma que possa aparecer, deve ser entendido como o TRANSPORTADOR notificando uma programação para o CARREGADOR;

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

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

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

QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA: QUANTIDADE DE GÁS apurada pelo SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL e recebida pelo TRANSPORTADOR, em determinado DIA OPERACIONAL, nos termos da Cláusula Segunda do Apêndice I deste TCG, podendo ser, conforme o caso, (i) a



QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE ENTRADA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA ou (ii) a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE SAÍDA. A QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE ENTRADA estará líquida de quantidades injetadas a título de GUS e de GÁS PARA BALANCEAMENTO;

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

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

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

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

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

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

REGIME ENTRADA E SAÍDA OU E/S: modelo de acesso a uma rede de transporte de gasodutos no qual seus usuários contratam o serviço de transporte de forma independente nos



pontos/zonas de entrada e/ou nos pontos/zonas de saída;

REPRESENTANTE LEGAL: indivíduo legalmente constituído para representar o CARREGADOR, conforme informações do CADASTRO ÚNICO;

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

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

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

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

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

SERVIÇO DE TRANSPORTE: 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;

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

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

SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL: conjunto dos elementos primários e secundários de medição de vazão, temperatura e pressão e, computadores de vazão entre outros, situados em cada um dos PONTOS DE ENTRADA, PONTOS DE SAÍDA ou nos PONTOS DE INTERCONEXÃO, conforme o caso, destinados a apurar a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA;

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

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

TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA: tarifa cobrada pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR correspondente ao componente de cobertura dos investimentos, dos custos e das despesas



fixas referente à capacidade de transporte pelas ZONAS DE SAÍDA;

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

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

TARIFA FLUTUANTE: metodologia que tem como objetivo possibilitar que carregadores contratantes de serviço de transporte para determinado ano em determinado PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA sejam tarifados da mesma forma, independentemente de quando tenha ocorrido a sua contratação, reduzindo assim os subsídios cruzados temporais entre contratos. Tem o seu significado atribuído na Cláusula A.4, do Anexo I Apêndice IV do CONTRATO;

TARIFA DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL: define-se no item A.1 do Anexo I Apêndice IV ;

TBG OU TRANSPORTADOR: Transportadora Brasileira Gasoduto Bolívia-Brasil S/A;

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

TRIBUNAL ARBITRAL: tribunal, composto por 3 (três) árbitros, responsável por conduzir o processo de Arbitragem nos termos da Cláusula Quatorze deste TCG;

TRIBUTO: qualquer cobrança pecuniária compulsória exigida pela União, Estados, Municípios ou suas autarquias, sendo entendidos como tributos incidentes sobre o faturamento o Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS), o Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS), a Contribuição para os Programas de Integração Social (PIS) e a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS), bem como quaisquer outros tributos que venham a ser criados e que recaiam sobre o faturamento, a receita bruta, o preço do serviço ou o valor da operação relativa à circulação de mercadorias, expresso em qualquer DOCUMENTO DE COBRANÇA;

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

VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO: é o valor objeto da garantia estipulada na Cláusula Quinze;

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

VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO INSTANTÂNEA: tem seu significado atribuído no item 3.2 do Apêndice II deste TCG;

ZONA DE BALANCEAMENTO: área geográfica que compõe um sistema de entradas e saídas de GÁS sujeitos a um regime de BALANCEAMENTO específico, que corresponde, na data de celebração do CONTRATO, à extensão total da REDE DE TRANSPORTE, observado o direito do TRANSPORTADOR de redefinir e/ou subdividir a ZONA DE BALANCEAMENTO, tal como disposto na Cláusula Primeira, do Apêndice II deste TCG;

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

CLÁUSULA TERCEIRA – SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL

- 3.1 O SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL constitui modalidade de serviço de transporte sem garantia firme de recebimento ou entrega de volumes de gás natural por meio da qual o TRANSPORTADOR presta ao CARREGADOR, em base interruptível e sujeito a interrupção a qualquer tempo, o SERVIÇO DE TRANSPORTE das QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS, através da REDE DE TRANSPORTE, até o limite da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA (mais a QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA, caso aplicável) para cada DIA OPERACIONAL, sempre em consonância com os termos e condições estabelecidas no CONTRATO e as características do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL.
- 3.2 A prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL iniciar-se-á e terminará nas respectivas datas de início e término estabelecidas no item 7.1 do CONTRATO DE TRANSPORTE.
- 3.3 Sujeito à existência de CAPACIDADE OCIOSA suficiente, e observadas as exceções previstas neste CONTRATO e as características do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, incluindo, mas não se limitando, às hipóteses previstas em 2.1.5, 2.1.8 e 2.5 do Apêndice II deste Anexo I ao CONTRATO DE TRANSPORTE, e sujeito ao disposto no item 3.4 abaixo, constituem obrigações do TRANSPORTADOR:
- (i) Programar as QUANTIDADES DE GÁS a serem recebidas em cada PONTO DE ENTRADA, com base nas QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS DE ENTRADA;
 - (ii) Programar QUANTIDADES DE GÁS a serem entregues em cada PONTO DE SAÍDA, com base nas QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS DE SAÍDA;
 - (iii) Receber em cada PONTO DE ENTRADA, as QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS DE ENTRADA, desde que o AGENTE A MONTANTE disponibilize tais quantidades atendendo as ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS e aos termos do Apêndice I deste TCG;
 - (iv) Disponibilizar, para entrega ao CARREGADOR DE SAÍDA ou terceiro por ele indicado, em cada ZONA DE SAÍDA, conforme especificado no CONTRATO DE TRANSPORTE, as QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS DE SAÍDA, atendendo às ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS e aos termos do Apêndice I deste TCG;
 - (v) Informar ao CARREGADOR qualquer limitação ou interrupção do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, conforme regras do CONTRATO DE TRANSPORTE; e

- (vi) Faturar mensalmente as TARIFAS DE TRANSPORTE referentes à prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL;

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

- (i) Cobrar e receber o pagamento dos serviços relacionados ao SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL e outros serviços adicionais prestados no âmbito do CONTRATO, inclusive aplicando, nos termos deste CONTRATO, o fator multiplicador das TARIFAS DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL;
- (ii) Em caso de falta de capacidade técnica e de CAPACIDADE OCIOSA suficiente, recusar a prestar SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL em relação às QUANTIDADES DE GÁS que tenham sido nominadas pelo CARREGADOR ou tenham sido programadas como QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA ou a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA, mais as QUANTIDADES solicitadas como SERVIÇO DE FLEXIBILIDADE DE REDE, conforme o caso;
- (iii) Resolver o CONTRATO em caso de falta de pagamento do CARREGADOR que não tenha sido sanado nos prazos estipulados no CONTRATO; e
- (iv) Recusar-se a prestar o SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL em relação ao GÁS NATURAL que não atenda às características de qualidade do gás e/ou os requisitos de pressão estabelecidos no CONTRATO e seus Anexos.

3.5 O CARREGADOR poderá nominar o transporte de QUANTIDADES DE GÁS superior a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA para o respectivo PONTO DE ENTRADA ou na ZONA DE SAÍDA em qualquer DIA OPERACIONAL, porém será facultado ao TRANSPORTADOR, após análise de disponibilidade de CAPACIDADE OCIOSA, aceitar ou não a programação dessas quantidades como QUANTIDADES EXCEDENTES AUTORIZADAS ("SERVIÇO EXCEDENTE AUTORIZADO"), conforme a, e respeitando-se as Prioridades de Programação estabelecidas na Cláusula Segunda do Apêndice II deste TCG.

CLÁUSULA QUARTA – CUSTÓDIA DO GÁS

4.1 Desde o momento em que o GÁS é recebido pelo TRANSPORTADOR em um PONTO DE ENTRADA até o momento em que o GÁS é retirado por um CARREGADOR DE SAÍDA (ou terceiro que este indicar) em um PONTO DE SAÍDA, nos termos do CONTRATO, o TRANSPORTADOR terá a custódia do referido GÁS, não podendo lhe dar outros usos que não os previstos neste CONTRATO. Em relação ao GÁS sob sua custódia, o TRANSPORTADOR será responsável (i) por PERDAS EXTRAORDINÁRIAS de tal GÁS e (ii) por desvios nas ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS, de acordo com a Cláusula Primeira do Apêndice I deste TCG.

4.1.1 Além de sua custódia, o TRANSPORTADOR terá também a propriedade do GÁS PARA USO NO SISTEMA e do GÁS para fins de BALANCEAMENTO fornecido pelo CARREGADOR ou adquirido de terceiros, os quais passarão à sua propriedade a partir do seu recebimento pelo TRANSPORTADOR no PONTO DE ENTRADA designado.

- 4.2 O CARREGADOR assegura ao TRANSPORTADOR que possui título legítimo sobre o GÁS que está sendo disponibilizado em seu nome no PONTO DE ENTRADA e que a injeção do GÁS no PONTO DE ENTRADA, ou o seu recebimento pelo TRANSPORTADOR, não viola qualquer direito de terceiro ou dever legal. O CARREGADOR deverá manter o TRANSPORTADOR a salvo de qualquer reivindicação de terceiro, inclusive, mas não apenas, em relação à titularidade desse GÁS ou à cobrança de TRIBUTOS, indenizações ou quaisquer outros encargos que sejam de responsabilidade do CARREGADOR.
- 4.3 O TRANSPORTADOR assegura ao CARREGADOR que, enquanto tiver o GÁS sob sua custódia, empregará as melhores práticas da indústria do petróleo e do gás, internacionalmente aceitas, prestando os serviços previstos no CONTRATO com eficiência e mantendo os padrões de qualidade, segurança e proteção ambiental.

CLÁUSULA QUINTA – EMPACOTAMENTO

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

- 5.4 O TRANSPORTADOR informará ao CARREGADOR, em cada DIA, o EMPACOTAMENTO de sua REDE DE TRANSPORTE apurado ao final do DIA OPERACIONAL anterior.

CLÁUSULA SEXTA – GÁS PARA USO NO SISTEMA

6.1 Fornecimento do Gás para Uso no Sistema

- 6.1.1 O GÁS PARA USO NO SISTEMA (GUS) será adquirido pelo TRANSPORTADOR do CARREGADOR DE ENTRADA ou de terceiros (“FORNECEDOR DE GÁS”) mediante a celebração de um contrato de compra e venda de gás para fornecimento do GUS, segundo os termos e condições do GSA TRANSPORTE ENTRADA, ou por meio do exercício da opção de compra prevista no item 1.10.2.4, Apêndice II do TCG, observando-se o seguinte:

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

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

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

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

- 6.1.5 Caso o(s) GSA TRANSPORTE ENTRADA não venha(m) a ser celebrado(s) com nenhum



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

6.2 Projeção de Quantidades de Gás para Uso no Sistema

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

CLÁUSULA SÉTIMA - ALOCAÇÃO DE QUANTIDADES DE GÁS

7.1 ALOCAÇÃO das QUANTIDADES DE GÁS nos PONTOS DE ENTRADA

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

7.1.2.2 No caso de QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA que não seja fornecida no prazo previsto no item 7.1.2 desta Cláusula ou que, se fornecida, venha a ser retificada posteriormente, deverão ser aplicadas as regras dispostas na Cláusula Décima deste TCG para fins de correção.

7.2 ALOCAÇÃO DAS QUANTIDADES DE GÁS nos PONTOS DE SAÍDA e ZONAS DE SAÍDA

7.2.1 Para cada PONTO DE SAÍDA considerar-se-á como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA a parcela da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA no PONTO DE SAÍDA que tenha sido atribuída ao CARREGADOR DE SAÍDA pelo TRANSPORTADOR, segundo o seguinte critério:

- (i) Para PONTOS DE SAÍDA destinados exclusivamente ao atendimento de consumidores livres, autoprodutores ou autoimportadores (conforme definido na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL):
 - (a) Observado o item 7.2.3 abaixo, o CARREGADOR DE SAÍDA deverá informar, até às 10:00 (dez) horas de cada DIA OPERACIONAL, as QUANTIDADES DE GÁS apuradas pelo sistema de medição das instalações do(s) consumidor(es) livre(s), autoprodutores ou autoimportadores atendidos pelo CARREGADOR DE SAÍDA, nos termos da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL. Será alocada ao CARREGADOR DE SAÍDA a parcela resultante da distribuição da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA, proporcionalmente a tais QUANTIDADES DE GÁS informadas para cada consumidor livre, produtor ou autoimportador no PONTO DE SAÍDA em questão.
 - (b) Caso um ou mais carregadores de saída não informem a QUANTIDADE DE GÁS apurada nos termos do item (a) acima, o TRANSPORTADOR considerará que será alocada ao CARREGADOR DE SAÍDA a parcela resultante da distribuição da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA, proporcionalmente às QUANTIDADES DE GÁS programadas para cada carregador de saída no PONTO DE SAÍDA em questão.
- (ii) Para PONTOS DE SAÍDA destinados exclusivamente ao atendimento do mercado cativo da companhia distribuidora local de gás canalizado:
 - (a) Será alocada ao CARREGADOR DE SAÍDA a parcela resultante da distribuição da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA, proporcionalmente às QUANTIDADES DE GÁS programadas para cada carregador de saída no PONTO DE SAÍDA em questão;
- (iii) Para PONTOS DE SAÍDA destinados ao atendimento conjunto de consumidores livres (conforme definido na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL) e do mercado cativo da companhia distribuidora local de gás canalizado:
 - (a) Observado o item 7.2.3 abaixo, o CARREGADOR DE SAÍDA deverá tomar as providências necessárias para que a companhia distribuidora local de gás canalizado informe, até às 10:00 (dez) horas de cada DIA OPERACIONAL, a QUANTIDADE DE GÁS apurada pelo sistema de medição das instalações do(s) consumidor(es) livre(s) autoprodutores ou autoimportadores, nos termos da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL. Caso a companhia distribuidora local de gás canalizado não

informe a QUANTIDADE DE GÁS a ser atribuída ao(s) consumidor(es) livre(s), autoprodutores ou autoimportadores no prazo estabelecido, o TRANSPORTADOR considerará que será alocada aos CARREGADORES DE SAÍDA que estiverem atendendo os consumidores livres, autoprodutor(es) ou autoimportador(es) em questão, a quantidade de gás programada para atendimento a cada um dos CARREGADORES DE SAÍDA.

- (b) Será alocada aos demais carregadores de saída a parcela remanescente da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA, excluídas as QUANTIDADES DE GÁS alocadas conforme item acima, proporcionalmente às QUANTIDADES DE GÁS programadas por cada carregador de saída no PONTO DE SAÍDA em questão.

- 7.2.2 O CARREGADOR DE SAÍDA aceita e reconhece que as informações de que trata o item 7.2.1 (iii) “a” acima serão prestadas pela companhia distribuidora local de gás em seu nome, por sua conta e ordem. Para os efeitos do presente CONTRATO e da aplicação do critério de alocação previsto no item 7.2.1, o TRANSPORTADOR deverá considerar tais informações como tendo sido prestada pelo CARREGADOR DE SAÍDA.
- 7.2.3 Prevalecerá sobre os critérios pré-estabelecidos nos itens 7.2.1 ‘i’ e ‘iii’ o disposto no ACORDO DE ALOCAÇÃO que esteja em vigor no DIA OPERACIONAL e que tenha sido celebrado pelo TRANSPORTADOR e por todos os carregadores de saída que compartilharem o PONTO DE SAÍDA naquele mesmo DIA OPERACIONAL.
- 7.2.4 Caso, em um determinado DIA OPERACIONAL, haja programação de QUANTIDADE DE GÁS no PONTO DE SAÍDA para um carregador de saída que não tenha celebrado o ACORDO DE ALOCAÇÃO, a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA naquele DIA OPERACIONAL será atribuída na forma dos itens 7.2.1 ‘i’ e ‘iii’ e 7.2.2, conforme aplicável.
- 7.2.5 Sem prejuízo da aplicação do critério de alocação previsto no item 7.2.1 e 7.2.3, qualquer divergência e/ou disputa decorrente de erro ou falta das informações prestadas pelos carregadores de saída, ou por terceiros autorizados a prestá-las em seu nome, será dirimida exclusivamente entre os carregadores de saída que estiverem compartilhando o PONTO DE SAÍDA em questão. O TRANSPORTADOR permanecerá isenta de qualquer responsabilidade pela aplicação de penalidade e/ou custo adicional incorrido por quaisquer dos carregadores de saída decorrente de erro ou falta das informações de que trata este item.

7.3 Alocação das QUANTIDADES DE GÁS nos PONTOS DE INTERCONEXÃO

- 7.3.1 Para cada PONTO DE INTERCONEXÃO considerar-se-á como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA no PONTO DE INTERCONEXÃO a parcela resultante da distribuição da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA no PONTO DE INTERCONEXÃO entre os carregadores, segundo o seguinte critério:
 - (i) Caso a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA de todos os carregadores indiquem um mesmo sentido de fluxo de GÁS:
 - (a) considerar-se-á como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA a parcela da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE ENTRADA, que tenha sido atribuída ao CARREGADOR

DE ENTRADA pelo AGENTE A MONTANTE do referido PONTO DE INTERCONEXÃO, ficando estabelecido que o TRANSPORTADOR não será, em nenhuma hipótese, responsável pela realização de tais atribuições ou pela obtenção de tais informações, e não responderá por qualquer dano decorrente de tal atribuição;

7.3.1.1 considerar-se-á como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA a parcela resultante da distribuição da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA, proporcionalmente às QUANTIDADES DE GÁS programadas por cada CARREGADOR no PONTO DE INTERCONEXÃO em questão.

(ii) Caso a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA dos carregadores indiquem sentidos distintos de fluxo de GÁS de tal forma que a o resultado líquido seja o de uma entrada de gás na REDE DE TRANSPORTE, será observado o seguinte:

(a) ao(s) carregador(es) que tiver(em) nominado quantidades de gás com um sentido de fluxo de GÁS divergente do fluxo físico verificado no PONTO DE INTERCONEXÃO, considerar-se-á como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA;

(b) ao(s) carregador(es) que tiver(em) nominado quantidades de GÁS com um sentido de fluxo de GÁS coincidente com o fluxo físico verificado no PONTO DE INTERCONEXÃO, considerar-se-á como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA acrescida da quantidade de GÁS alocada nos termos do item (a) acima, distribuída entre os carregadores pelo AGENTE A MONTANTE do referido PONTO DE INTERCONEXÃO, ficando estabelecido que o TRANSPORTADOR não será, em nenhuma hipótese, responsável pela realização de tais atribuições ou pela obtenção de tais informações, e não responderá por qualquer dano decorrente de tal atribuição.

(iii) Caso a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA dos carregadores indiquem sentidos distintos de fluxo de GÁS de tal forma que o resultado líquido seja o de uma saída de gás na REDE DE TRANSPORTE, será observado o seguinte:

(a) ao(s) carregador(es) que tiver(em) nominado quantidades de gás com um sentido de fluxo de GÁS divergente do fluxo físico verificado no PONTO DE INTERCONEXÃO, considerar-se-á como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA.

(b) ao(s) carregador(es) que tiver(em) nominado quantidades de GÁS com um sentido de fluxo de GÁS coincidente com o fluxo físico verificado no PONTO DE INTERCONEXÃO, será alocada a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA acrescida da quantidade de GÁS alocada nos termos do item (a) acima, proporcionalmente às QUANTIDADES DE GÁS programadas por cada carregador no PONTO DE INTERCONEXÃO em questão.

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

7.4 Alocação de QUANTIDADES EXCEDENTES no PONTO DE ENTRADA

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

- (i) QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA: caso, em qualquer DIA OPERACIONAL, a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA, exceda a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA estabelecida em CONTRATO, esta QUANTIDADE DE GÁS será considerada uma QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA, até o limite da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA;
- (ii) QUANTIDADE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADA: caso, em qualquer DIA OPERACIONAL, para um determinado PONTO DE ENTRADA, a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA que exceda em mais de 1% (um por cento) da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA e não seja uma QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA, tais QUANTIDADES DE GÁS excedentes serão tratadas como QUANTIDADES EXCEDENTES NÃO-AUTORIZADAS para esse DIA OPERACIONAL e PONTO DE ENTRADA em questão, quantidade essa que será obtida mediante a aplicação da seguinte fórmula:

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

7.5 Alocação de QUANTIDADES EXCEDENTES na ZONA DE SAÍDA

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

- (i) QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA: caso, em qualquer DIA OPERACIONAL, a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA, exceda a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA estabelecida em CONTRATO, esta QUANTIDADE DE GÁS será considerada uma QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA, até o limite da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA;
- (ii) QUANTIDADE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADA: as QUANTIDADES DE GÁS que superem o limite estabelecido no item (i) acima serão consideradas como QUANTIDADES EXCEDENTES NÃO AUTORIZADAS.

7.5.2 Nas ZONAS DE SAÍDA, a QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA e a QUANTIDADE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADA serão calculadas levando-se em consideração a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA, obtida a partir da soma algébrica das QUANTIDADES DE GÁS alocadas em



cada PONTO DE SAÍDA que compõe a ZONA DE SAÍDA, e serão atribuídas a cada PONTO DE SAÍDA, quando necessário, de forma proporcional às QUANTIDADES DE GÁS alocadas em cada PONTO DE SAÍDA

CLÁUSULA OITAVA - FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE

- 8.1 Nos termos do item 3.3. d deste TCG, sujeito às características do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL incluindo, mas não se limitando, às hipóteses previstas em 2.1.5, 2.1.8 e 2.5 do Apêndice II deste Anexo I ao CONTRATO, será considerada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, em um determinado DIA OPERACIONAL, quando o TRANSPORTADOR:
- (i) No CONTRATO DE TRANSPORTE DE ENTRADA, não estiver apto a receber a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA (nela incluída a QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA, quando aplicável) em um determinado PONTO DE ENTRADA; ou
 - (ii) No CONTRATO DE TRANSPORTE DE SAÍDA, não disponibilizar ao CARREGADOR DE SAÍDA, em uma determinada ZONA DE SAÍDA, a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA (nela incluída a QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA, quando aplicável), de acordo com a PRESSÃO DE ENTREGA e as ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS.
- 8.2 Não será considerada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE quando as situações previstas no item 8.1 desta Cláusula acima forem decorrentes de pelo menos um dos seguintes eventos indicados nos itens 8.2.1, 8.2.2 e 8.2.3 desta Cláusula abaixo.
- 8.2.1 Não será considerada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE nos contratos de transporte de entrada ou nos contratos de transporte de saída:
- (i) FORÇA MAIOR do TRANSPORTADOR;
 - (ii) O TRANSPORTADOR esteja realizando MANUTENÇÃO PROGRAMADA, desde que atendidos os requisitos do item 4.2 do Apêndice I deste TCG;
 - (iii) O TRANSPORTADOR tenha enviado aos carregadores, conforme o caso, um AVISO DE REDUÇÃO DE FLUXO em virtude da ocorrência, ou da potencial ocorrência de GÁS DESCONFORME na REDE DE TRANSPORTE causada por um carregador de entrada;
 - (iv) Falha de fornecimento de gás no âmbito do(s) GSA TRANSPORTE ENTRADA ou falha de recebimento no âmbito do(s) GSA TRANSPORTE SAÍDA ou a rescisão de qualquer desses instrumentos, por qualquer motivo, salvo se por culpa exclusiva do TRANSPORTADOR;
 - (v) Existência de situações iminentes e comprovadas de risco, identificadas pelo TRANSPORTADOR, que possam ameaçar a integridade ou a segurança de suas instalações, de pessoas, ou do meio ambiente e que demandem a realização de uma MANUTENÇÃO NÃO-PROGRAMADA, nos termos do item 4.3 do Apêndice I deste TCG. Nestes casos, o TRANSPORTADOR poderá, preventivamente, reduzir ou interromper o SERVIÇO DE TRANSPORTE.



- (vi) Não programação ou redução da programação em virtude do disposto nos itens 3.4 deste TCG e nos itens 2.1.5, 2.1.8 e 2.5 do Apêndice II deste Anexo I ao CONTRATO.

8.2.1.1 Na hipótese prevista no item 8.2.1.(v) acima, o TRANSPORTADOR envidará todos os esforços necessários para regularizar o SERVIÇO DE TRANSPORTE em prazo razoável.

8.2.2 Não será considerada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE quando no contrato de transporte de entrada:

- (i) Um carregador de entrada não tiver disponibilizado no ponto de entrada, em um determinado DIA OPERACIONAL, QUANTIDADE DE GÁS igual à QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA;
- (ii) Um carregador de entrada tiver disponibilizado GÁS DESCONFORME no PONTO DE ENTRADA, tendo ou não enviado ao TRANSPORTADOR um AVISO DE GÁS DESCONFORME;
- (iii) Um carregador de entrada tiver disponibilizado GÁS com um PODER CALORÍFICO SUPERIOR inferior ao PODER CALORÍFICO DE REFERÊNCIA. Caso seja configurada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE no contrato de transporte de saída por este motivo, o CARREGADOR DE ENTRADA será exclusivamente responsável perante o carregador de saída e pelo pagamento de qualquer penalidade por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE a ele devido;
- (iv) A QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA, ao CARREGADOR DE ENTRADA, tiver sido maior ou igual a 95% (noventa e cinco por cento) da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA, ainda que a PRESSÃO DE ENTRADA tenha ficado acima do limite máximo contratual;
- (v) O(s) carregador(es) de entrada tenham enviado ao TRANSPORTADOR um AVISO DE GÁS DESCONFORME.

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

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



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

9.1 Penalidade por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE

9.1.1 Caracterizada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, o TRANSPORTADOR deverá pagar ao CARREGADOR, uma penalidade igual ao produto (i) 2 (duas) vezes do somatório da TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA, TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e TARIFA DE CAPACIDADE – EMPACOTAMENTO pelas (ii) QUANTIDADES DE GÁS não recebidas ou não entregues, conforme o caso, pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR em função da FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE.

9.2 Limites de Responsabilidade do TRANSPORTADOR

9.2.1 O valor máximo que o TRANSPORTADOR deverá pagar ao CARREGADOR em virtude de FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE ou qualquer outra penalidade, reparação ou indenização devida ao CARREGADOR, nos termos deste CONTRATO inclusive aquelas decorrentes de GÁS DESCONFORME, em cada ANO, ao valor equivalente à aplicação do percentual de 20% (vinte por cento) sobre o produto (i) da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA multiplicada pelo número de DIAS do ANO em questão pelo (ii) somatório da TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA, TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e TARIFA DE CAPACIDADE – EMPACOTAMENTO.

9.2.2 Acima desse limite, não será exigível do TRANSPORTADOR qualquer reparação por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, ou qualquer outra penalidade, reparação ou indenização devida ao CARREGADOR, nos termos deste CONTRATO inclusive aquelas decorrentes de GÁS DESCONFORME nos termos do Anexo I, do Apêndice IV do TCG.

9.2.3 As penalidades por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, ou qualquer outra penalidade, reparação ou indenização devida ao CARREGADOR, nos termos deste CONTRATO inclusive aquelas decorrentes de GÁS DESCONFORME, previstas nos itens 9.1. e 9.2 são consideradas, para todos os efeitos de direito, multa compensatória, ou seja, como prefixação de perdas e danos.

CLÁUSULA DÉCIMA – FATURAMENTO

10.1 Disposições Gerais

10.1.1 Até o 7º (sétimo) DIA ÚTIL de cada mês, o TRANSPORTADOR enviará para o CARREGADOR, conforme aplicável, os DOCUMENTOS DE COBRANÇA e os relatórios em formato de planilha eletrônica contendo as informações dos DOCUMENTOS DE COBRANÇA, quando aplicável, relativos: (a) os encargos previstos no Anexo I, Apêndice IV do CONTRATO correspondente ao mês calendário antecedente, (b) às penalidades e demais valores que tenham se tornado devidos pelo CARREGADOR, no mês calendário antecedente, nos termos deste CONTRATO, e (c) à venda de gás natural efetuada no mês calendário antecedente ao CARREGADOR para fins de BALANCEAMENTO.

10.1.2 O TRANSPORTADOR poderá cobrar os valores acima referidos mediante a emissão de DOCUMENTOS DE COBRANÇA distintos.

- 10.1.3 Em observância a LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, o TRANSPORTADOR emitirá os DOCUMENTOS DE COBRANÇA contra os estabelecimentos do CARREGADOR (matriz ou filial) indicados na ficha de cadastro do CARREGADOR, conforme aplicável.
- 10.1.4 O CARREGADOR se responsabiliza por manter atualizada suas informações em seu CADASTRO ÚNICO.
- 10.1.5. Os valores relativos (a) à venda de gás natural pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR para fins de BALANCEAMENTO, e (b) a outros créditos do CARREGADOR em face do TRANSPORTADOR nos termos do CONTRATO DE TRANSPORTE, serão faturados pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR por meio de DOCUMENTO DE COBRANÇA. A apresentação, eventual correção e pagamento dos DOCUMENTOS DE COBRANÇA emitidos pelo CARREGADOR serão efetuados nos mesmos prazos estabelecidos para os DOCUMENTOS DE COBRANÇA emitidos pelo TRANSPORTADOR contra o CARREGADOR, referentes à prestação do serviço de transporte.
- 10.2 Faturamento Dependente de Informações do CARREGADOR
- 10.2.1 O CARREGADOR deverá cooperar com o TRANSPORTADOR, prestando-lhe, sempre que aplicável, todas as informações necessárias para que o TRANSPORTADOR cumpra com suas obrigações legais relativas a faturamentos.
- 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 às 10:00 (dez) horas do terceiro DIA ÚTIL de cada MÊS, relativo ao MÊS anterior. Caso o CARREGADOR não apresente essas informações ao TRANSPORTADOR, até às 10:00 (dez) horas do terceiro DIA ÚTIL do MÊS, o TRANSPORTADOR poderá emitir os DOCUMENTOS DE COBRANÇA com base em informações e estimativas por ela detidas e realizadas (“DOCUMENTOS DE COBRANÇA ESTIMADOS”).
- 10.2.3 Se o TRANSPORTADOR identificar, após a emissão de DOCUMENTOS DE COBRANÇA ESTIMADOS, que os valores que lhe são devidos são maiores do que os que foram lançados nos DOCUMENTOS DE COBRANÇA ESTIMADOS, o TRANSPORTADOR terá o direito de cobrar do CARREGADOR a diferença apurada, corrigida monetariamente e com os acréscimos moratórios previstos no item 10.6 deste TCG, em observância com o disposto na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL.
- 10.2.4 Se o CARREGADOR comprovar ao TRANSPORTADOR que os valores cobrados em determinado DOCUMENTO DE COBRANÇA ESTIMADO são superiores aos efetivamente devidos, o TRANSPORTADOR deverá reconhecer um crédito do CARREGADOR no valor da diferença apurada em seu favor. O CARREGADOR poderá compensar esse crédito no pagamento do primeiro DOCUMENTO DE COBRANÇA emitido após a referida comprovação, e, se necessário, em DOCUMENTOS DE COBRANÇA subsequentes, até a integral extinção deste crédito. O valor do referido crédito será sujeito apenas à atualização monetária pela variação do índice IGP-M entre a data do pagamento do DOCUMENTO DE COBRANÇA ESTIMADO até a data da emissão de cada DOCUMENTO DE COBRANÇA subsequente que será pago por compensação.

10.2.5 Em qualquer das hipóteses previstas nos itens 10.2.2 e 10.2.3, após o vencimento das respectivas obrigações de pagamento do CARREGADOR no prazo previsto no item 10.4.1, o TRANSPORTADOR poderá executar a GARANTIA DO CONTRATO, nos termos da Cláusula Quinze deste TCG.

10.3 Correções de Faturamento

10.3.1 Se o TRANSPORTADOR apurar diferenças de QUANTIDADES DE GÁS em decorrência de eventos de medição, nos termos do Apêndice I deste TCG, o respectivo ajuste deverá ser formalizado nos DOCUMENTOS DE COBRANÇA relativo ao MÊS do término dos procedimentos de apuração previstos no referido Apêndice I, o respectivo acerto deverá ser formalizado nos DOCUMENTOS DE COBRANÇA, desde que não exceda ao prazo previsto na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, da seguinte forma:

- (i) Caso seja apurada uma QUANTIDADE DE GÁS transportada superior à que tiver sido objeto de um DOCUMENTO DE COBRANÇA, o TRANSPORTADOR realizará os ajustes necessários no DOCUMENTO DE COBRANÇA, que poderá ser emitido a partir do término do procedimento de apuração previsto no item 2.7 do Apêndice I deste TCG, incluindo no DOCUMENTO DE COBRANÇA a ser emitido(a) o acréscimo das diferenças apuradas às QUANTIDADES DE GÁS recebidas ou entregues no mês faturado por meio do referido DOCUMENTO DE COBRANÇA e (b) o valor dos respectivos encargos e penalidades relativos às diferenças apuradas que deixaram de ser exigidas por meio do DOCUMENTO DE COBRANÇA originário; e
- (ii) Caso seja apurada uma QUANTIDADE DE GÁS transportada inferior à que tiver sido objeto de um DOCUMENTO DE COBRANÇA, o TRANSPORTADOR realizará os ajustes necessários no DOCUMENTO DE COBRANÇA, que poderá ser emitido a partir do término do procedimento de apuração previsto nos itens 2.7.6 e 2.7.7 do Apêndice I deste TCG, incluindo no DOCUMENTO DE COBRANÇA a ser emitido (a) a dedução das diferenças apuradas das QUANTIDADES DE GÁS recebidas ou entregues no mês faturado por meio do referido DOCUMENTO DE COBRANÇA e (b) o valor dos respectivos encargos e penalidades relativos às diferenças apuradas que porventura foram indevidamente exigidos por meio do DOCUMENTO DE COBRANÇA originário.

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

10.3.3 Na hipótese de o TRANSPORTADOR identificar quaisquer outras diferenças não decorrentes de eventos de medição mencionados nos itens 10.3.1 e 10.3.2 acima, o TRANSPORTADOR emitirá um novo DOCUMENTO DE COBRANÇA para fins de acréscimo ou dedução das diferenças identificadas, incluindo correção monetária prevista no item 10.2.4.

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

10.4 Prazo e Forma de Pagamento

- 10.4.1 O CARREGADOR pagará ao TRANSPORTADOR os valores indicados em cada DOCUMENTO DE COBRANÇA até o 21º (vigésimo primeiro) DIA do mês calendário da data da emissão do DOCUMENTO DE COBRANÇA em questão. Se, em decorrência de motivo exclusivamente imputável ao TRANSPORTADOR, este enviar o DOCUMENTO DE COBRANÇA ao CARREGADOR após o 7º (sétimo) DIA ÚTIL do mês calendário, o CARREGADOR efetuará o pagamento até o 20º (vigésimo) Dia após a data do recebimento do respectivo DOCUMENTO DE COBRANÇA,.
- 10.4.2 O CARREGADOR efetuará o pagamento devido nos termos do DOCUMENTO DE COBRANÇA por um dos meios de pagamento que lhe tenham sido previamente notificados pelo TRANSPORTADOR, sendo certo que será permitido ao CARREGADOR o pagamento por meio de boleto bancário, transferência ou depósito de fundos, com disponibilidade imediata, em conta de titularidade do TRANSPORTADOR, junto a instituição financeira situada em território nacional e indicada no DOCUMENTO DE COBRANÇA.
- 10.4.3 Se o vencimento do DOCUMENTO DE COBRANÇA ocorrer em um DIA no qual a instituição financeira indicada pelo TRANSPORTADOR não estiver aberta, o CARREGADOR deverá efetuar o pagamento em questão no 1º (primeiro) DIA ÚTIL subsequente em que o referido banco esteja aberto.

10.5 Obrigatoriedade de Pagamento Integral

- 10.5.1 O CARREGADOR efetuará o pagamento integral dos valores indicados no DOCUMENTO DE COBRANÇA, sem qualquer dedução, retenção ou compensação, exceto se expressamente permitido neste CONTRATO, ainda que algum valor seja objeto de disputa, observados os termos da Cláusula Onze deste TCG.
- 10.5.2 Sem prejuízo de quaisquer outros direitos de que disponha, o TRANSPORTADOR poderá compensar quaisquer quantias vencidas e devidas pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR com toda e qualquer quantia devida pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR nos termos deste CONTRATO DE TRANSPORTE ou de outros contratos de transporte dos quais o TRANSPORTADOR e o CARREGADOR sejam partes.

10.6 Encargos Moratórios

- 10.6.1 Exceto se especificamente disposto em contrário em outra disposição deste, todo e qualquer valor devido por uma das PARTES à outra e que não for pago no prazo contratualmente estabelecido sujeitará a PARTE inadimplente ao seguinte: (a) atualização monetária do valor devido de acordo com a variação positiva do IGP-M, (b) juros moratórios simples de 1% (um por cento) ao MÊS, *pro rata die*, desde a data do vencimento original até a data do efetivo pagamento (inclusive) calculados sobre o valor



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

- 10.6.2 Sem prejuízo das disposições do item 10.6.1 desta Cláusula do TCG, caso o TRANSPORTADOR incorra em quaisquer danos ou prejuízos em decorrência da mora ou inadimplemento do CARREGADOR no pagamento dos DOCUMENTOS DE COBRANÇA por eles devidos, tais como multas, penalidades ou custos adicionais perante outro carregador ou terceiros, os danos e prejuízos que excederem o valor dos juros moratórios e da multa devidos nos termos do item 10.6.1 deverão ser indenizados pelo CARREGADOR.
- 10.6.3 Se, após 5 (cinco) DIAS do vencimento de determinado DOCUMENTO DE COBRANÇA, o CARREGADOR ainda não tiver efetuado seu integral pagamento com os acréscimos previstos no item 10.6.1 desta Cláusula, o TRANSPORTADOR poderá, a seu critério, (i) optar por limitar ou suspender a prestação dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE em favor do CARREGADOR, e (ii) executar a GARANTIA DO CONTRATO até a integral liquidação do crédito. O CARREGADOR não fará jus a qualquer indenização em decorrência da limitação ou suspensão dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE nos termos deste item 10.6.3.

10.7 Tributos sobre o faturamento

- 10.7.1 Os valores das tarifas previstas no Anexo I, Apêndice IV, do CONTRATO e demais valores devidos pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR nos termos do CONTRATO DE TRANSPORTE não incluem quaisquer TRIBUTOS. Nos DOCUMENTOS DE COBRANÇA, os TRIBUTOS serão acrescidos aos valores devidos pelo CARREGADOR nos termos do CONTRATO DE TRANSPORTE.
- 10.7.2 Se, durante o prazo de vigência do CONTRATO DE TRANSPORTE, algum TRIBUTO incidente sobre o faturamento vier a ser criado, extinto, majorado ou reduzido, a respectiva alteração será refletida nos DOCUMENTOS DE COBRANÇA, de forma que o TRANSPORTADOR permaneça auferindo o mesmo valor líquido que receberia caso não tivesse havido a referida modificação.
- 10.7.3 O CARREGADOR se manterá cadastrado e vinculado e/ou credenciado durante toda a vigência do CONTRATO ao Ajuste SINIEF 03/2018 (ou a qualquer ato normativo subsequente que venha a substituí-lo ou a conceder tratamento diferenciado às obrigações tributárias relacionadas às operações de circulação e prestações de serviço de transporte de gás natural por meio de gasoduto) ao qual o TRANSPORTADOR houver aderido ou estiver vinculado, ou no âmbito do qual estiver credenciado, nos termos exigidos pela regulamentação do regime fiscal diferenciado em questão.

CLÁUSULA ONZE – COBRANÇAS OBJETO DE CONTROVÉRSIA

- 11.1. As PARTES terão o prazo de 15 (quinze) DIAS após a data do recebimento de qualquer DOCUMENTO DE COBRANÇA para questionar os valores cobrados pela outra PARTE. Após o decurso do referido prazo, o DOCUMENTO DE COBRANÇA não questionado será considerado aceito, para todos os fins de direito, ressalvadas as hipóteses previstas nos itens 10.2 e 10.3 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 reconhecer ter sido indevidamente cobrada, acrescida de correção monetária e dos juros moratórios, conforme item 10.6, desde a data do pagamento do DOCUMENTO DE COBRANÇA até a data de sua restituição em favor da PARTE reclamante.
- 11.4. Se a PARTE reclamante não concordar com o entendimento da PARTE reclamada, deverá adotar os procedimentos previstos na Cláusula 14.2 para Solução de Controvérsias. A PARTE que, por decisão do TRIBUNAL ARBITRAL ou do PERITO, deva restituir, a quantia controversa, deverá também pagar à outra PARTE os encargos moratórios previstos no item 10.6, cujo total será calculado sobre a quantia controversa levando em consideração o tempo decorrido desde o vencimento da quantia controversa ou de seu pagamento até a referida decisão, o que ocorrer por último.

CLÁUSULA DOZE – FORÇA MAIOR

12.1 Conceito Genérico

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

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

12.2 Abrangência

12.2.1 Sem prejuízo da caracterização de quaisquer outros eventos como FORÇA MAIOR e apenas a título meramente exemplificativo, as PARTES concordam que os eventos abaixo

relacionados, desde que atendido o disposto no item 12.1 desta Cláusula acima, serão aceitos como eventos de FORÇA MAIOR:

- (i) ato de atentado público ou terrorista, guerra declarada ou não, ameaça de guerra, revolução, guerrilha, insurreição, comoção civil, revolução, tumulto, rebelião, insurreição militar, golpe de estado, estado de sítio, declaração de estado de emergência ou lei marcial, embargo ou bloqueio ou greve que afete ambas as PARTES;
- (ii) tentativa de furto de combustível e/ou GÁS NATURAL, ato de sabotagem, de terrorismo, de vandalismo, de invasões ou ocupação posterior das faixas de duto ou de destruição acidental de instalações da PARTE AFETADA, ainda que parcial, desde que sem culpa desta;
- (iii) cataclismos, raios, terremotos, tornados, incêndios, tempestades, inundações, explosões, deslizamento de encostas e eventos meteorológicos excepcionais, e outros fatos da natureza;
- (iv) MUDANÇA DE LEGISLAÇÃO APLICÁVEL que afete de forma substancial e adversa o objeto do CONTRATO ou a PARTE AFETADA;
- (v) qualquer evento ou situação que afete, comprovadamente, o cumprimento das obrigações do TRANSPORTADOR em qualquer contrato de transporte ou nos CONTRATOS LEGADOS, desde que tal evento ou situação possa ser caracterizado como FORÇA MAIOR, incluindo eventos de FORÇA MAIOR que afetem o cumprimento do GSA TRANSPORTE ENTRADA ou GSA TRANSPORTE SAÍDA;
- (vi) desapropriação, confisco, aquisição compulsória, ou nacionalização de todos ou de parcela substancial dos ativos de uma PARTE.
- (vii) ataques cibernéticos que impactem sistemas e equipamentos de tecnologia da informação e tecnologia operacional de qualquer das PARTES, resultando em acesso ou uso não autorizado ou na impossibilidade de acesso ou utilização de referidos sistemas e equipamentos e/ou em modificação, destruição, eliminação, perda, alteração, transmissão, comunicação, difusão e/ou cópia não autorizadas de dados ou software, ou consumo de recursos de computador/servidores, incluindo, sem limitação, malwares, ransomwares e ataques de negação de serviço (denial-of-service attacks), os quais, simultaneamente ou não, de forma conjunta ou separada, possam afetar negativamente as atividades do TRANSPORTADOR ou impedir a operação segura e eficiente do SISTEMA DE TRANSPORTE.

12.3 Eventos Excluídos

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

- (i) alteração das condições econômicas e financeiras da PARTE AFETADA, incapacidade financeira, falta de fundos, mudança de condições de mercado para compra, venda e transporte de gás natural, falta de reservas necessárias de gás

natural, ou a incapacidade de tomar fundos emprestados;

- (ii) greve dos empregados de uma PARTE ou qualquer outra perturbação de natureza similar executada somente pelos empregados, agentes, contratados ou subcontratados da PARTE, que afete apenas uma das PARTES;
- (iii) qualquer prejuízo accidental, quebra ou falha de instalações, maquinário ou equipamento pertencente a uma PARTE, ou qualquer evento ligado ao seu negócio, exceto se tal prejuízo accidental, quebra ou falha de instalações, maquinário ou equipamento ocorrer em virtude de um evento de FORÇA MAIOR;
- (iv) atraso no desempenho das obrigações assumidas por contratados ou subcontratados de uma PARTE que afetem o cumprimento de quaisquer obrigações assumidas por tal PARTE;
- (v) qualquer evento, de FORÇA MAIOR ou não, ocorrido a um contratado ou subcontratado do CARREGADOR DE ENTRADA, que o impeça de disponibilizar o GÁS nos PONTOS DE ENTRADA, ou do CARREGADOR DE SAÍDA de retirar GÁS nos PONTOS DE SAÍDA;
- (vi) ressalvados os eventos previstos no item 12.2.1 (vi) e abrangidos pelo conceito de FORÇA MAIOR, qualquer evento, de FORÇA MAIOR ou não, ocorrido aos demais contratados ou subcontratados do TRANSPORTADOR, que o impeça de receber o GÁS nos PONTOS DE ENTRADA, ou do TRANSPORTADOR entregar GÁS nos PONTOS DE SAÍDA;

12.4 Procedimento na Ocorrência de FORÇA MAIOR

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

e ações em documentação ou registro disponível;

- (iii) propiciará à outra PARTE meios razoáveis para a obtenção de informações adicionais sobre a hipótese ou circunstância de FORÇA MAIOR, outorgando à outra PARTE, quando possível, o acesso a qualquer instalação afetada pelo evento, para uma inspeção local, por conta do risco da PARTE que deseje inspecionar; e
- (iv) informará prontamente sobre a cessação dos efeitos do evento, retomando o cumprimento de suas obrigações previstas no CONTRATO imediatamente após as hipóteses de FORÇA MAIOR serem sanadas, deixarem de existir ou serem havidas por encerradas.

12.5 Efeitos de FORÇA MAIOR

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

12.6 Obrigações Não Excluídas

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

12.7 Encargos Devidos Durante a FORÇA MAIOR

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

12.8 Evento de FORÇA MAIOR do TRANSPORTADOR

- 12.8.1 Sem prejuízo do disposto no 12.7.1 desta Cláusula, caso o evento ou circunstância de FORÇA MAIOR afete o TRANSPORTADOR na sua capacidade de prestar o SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME e a parcela do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE relativa à QUANTIDADE DE GÁS afetada pela FORÇA MAIOR paga pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR constituirá um crédito em favor do CARREGADOR que será deduzido de futuros ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, no limite do percentual de 10% (dez por cento) da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA de cada mês, até que seja compensado o total do referido crédito ou até o término da vigência deste CONTRATO, o que ocorrer primeiro.

12.9 Evento de FORÇA MAIOR do CARREGADOR

12.9.1 Caso o evento ou circunstância de FORÇA MAIOR afete o CARREGADOR na sua capacidade de disponibilizar GÁS ou GÁS PARA USO DO SISTEMA no PONTO DE ENTRADA, ou de retirar GÁS no PONTO DE SAÍDA, conforme o caso, a parcela do somatório ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE relativa à QUANTIDADE DE GÁS correspondente à capacidade de transporte afetada pela FORÇA MAIOR permanecerá devida pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR, e constituirá um crédito em favor do CARREGADOR que será deduzido de futuros ENCARGOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, no limite do percentual de 10% (dez por cento) da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA de cada mês, até que seja compensado o total do referido crédito ou até o término da vigência deste CONTRATO, o que ocorrer primeiro

12.10 Do FATO DO PRÍNCIPE

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

CLÁUSULA TREZE – TÉRMINO ANTECIPADO DO CONTRATO

13.1 Eventos de Rescisão por Motivo Imputável ao CARREGADOR

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

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

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

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

- 13.1.3 Na hipótese de rescisão do CONTRATO na forma dos itens 13.1.1 e 13.1.2 desta Cláusula, o CARREGADOR está obrigado a pagar ao TRANSPORTADOR, como indenização aplicável a tal rescisão, o valor das perdas e danos diretos, excluídos os danos indiretos e lucros cessantes..
- 13.1.4 O CARREGADOR desde já autoriza o TRANSPORTADOR a exercer, em caso de rescisão na forma acima, todos os seus direitos em relação à GARANTIA DE PAGAMENTO constituída nos termos da Cláusula Quinze, inclusive, mas sem limitar, providenciar a excussão da garantia e receber a indenização de todo e qualquer valor devido ao Transportador nos termos do Contrato, inclusive pela sua rescisão, diretamente do agente garantidor, sem prejuízo do direito do CARREGADOR de iniciar uma ARBITRAGEM na forma do item 13.1.5 abaixo.
- 13.1.5 Caso o CARREGADOR não concorde com os valores apresentados pelo TRANSPORTADOR na NOTIFICAÇÃO mencionada no item 13.1.2 desta Cláusula, poderá recorrer à instauração de processo de ARBITRAGEM.

13.2 Eventos de Rescisão por Motivo Imputável ao TRANSPORTADOR

- 13.2.1 Os seguintes eventos darão ao CARREGADOR o direito de requerer a rescisão imediata do CONTRATO:
- (i) atraso no pagamento de um DOCUMENTO DE COBRANÇA, sendo atraso por período igual ou superior a 30 (trinta) DIAS contados do pagamento de um DOCUMENTO DE COBRANÇA, salvo se submetido ao procedimento previsto na Cláusula Onze. O CARREGADOR estará autorizado a compensar os valores relativos a tais DOCUMENTOS DE COBRANÇA com quaisquer valores devidos pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR, desde que o CARREGADOR tenha notificado o TRANSPORTADOR de sua intenção de fazê-lo. Se tal compensação não for suficiente para quitar o montante referente a tal não pagamento, o CARREGADOR poderá rescindir o CONTRATO;
 - (ii) se, em decorrência de FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, o TRANSPORTADOR deixar de transportar uma QUANTIDADE DE GÁS superior a 90% (noventa por cento) da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA por um período superior a 30 (trinta) DIAS contínuos ou 45 (quarenta e cinco) DIAS alternados a cada ANO.
- 13.2.2 Ocorrendo qualquer um dos eventos de rescisão estabelecidos no item 13.2.1 desta Cláusula, o CARREGADOR terá o direito de rescindir o CONTRATO mediante a entrega de nova NOTIFICAÇÃO ao TRANSPORTADOR informando a sua decisão de rescindir o CONTRATO e apresentando demonstrativo do cálculo da indenização devida nos termos do item 13.2.3 abaixo. A indenização devida nos termos do item 13.2.3 desta Cláusula deverá ser paga pelo TRANSPORTADOR no prazo de 30 (trinta) DIAS a contar do recebimento da referida NOTIFICAÇÃO.

Na hipótese de rescisão do CONTRATO em decorrência de evento de rescisão imputável ao TRANSPORTADOR, este se obrigará a pagar ao CARREGADOR, como indenização única e



aplicável a tal rescisão, o valor das perdas e danos comprovadamente e diretamente sofridos pelo CARREGADOR, excluídos desse valor quaisquer danos indiretos e lucros cessantes decorrentes desta rescisão, limitada tal indenização aos valores totais previstos na cláusula 9.2.

CLÁUSULA QUATORZE – LEI APLICÁVEL E SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS

14.1 Lei Aplicável

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

14.2 Solução Amigável

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

14.3 ARBITRAGEM

14.3.1 Diante de quaisquer controvérsias concernentes à interpretação ou à execução deste CONTRATO e que não sejam resolvidas por meio de PERITAGEM, ou na forma do item 14.2 acima desta Cláusula, serão resolvidas definitivamente por um tribunal de árbitros (“TRIBUNAL ARBITRAL”), o qual aplicará, na solução da controvérsia, a legislação substantiva brasileira (“ARBITRAGEM”). Qualquer das PARTES, que deseje instaurar uma ARBITRAGEM, deverá enviar NOTIFICAÇÃO por escrito nesse sentido à outra PARTE detalhando os fundamentos da controvérsia.

14.3.2 A ARBITRAGEM será regida, em todos os seus procedimentos, pelo Regulamento do Centro de Arbitragem e Mediação da Câmara de Comércio Brasil-Canadá (“CAM- CCBC”), exceto na hipótese de tais regras estarem em conflito com qualquer disposição do CONTRATO, hipótese na qual prevalecerão as disposições do CONTRATO, e será realizada na Cidade de Rio de Janeiro, Estado de Rio de Janeiro, Brasil, sendo que a administração da ARBITRAGEM caberá ao CAM-CCBC, salvo se as PARTES, de comum acordo, elegerem outro órgão para administrar a ARBITRAGEM.

14.3.3 O idioma da ARBITRAGEM e de sua decisão será o português.

14.3.4 O Tribunal Arbitral será constituído de 3 (três) membros, observando-se as seguintes disposições:

- (i) a PARTE que tiver suscitado a controvérsia (primeira PARTE) enviará NOTIFICAÇÃO à outra PARTE (segunda PARTE), indicando claramente o objeto da controvérsia e informando o nome de seu ÁRBITRO (PRIMEIRO ÁRBITRO);
- (ii) dentro de 30 (trinta) DIAS do recebimento da NOTIFICAÇÃO supramencionada, a segunda PARTE informará à primeira PARTE, também por NOTIFICAÇÃO, o nome de seu ÁRBITRO (SEGUNDO ÁRBITRO). Caso contrário, a primeira PARTE poderá requerer ao Presidente da Câmara de Arbitragem, escolhida nos termos do item 14.3.2 desta Cláusula, que eleja o SEGUNDO ÁRBITRO;
- (iii) dentro de 14 (quatorze) DIAS da nomeação do SEGUNDO ÁRBITRO, ambos os ÁRBITROS elegerão um TERCEIRO ÁRBITRO, que presidirá os trabalhos; e
- (iv) se não houver consenso sobre o TERCEIRO ÁRBITRO, sua indicação ficará a cargo do CAM-CCBC.

14.3.5 Na hipótese do Regulamento do CAM-CCBC ser omissivo quanto a quaisquer aspectos procedimentais, as omissões serão supridas pelos ÁRBITROS por referência à Lei 9.307, de 23 de setembro de 1996.

14.3.6 Aos ÁRBITROS caberá resolver todas as controvérsias relativas ao litígio submetido à ARBITRAGEM. A ARBITRAGEM será necessariamente de direito, sendo vedado o julgamento por equidade ou com base em usos e costumes.

14.3.7 As PARTES deverão cooperar de boa-fé no fornecimento aos ÁRBITROS de qualquer informação razoavelmente necessária para resolver a disputa.

14.3.8 A ARBITRAGEM, assim como documentos e informações levados à ARBITRAGEM, estarão sujeitos ao compromisso de sigilo e de confidencialidade estipulado neste CONTRATO.

14.3.9 No prazo de 90 (noventa) DIAS a partir da instituição da ARBITRAGEM, os ÁRBITROS apresentarão a sentença arbitral.

14.3.10 A sentença arbitral deverá observar os requisitos da Lei 9.307, de 23 de setembro de 1996 e será considerada final e definitiva, obrigando as PARTES ao seu cumprimento.

14.3.11 Não obstante o disposto nesta Cláusula Quatorze, cada uma das PARTES se reserva o direito de recorrer ao Poder Judiciário com o objetivo de (a) assegurar a instituição da ARBITRAGEM; (b) obter medidas cautelares de proteção de direitos previamente à instituição da ARBITRAGEM, devendo, não obstante tal fato, o mérito da questão ser decidido em ARBITRAGEM, sendo que qualquer procedimento neste sentido não será considerado como ato de renúncia à ARBITRAGEM como o único meio de solução de conflitos escolhido pelas PARTES; (c) executar qualquer decisão da ARBITRAGEM, inclusive, mas não apenas, da sentença arbitral; (d) pleitear a nulidade da sentença arbitral, conforme previsto em LEGISLAÇÃO APLICÁVEL; e (e) executar quantias líquidas e certas que comportem processo de execução judicial.

14.3.12 Na hipótese de as PARTES recorrerem ao Poder Judiciário, na forma do item 14.3.11 acima,



as PARTES elegem como foro competente o foro da Cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, com renúncia a qualquer outro, por mais privilegiado que seja.

14.3.13 A instauração de ARBITRAGEM não suspenderá o cumprimento de qualquer obrigação do CONTRATO.

14.3.14 Quando pelo menos 2 (duas) controvérsias entre o TRANSPORTADOR e carregadores distintos decorrerem do mesmo evento, o TRANSPORTADOR poderá requerer a reunião de tais controvérsias em uma única ARBITRAGEM envolvendo todos os interessados. Nessa hipótese, salvo se todos os interessados acordarem em sentido contrário, todos os 03 (três) ÁRBITROS serão eleitos pelo presidente da Câmara de Arbitragem eleita na forma do item 14.3.2 desta Cláusula. Na hipótese de os ÁRBITROS concluírem que a responsabilidade do TRANSPORTADOR em indenizar quaisquer carregadores decorre de um evento imputável a outros carregadores, o TRANSPORTADOR ficará exonerado de qualquer responsabilidade relativa a tal indenização.

14.3.15 Para as demais questões, as PARTES elegem o foro da Cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, como único competente, com renúncia expressa a qualquer outro, por mais privilegiado que seja.

14.4 PERITAGEM

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

14.5. Nomeação do PERITO

14.5.1 Os procedimentos para nomeação do PERITO serão os seguintes:

- (i) a PARTE que desejar submeter a controvérsia a um PERITO deverá comunicar tal intenção à outra PARTE, mediante NOTIFICAÇÃO, relatando, de forma pormenorizada, os motivos da controvérsia;
- (ii) de comum acordo, as PARTES deverão, no prazo de 60 (sessenta) DIAS da entrega da NOTIFICAÇÃO a que se refere a alínea (i) precedente, designar o PERITO responsável pelo exame da matéria controversa;
- (iii) se dentro do prazo definido na alínea (ii) precedente as PARTES não chegarem a um consenso sobre o PERITO a ser designado, então a PARTE que tiver suscitado a controvérsia deverá, no prazo de 5 (cinco) DIAS, contratar a referida PERITAGEM junto a uma das seguintes empresas internacionalmente reconhecidas e com representação no país: Det Norske Veritas (DNV), Bureau Veritas (BV), American Bureau of Shipping (ABS) e Lloyd's Registers;
- (iv) os termos do instrumento de nomeação do PERITO, inclusive honorários, serão acordados entre este e as PARTES, ressalvada a hipótese do item (iii) acima, que deverão cooperar no sentido de sua definição no prazo mais breve possível;

- (v) na superveniência ou revelação de fato que possa colocar sob suspeita a isenção ou a qualificação de um PERITO em relação à controvérsia, ou porque alguma PARTE considere que existe risco material em algum conflito de interesses que possa influir na decisão do PERITO, as PARTES deverão tentar uma solução de consenso sobre o afastamento do PERITO no prazo de 7 (sete) DIAS, contados da data em que tome ciência desse fato, de sua revelação ou omissão. Não havendo acordo em tal prazo, a controvérsia deverá ser levada à ARBITRAGEM.

14.6 Qualificações do PERITO

14.6.1 A pessoa a ser nomeada como PERITO:

- (i) deverá ser qualificada por formação técnica, experiência e treinamento para opinar sobre a controvérsia;
- (ii) não poderá ter conflito de interesses, antes ou depois de aceitar sua nomeação;
- (iii) não poderá, se pessoa física, no momento de sua nomeação ou durante sua atuação como PERITO de tal controvérsia, ocupar cargo de diretor, chefe de escritório, empregado, prestador de serviço, ainda que por pessoa interposta ou consultor de uma das Partes ou de alguma afiliada das mesmas; nem poderá ter ocupado qualquer desses cargos ou funções nos 3 (três) anos anteriores à sua nomeação como PERITO.

14.7 Confidencialidade

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

14.7.2 Os empregados ou consultores profissionais do PERITO deverão, antes do recebimento das informações, dados ou documentos a que se refere o item 14.7.1 supra, assumir obrigações específicas com o PERITO no sentido de mantê-los sob estrita confidencialidade.

14.8 Laudo Pericial

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

- (i) relatório, que conterá os nomes das PARTES e um resumo da controvérsia;
- (ii) os fundamentos da decisão, onde serão analisadas as questões técnicas submetidas ao PERITO;

- (iii) o dispositivo, em que o PERITO resolverá as questões que lhes forem submetidas e estabelecerá o prazo para o cumprimento da decisão, se for o caso;
- (iv) a data e o lugar em que foi proferido o julgamento; e
- (v) a alocação entre as PARTES dos custos decorrentes da PERITAGEM, observado o disposto no item 14.10.

14.9 Obrigações e Prerrogativas do PERITO

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

- (i) julgar com imparcialidade a controvérsia, baseando-se tão-somente nos fatos e dados apresentados pelas PARTES;
- (ii) decidir a controvérsia no prazo determinado, que não poderá exceder 60 (sessenta) DIAS após a confirmação de sua nomeação, descontados os DIAS de demora no recebimento de informações solicitadas ou de respostas a consultas ou notificações enviadas a qualquer PARTE;
- (iii) manter e diligenciar pela confidencialidade das informações, dados ou documentos pertinentes à PERITAGEM;
- (iv) notificar previamente à outra PARTE, com antecedência de 10 (dez) DIAS, qualquer reunião que tencione realizar com uma PARTE, facultando àquela outra a participação no referido encontro;
- (v) devolver, à PARTE que lhes tiver remetido, todas as informações, dados ou documentos (e respectivas cópias) encaminhados para a execução de seu trabalho, tão logo o tenha concluído;
- (vi) apresentar, por escrito, declaração de que atende os requisitos do item 14.6 desta Cláusula, bem como comprometendo-se a não prestar serviços ou exercer qualquer cargo ou função em qualquer das PARTES, durante o período de 3 (três) anos após a conclusão da PERITAGEM, salvo outro serviço de peritagem; e
- (vii) requerer das PARTES quaisquer informações, dados ou documentos adicionais que considere necessários ao julgamento da controvérsia, bem como contratar qualquer técnico ou consultor independente, desde que previamente aprovado pelas PARTES.

14.9.2 O PERITO deverá ignorar todas as informações, dados ou documentos a ele remetidos após o prazo de 30 (trinta) DIAS de sua nomeação, salvo os enviados para atendimento a um pedido específico, cujo prazo de entrega será de no máximo 10 (dez) DIAS a partir de sua solicitação.

14.10 Obrigações e Direitos das PARTES

14.10.1 Cada PARTE terá, em relação ao PERITO e à outra PARTE, as seguintes obrigações durante

o procedimento de PERITAGEM:

- (i) enviar ao PERITO, no prazo máximo de 30 (trinta) DIAS de sua nomeação, os documentos com as informações necessárias ao julgamento da controvérsia;
- (ii) enviar para o PERITO, no prazo máximo de 10 (dez) DIAS da solicitação, todas as informações adicionais específicas que o PERITO julgue necessárias ao desenvolvimento de seu trabalho, salvo se, por razões justificáveis, não for possível cumprir tal prazo;
- (iii) enviar simultaneamente cópias das informações, dados ou documentos a que se referem as duas alíneas precedentes à outra PARTE, a qual terá o direito de comentá-los ou contestá-los, desde que o faça por escrito e no prazo de 10 (dez) DIAS contados a partir da data de recebimento de tais informações, dados ou documentos;
- (iv) arcar com os respectivos custos para envio das informações ao PERITO e à outra PARTE, bem como as despesas com advogados, consultores, testemunhas, empregados e outras pessoas envolvidas nesse processo;
- (v) arcar com 50% (cinquenta por cento) dos custos e despesas comuns de PERITAGEM, dentre os quais:
 - (a) honorários do PERITO; e
 - (b) honorários de consultor independente requisitado pelo PERITO, desde que aceito de comum acordo pelas PARTES;
- (vi) acatar a decisão final do PERITO, que será vinculante e exequível para as PARTES, não cabendo recurso a ARBITRAGEM ou ao Poder Judiciário, exceto nas hipóteses permitidas em LEGISLAÇÃO APLICÁVEL;
- (vii) transcorrido o prazo para solução da controvérsia previsto no item 14.9.1 desta Cláusula sem que o PERITO tenha proferido o laudo pericial, qualquer das Partes poderá levar a controvérsia à ARBITRAGEM. Uma vez instaurada a ARBITRAGEM, extinguir-se-á, automaticamente, a PERITAGEM;
- (viii) as PARTES se comprometem a não contratar o PERITO para cargo de diretor, empregado, prestador de serviço, conselheiro, ou consultor, ainda que por pessoa interposta de uma das PARTES ou de alguma sociedade na qual qualquer PARTE tenha participação acionária, direta ou indiretamente, pelo prazo de 3 (três) anos, contados da data em que o laudo pericial foi proferido, salvo para outro serviço de PERITAGEM.

14.10.2 Após a decisão final, a PARTE vencedora será reembolsada, pela PARTE perdedora, de todos os custos por ela comprovadamente incorridos para realizar a PERITAGEM. Caso o pleito da PARTE que deu início ao procedimento de PERITAGEM não tenha sido integralmente acolhido, o laudo pericial determinará a divisão dos custos entre as PARTES.



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

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

CLÁUSULA QUINZE – GARANTIA DE PAGAMENTO

15.1. Com a finalidade de assegurar ao TRANSPORTADOR o recebimento dos pagamentos estipulados no presente CONTRATO, incluindo, mas não se limitando, às verbas rescisórias determinadas na forma do item 13.1.3 deste TCG e ao ressarcimento dos valores devidos nos termos do item 4.6.1 do Apêndice II deste TCG e do item 21.2.2 deste TCG, o CARREGADOR deverá instituir, em favor do TRANSPORTADOR, e a ele apresentar, no prazo fixado no item 15.1.1 e segundo os montantes previstos nos itens 15.2, garantia de pagamento sob uma das seguintes modalidades (“GARANTIA DO CONTRATO”):

- (i) Caução em dinheiro, depositada em conta corrente do TRANSPORTADOR, que poderá ser utilizada pelo TRANSPORTADOR a qualquer tempo para sanar um inadimplemento do CARREGADOR ou para saldar, no todo ou em parte, eventuais verbas rescisórias devidas ao TRANSPORTADOR nos termos do item 13.1.3 deste TCG, devendo o saldo da caução não utilizado ser devolvido ao CARREGADOR ao fim da vigência do CONTRATO atualizado pela variação do Sistema Especial de Liquidação e Custódia (SELIC) publicada pelo Banco Central do Brasil em <http://www.bcb.gov.br/htms/selic/selicacumul.asp> apurados e acumulados desde o dia em que o CARREGADOR efetuar o depósito até o dia útil anterior a data de sua devolução ou utilização nos termos deste CONTRATO, líquido de tributos e custos bancários;
- (ii) Fiança bancária, irrevogável e executável ao primeiro pedido, tendo como beneficiário o TRANSPORTADOR, emitida por instituição financeira de primeira linha, contendo classificação de risco de longo prazo em moeda nacional, por no mínimo, duas agências com classificação entre: “AAA.br” e “A-.br” sendo elas a Fitch Ratings e/ou Standard & Poors, ou entre “Aaa.br ” e “A3.br” para a Moodys, conforme modelo constante do Apêndice V deste TCG (“CARTA DE FIANÇA BANCÁRIA”) e observadas todas as condições estabelecidas nesta Cláusula; ou
- (iii) Seguro garantia contratual emitido por seguradora autorizada a operar no Brasil que possua a Certidão de Regularidade na SUSEP, tendo como beneficiário o TRANSPORTADOR devendo seus termos serem previamente aprovados pelo TRANSPORTADOR, e ter prazo mínimo de vigência igual ao CONTRATO acrescido de 30 (trinta) dias, sendo mantida em plena validade durante toda a vigência do CONTRATO.

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

15.1.2 As garantias estipuladas no item 15.1 deverão ser prestadas e estar disponíveis para o TRANSPORTADOR na data de celebração do CONTRATO ou até 3 (três) DIAS ÚTEIS antes da

primeira NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE no âmbito do CONTRATO, o que ocorrer por último.

15.1.3 Caso seja de interesse do CARREGADOR e com a finalidade de analisar as informações comerciais e de crédito do CARREGADOR o TRANSPORTADOR realizará a análise crédito do CARREGADOR de modo a verificar se é possível conceder uma linha de crédito corporativo que possa substituir, no todo ou em parte, a obrigação do CARREGADOR de apresentar as garantias estipuladas no item 15.1 (“LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR”). A análise das informações comerciais e de crédito do CARREGADOR será realizada pelo TRANSPORTADOR obedecendo os princípios da isonomia e transparência, no prazo de até 30 (trinta) DIAS contados do recebimento da Solicitação de Análise de Limite de Crédito acompanhado da integralidade dos documentos comprobatórios exigidos conforme disponível no POC, observando-se, ainda, o que se segue:

- (a) A concessão do LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR é uma prerrogativa do TRANSPORTADOR, que poderá ou não aprovar o LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR, desde que atendidos os critérios de análise de crédito estabelecidos na Política Interna de Análise de Crédito da TBG. A não-aprovação do LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR (total ou parcial) não poderá ser invocada como razão para o descumprimento de qualquer obrigação estabelecida para o CARREGADOR em um CONTRATO DE TRANSPORTE;
- (b) Será deduzido do LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR os montantes comprometidos e/ou utilizados em contratos de transporte ainda não adimplidos junto ao TRANSPORTADOR, de forma que tais valores somente poderão ser reintegrados ao LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR na medida e ao tempo da efetivação dos respectivos pagamentos;
- (c) O Transportador se reserva o direito de revisar o LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR, conforme critérios de análise de crédito estabelecidos na Política Interna de Análise de Crédito do Transportador;
- (d) o TRANSPORTADOR calculará o valor do LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR que, segundo os critérios estipulados neste item e segundo os critérios da Política Interna de Análise de Crédito do TRANSPORTADOR puder ser atribuído ao CARREGADOR com base na documentação apresentada e na metodologia definida. O LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR poderá ser utilizado em substituição da GARANTIA DO CONTRATO ou do PAGAMENTO ANTECIPADO até os limites especificados no item 15.2 abaixo.

15.2 O valor da GARANTIA DO CONTRATO será igual ao produto de 50 (cinquenta) vezes a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA vezes o somatório das tarifas: (i) a TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA, (ii) a TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, (iii) a TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA; e (iv) TARIFA DE CAPACIDADE – EMPACOTAMENTO.

15.2.1 Ressalvada qualquer restrição creditícia do CARREGADOR identificada pelo TRANSPORTADOR no momento da utilização do LIMITE DE CRÉDITO, até 100% (cem por cento) do VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO poderá ser substituído pelo emprego do LIMITE DE CRÉDITO do CARREGADOR, desde que haja saldo suficiente e considerando-se as obrigações, vencidas e vincendas, devidas pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR nos termos de todos os contratos de transporte em vigor com o TRANSPORTADOR.

- 15.2.2 A parcela do VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO que, por qualquer razão, não houver sido (ou não possa ser) substituída pelo emprego do LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR, deverá permanecer garantida por uma ou mais modalidades de GARANTIA DO CONTRATO estabelecidas no item 15.1 e subitens, aplicando-se, nesse caso, todos os dispositivos aplicáveis a tais mecanismos.
- 15.3 Ocorrendo qualquer hipótese de execução da GARANTIA DO CONTRATO e não sendo apresentado ou não estando disponível outro meio de garantia aceito segundo os termos do presente CONTRATO, notadamente a utilização do LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR, o CARREGADOR está obrigado a reestabelecer a referida GARANTIA DO CONTRATO de modo a que seu montante atenda ao estabelecido no item 15.2 (VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO), sob pena de ficar suspenso o SERVIÇO DE TRANSPORTE nos termos do 10.6.3, sem prejuízo da aplicação do disposto no item 13.1.1 deste TCG.
- 15.4 Sem prejuízo de qualquer outra obrigação estabelecida para o CARREGADOR nos termos desta Cláusula, a CARTA DE FIANÇA BANCÁRIA deverá:
- (i) Ser emitida por instituição financeira de primeira linha, contendo classificação de risco de longo prazo em moeda nacional, por duas agências de classificação, o rating entre: “AAA.br” e “A-.br” pela Fitch Ratings e/ou Standard & Poors, ou entre “Aaa.br” e “A3.br” pela Moodys;
 - (ii) Vir acompanhada dos documentos comprobatórios da condição de representante(s) legal(is) do CARREGADOR, a saber: (i) estatuto social; (ii) ata de Eleição de Diretoria; (iii) procuração(ões) do(s) signatário(s) da GARANTIA DO CONTRATO; e (iv) cópia autenticada dos documentos do(s) representante(s) do CARREGADOR (CPF e RG);
 - (iii) Ter prazo mínimo de vigência igual ao prazo contratual acrescido de 30 (trinta) dias e ser mantida em plena validade durante toda a vigência do CONTRATO;
 - (iv) Ser reestabelecida, pelo CARREGADOR, na forma do item 15.3;
 - (v) Ser substituída imediatamente, pelo CARREGADOR, na forma do item 15.1 desta Cláusula, a partir do momento em que a instituição financeira que a tenha emitida deixar de atender à condição estabelecida no item (i).
- 15.5 Respeitado o prazo de 5 (cinco) DIAS previsto no item 10.6.3, o TRANSPORTADOR poderá executar a GARANTIA DO CONTRATO, no todo ou em parte, para pagamento do valor correspondente a qualquer DOCUMENTO DE COBRANÇA que não tenha sido pago integralmente ou submetido ao procedimento de cobranças objeto de controvérsia previsto na Cláusula Onze, inclusive aqueles referentes ao pagamento previsto no item 21.2.3.4 deste TCG e as verbas rescisórias determinadas na forma do item 13.1.3 deste TCG.
- 15.5.1 Sem prejuízo do disposto no item 15.5 desta Cláusula acima, e independentemente da ocorrência de evento de não-pagamento de um DOCUMENTO DE COBRANÇA na data de seu vencimento, o TRANSPORTADOR poderá executar a GARANTIA DO CONTRATO, mediante de NOTIFICAÇÃO ao CARREGADOR, a partir do momento em que o CARREGADOR descumprir os



prazos para reestabelecer e/ou substituir a GARANTIA DO CONTRATO desta Cláusula. Nesta hipótese, o valor obtido com a execução da GARANTIA DO CONTRATO permanecerá caucionado junto ao TRANSPORTADOR, nos termos do item 15.1 “i” desta Cláusula.

CLÁUSULA DEZESSEIS – CESSÃO DE DIREITOS E OBRIGAÇÕES

- 16.1. Os direitos e obrigações das PARTES oriundos deste, ou relacionados a este CONTRATO DE TRANSPORTE não poderão ser cedidos e/ou a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA não poderá ser renunciada.

CLÁUSULA DEZESSETE – CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL

- 17.1. Considerando que o SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL só pode ser oferecido aos carregadores havendo CAPACIDADE OCIOSA DE TRANSPORTE, esta cláusula de congestionamento não se aplica

CLÁUSULA DEZOITO – REGRAS GERAIS DE UTILIZAÇÃO COMPARTILHADA

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

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

- 19.1 As PARTES aceitam e reconhecem que, ao longo da vigência deste CONTRATO, a ANP poderá promover ampla consulta pública com a participação do TRANSPORTADOR, dos carregadores e dos demais agentes do mercado, com vistas a elaborar e implementar um CÓDIGO DE REDE. Caso tal CÓDIGO DE REDE entre em vigor, por meio de LEGISLAÇÃO APLICÁVEL publicada pela ANP durante a vigência do CONTRATO, as PARTES se comprometem a efetuar os ajustes por meio de termo aditivo, de forma que o CONTRATO passe a refletir as condições implementadas pelo CÓDIGO DE REDE.
- 19.2. Observado o disposto no item 19.2 e 19.3, os ajustes previstos no item acima deverão ser realizados no prazo máximo de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias contados de sua publicação. Caso o prazo remanescente do CONTRATO seja inferior a tal prazo, nenhuma alteração deverá ser efetuada.
- 19.3. 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 ser refletidos nas TARIFAS E ENCARGOS, de forma isonômica, conforme definido pela ANP nos

CLÁUSULA VINTE – AJUSTES AO CONTRATO VIGENTE DETERMINADOS PELA ANP

- 20.1 Havendo determinação de alteração da ANP, devidamente fundamentada, e/ou MUDANÇA DA LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, que afetem o presente CONTRATO e que devam ser refletidas nos termos e condições deste CONTRATO ao longo de sua vigência, as PARTES se comprometem a realizar os ajustes necessários no CONTRATO, para refletir a referida determinação da ANP e/ou MUDANÇA DA LEGISLAÇÃO APLICÁVEL (“MODIFICAÇÃO DETERMINADA”), ressalvando-se que qualquer MODIFICAÇÃO DETERMINADA não será implementada se implicar, justificadamente, riscos operacionais e/ou custos adicionais e/ou perda de receita para o TRANSPORTADOR. A ANP concederá prazo razoável para que as PARTES possam avaliar as implicações da MODIFICAÇÃO DETERMINADA antes de efetivá-la, na forma do item 10.4.2 do CONTRATO.
- 20.1.1 Não obstante o disposto no item 20.1 acima, a implementação de uma MODIFICAÇÃO DETERMINADA que implicar custos e/ou investimentos adicionais será realizada desde que tais custos e/ou investimentos sejam refletidos nas TARIFAS e ENCARGOS, nos termos da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL
- 20.2 Os efeitos de qualquer MODIFICAÇÃO DETERMINADA serão sempre prospectivos, e não retroativos, devendo respeitar o ato jurídico perfeito e as obrigações constituídas previamente à entrada em vigor do termo aditivo necessário para implementar a MODIFICAÇÃO DETERMINADA em questão. As alterações decorrentes da implementação de um CÓDIGO DE REDE permanecem regidas pelo disposto na Cláusula Dezenove do TCG.
- 20.3 As PARTES aceitam e reconhecem que, uma vez atendidos os requisitos dos itens 20.1 e 20.2 acima, bem como daqueles previstos na Cláusula Dezenove do TCG, estarão obrigadas a celebrar termo aditivo ao presente CONTRATO, os quais serão consolidados para incluir a referida MODIFICAÇÃO DETERMINADA. O prazo para a celebração do(s) referido(s) termos aditivos será conforme definição da ANP ou, na sua ausência, em prazo razoável determinado pelo TRANSPORTADOR.
- 20.4 O descumprimento da obrigação estabelecida no item 20.3 por qualquer das PARTES em relação à celebração de um termo aditivo ao CONTRATO DE TRANSPORTE será equiparado a um inadimplemento da PARTE no CONTRATO DE TRANSPORTE em questão.

CLÁUSULA VINTE E UM – GÁS DESCONFORME

- 21.1 Identificação de GÁS DESCONFORME na REDE DE TRANSPORTE e continuidade do SERVIÇO DE TRANSPORTE
- 21.1.1 Sempre que uma PARTE tiver ciência de que poderá ocorrer, estiver ocorrendo ou tiver ocorrido a presença de GÁS DESCONFORME na REDE DE TRANSPORTE, deverá, prontamente, enviar um AVISO DE GÁS DESCONFORME à outra PARTE, informando sobre a desconformidade no GÁS conforme regras estabelecidas abaixo.

- 21.1.2 Caso a desconformidade seja identificada pelo TRANSPORTADOR, este emitirá o AVISO DE GÁS DESCONFORME para os carregadores potencialmente afetados.
- 21.1.3 Caso a desconformidade seja identificada pelo CARREGADOR DE ENTRADA, este emitirá o AVISO DE GÁS DESCONFORME para o TRANSPORTADOR e este, ato contínuo, deverá emitir o AVISO DE GÁS DESCONFORME para os carregadores potencialmente afetados.
- 21.1.4 No AVISO DE GÁS DESCONFORME enviado na forma dos itens acima a PARTE remetente apresentará à PARTE destinatária as seguintes informações em relação ao GÁS DESCONFORME: (i) as variações máximas esperadas em relação às ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS, (ii) a estimativa da QUANTIDADE DE GÁS fora das ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS a ser entregue em cada PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA afetados, conforme o caso, (iii) as estimativas quanto aos momentos inicial e final de sua ocorrência, (iv) as razões que originaram tal GÁS DESCONFORME e (v) as medidas tomadas ou a serem tomadas para mitigar o problema.
- 21.1.5 Após o recebimento de AVISO DE GÁS DESCONFORME de que tratam os itens acima, qualquer carregador de saída terá o direito, de imediato e a seu exclusivo critério, de aceitar ou não a entrega de tal GÁS DESCONFORME. Para tanto, o carregador de saída deverá informar ao TRANSPORTADOR que não aceita receber o GÁS DESCONFORME, mediante envio de AVISO DE REJEIÇÃO DE GÁS DESCONFORME no prazo máximo de 1 (uma) hora a contar do recebimento do AVISO DE GÁS DESCONFORME, ficando desde já expressamente entendido e aceito que a falta de manifestação do carregador de saída nesse prazo será considerada como sua opção de receber o GÁS DESCONFORME.
- 21.1.6 Independentemente do recebimento de um AVISO DE GÁS DESCONFORME, no caso de identificação de GÁS DESCONFORME na REDE DE TRANSPORTE, o TRANSPORTADOR terá o direito, de imediato e a seu exclusivo critério, e desde que apresente o risco à segurança e/ou integridade da REDE DE TRANSPORTE e/ou às suas operações, de reduzir ou interromper o fluxo de GÁS no PONTO DE ENTRADA, até que o GÁS esteja de acordo com as ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS.
- 21.1.7 Na hipótese de redução ou interrupção do recebimento de GÁS em PONTO DE ENTRADA, O TRANSPORTADOR enviará AVISO DE REDUÇÃO DE FLUXO, apresentando os riscos identificados.
- 21.1.8 Ocorrendo ou não a redução ou interrupção do recebimento de GÁS no PONTO DE ENTRADA, o CARREGADOR DE ENTRADA que disponibilizou o GÁS DESCONFORME permanecerá responsável pelos DANOS POR GÁS DESCONFORME.
- 21.1.9 Sem prejuízo de qualquer penalidade ou obrigação estabelecida no CONTRATO e aplicáveis neste caso, as obrigações de BALANCEAMENTO causadas pela redução ou interrupção do recebimento de GÁS no PONTO DE ENTRADA segundo o disposto nos itens 21.1.7 e 21.1.8 acima serão apuradas conforme as disposições previstas no Apêndice II deste TCG.
- 21.1.10 A falta de prévio conhecimento, pelo CARREGADOR DE ENTRADA, da ocorrência ou da possibilidade de vir a ocorrer a disponibilização de GÁS DESCONFORME, causada por ele ou por terceiros por ele designados, no PONTO DE ENTRADA, não o exime de suas



responsabilidades e das consequências do ingresso de GÁS DESCONFORME, previstas neste TCG, no CONTRATO ou na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL.

21.1.11 O TRANSPORTADOR encaminhará cópia dos AVISOS DE REDUÇÃO DE FLUXO à ANP.

21.1.12 Caso a disponibilização de GÁS DESCONFORME, implique na necessidade de redução ou de interrupção da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE, tal fato não suspenderá ou exonerará a obrigação do pagamento do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA pelo CARREGADOR DE ENTRADA. Nos casos em que a desconformidade do gás tenha sido causada pelo CARREGADOR DE ENTRADA, este permanecerá responsável perante outros carregadores por quaisquer indenizações por danos incorridos, custos ou penalidades aplicáveis em decorrência da redução ou a interrupção da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE, sem prejuízo da sua responsabilidade por DANOS POR GÁS DESCONFORME.

21.2 Responsabilidade por GÁS DESCONFORME

21.2.1 Desconformidade Causada pelo CARREGADOR DE ENTRADA

21.2.1.1 O CARREGADOR DE ENTRADA é o responsável pelos danos, custos adicionais, prejuízos e/ou perda de receita comprovadamente sofridos e/ou incorridos pelo TRANSPORTADOR, inclusive perante terceiros, ou ao TRANSPORTADOR imputáveis nos termos de outros contratos de transporte ou dos CONTRATOS LEGADOS, em decorrência da entrada de GÁS DESCONFORME no PONTO DE ENTRADA e/ou de GÁS que venha a se tornar GÁS DESCONFORME após sua entrada na REDE DE TRANSPORTE por ação ou omissão não imputável exclusivamente ao TRANSPORTADOR ("DANOS POR GÁS DESCONFORME"). A título exemplificativo, mas não se limitando, os DANOS POR GÁS DESCONFORME incluem: danos causados à REDE DE TRANSPORTE, danos sofridos pelo CARREGADOR ou por qualquer outros carregadores, e por seus respectivos clientes, custos adicionais incorridos pelo TRANSPORTADOR para sanar a desconformidade do GÁS, tal como previstas no item 21.2.1.4 abaixo, ou para realizar o BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE, bem como eventual redução de receita relacionada ao ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA devido ao TRANSPORTADOR neste CONTRATO, nos contratos de transporte ou CONTRATOS LEGADOS.

21.2.1.2 O CARREGADOR DE ENTRADA se compromete de forma irrevogável e incondicional a manter o TRANSPORTADOR a salvo e indene de qualquer demanda feita por qualquer pessoa junto ao TRANSPORTADOR em decorrência de DANOS POR GÁS DESCONFORME, causados por ação ou omissão comprovadamente imputável exclusivamente ao respectivo CARREGADOR DE ENTRADA (ou terceiros por ele indicados).

21.2.1.3 Caso o PONTO DE ENTRADA no qual foi apurada a injeção de GÁS DESCONFORME seja compartilhado entre dois ou mais carregadores, o regime de responsabilidades estabelecido neste item 21.2 deste TCG será aplicado de forma proporcional às QUANTIDADES ALOCADAS DE ENTRADA para cada carregador que tenha colocado GÁS DESCONFORME no referido PONTO DE ENTRADA, no período em questão.

21.2.1.4 Sem prejuízo do estipulado no item 21.2.1.1, o TRANSPORTADOR poderá, a seu exclusivo critério, empreender ações visando a correção e enquadramento do GÁS DESCONFORME colocado no PONTO DE ENTRADA pelos carregadores de entrada, de forma que o GÁS



DESCONFORME passe a atender a especificação do GÁS prevista no item 1.1 do Apêndice I ao TCG. Os custos incorridos pelo TRANSPORTADOR serão suportados pelos carregadores de entrada responsáveis pelo GÁS DESCONFORME, aplicando-se o item 21.2.1.3 quando cabível.

21.2.1.5 Sem prejuízo do estipulado no item 21.2.1.1, ocorrendo o bloqueio ou a redução de vazão de GÁS em qualquer PONTO DE SAÍDA causado por GÁS DESCONFORME colocado no PONTO DE ENTRADA, o(s) carregador(es) que tenham colocado esse GÁS será(ão) responsável(is) pelo pagamento da penalidade por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE que venha a ser devida pelo TRANSPORTADOR a qualquer outro carregador prejudicado(s), e de quaisquer DANOS POR GÁS DESCONFORME a quaisquer terceiros aplicando-se o item 21.2.1.3 quando cabível.

21.2.2 Desconformidade Causada pelo TRANSPORTADOR

21.2.2.1 O TRANSPORTADOR é responsável perante o CARREGADOR pelos danos diretos, custos adicionais e/ou prejuízos comprovadamente por ele sofridos e/ou incorridos em decorrência do GÁS DESCONFORME causado exclusivamente pelo TRANSPORTADOR.

21.2.2.2 Observadas as condições neste item e no item 21.2.2.3 abaixo, no caso de ter ocorrido entrega de GÁS DESCONFORME, o TRANSPORTADOR estará sujeito, como penalidade única aplicável, ao pagamento da penalidade por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, conforme previsto na Cláusula Oitava deste TCG, desde que, cumulativamente, as seguintes condições tenham sido comprovadamente atendidas:

- (i) Todos os carregadores de entrada tenham apresentado tempestivamente os certificados de qualidade e histórico de medições disponíveis, comprovando que não houve o ingresso de GÁS DESCONFORME no PONTO DE ENTRADA; e
- (ii) A ocorrência do GÁS DESCONFORME não seja decorrente do acúmulo de GÁS DESCONFORME na REDE DE TRANSPORTE oriundo de prévio recebimento de GÁS DESCONFORME pelo TRANSPORTADOR no PONTO DE ENTRADA, provocado por um ou mais carregadores, ou tal ocorrência decorra de GÁS que tenha se tornado GÁS DESCONFORME por ação ou omissão não imputável ao TRANSPORTADOR.

21.2.2.3 Caso quaisquer das condições previstas no item 21.2.2.2 não seja atendida, ou, ainda, caso:

- (i) ocorra a entrega de GÁS DESCONFORME a um carregador de saída no PONTO DE SAÍDA sem que o CARREGADOR DE ENTRADA tenha enviado o AVISO DE GÁS DESCONFORME ao TRANSPORTADOR; ou
- (ii) o carregador de saída tenha previamente concordado em receber tal GÁS DESCONFORME; ou
- (iii) o CARREGADOR DE SAÍDA tenha enviado um AVISO DE REJEIÇÃO DE GÁS DESCONFORME, mas a despeito disso, receba o GÁS DESCONFORME no PONTO DE SAÍDA, estará descaracterizada a FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, devendo as responsabilidades pelo GÁS DESCONFORME serem apuradas de acordo com o previsto



no item 21.2.1 e o TRANSPORTADOR ficará isento de qualquer responsabilidade por DANOS POR GÁS DESCONFORME.

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

- 21.2.3.1 Caso tenha ocorrido DANOS POR GÁS DESCONFORME a um terceiro ou a um carregador (ou este venha a ser demandado por terceiros a pagar DANOS POR GÁS DESCONFORME) causados por carregador(es) de entrada, o TRANSPORTADOR, uma vez recebidos notificação e pleito de terceiro ou do carregador prejudicado em questão, enviará ao(s) carregador(es) de entrada responsável(is) uma NOTIFICAÇÃO comprovando os DANOS POR GÁS DESCONFORME sofridos, assim como os valores pleiteados pelo terceiro ou pelo(s) carregador(es) de saída.
- 21.2.3.2 O TRANSPORTADOR notificará, conjuntamente, o(s) carregador(es) de entrada responsável(is) pelo GÁS DESCONFORME e o(s) carregador(es) e/ou terceiro prejudicado pelo GÁS DESCONFORME, na qual constará (i) a identificação precisa do(s) carregador(es) de entrada responsáveis pelo GÁS DESCONFORME, (ii) toda a documentação pertinente à identificação dos responsáveis pelo GÁS DESCONFORME, (iii) toda documentação apresentada pelo carregador prejudicado em sua notificação inicial.
- 21.2.3.3 Feita a NOTIFICAÇÃO do item anterior, o(s) carregador(es) de entrada responsável(is) pelo GÁS DESCONFORME efetuará(ão) o pagamento dos referidos DANOS POR GÁS DESCONFORME ao TRANSPORTADOR em até 30 (trinta) DIAS do recebimento da NOTIFICAÇÃO.
- 21.2.3.4 Após comprovação pelo TRANSPORTADOR do pagamento integral dos valores pleiteados descritos no item 21.2.3.1 pelo carregador(es) de entrada responsável(is) pelo GÁS DESCONFORME, o TRANSPORTADOR efetuará o ressarcimento ao(s) carregador(es) e/ou terceiro prejudicado pelo GÁS DESCONFORME.
- 21.2.3.5 Caso o(s) carregador(es) de entrada responsável(is) pelo GÁS DESCONFORME não efetuem o pagamento ao TRANSPORTADOR dos valores pleiteados a título de DANOS POR GÁS DESCONFORME no prazo de previsto no item 21.2.3.3 deste Cláusula, o TRANSPORTADOR realizará o ressarcimento ao(s) carregador(es) e/ou terceiro prejudicado pelo GÁS DESCONFORME, e dará início no processo de regresso em face do(s) carregador(es) de entrada responsável(is) pelo GÁS DESCONFORME e observando-se o limite indicado no item 9.2 do TCG.

CLÁUSULA VINTE E DOIS – PROTEÇÃO DE DADOS PESSOAIS

- 22.1 As PARTES obrigam-se, sempre que aplicável, a atuar no presente CONTRATO DE TRANSPORTE em conformidade com a legislação vigente sobre proteção de dados relativos a uma pessoa física (“Titular”) identificada ou identificável (“DADOS PESSOAIS”) e as determinações de órgãos reguladores/fiscalizadores sobre a matéria, em especial a Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (Lei nº 13.709/18), além de adotar as medidas, ferramentas e tecnologias necessárias e suficientes para garantir a segurança, confidencialidade, pseudonimização e a criptografia dos DADOS PESSOAIS, inclusive no seu armazenamento e transmissão dos dados pessoais tratados no âmbito deste CONTRATO DE TRANSPORTE, responsabilizando-se perante a outra PARTE, toda e qualquer responsabilidade por violação à legislação de

proteção de dados e privacidade decorrente dos tratamentos que realizarem, diretamente ou por intermédio de outrem, em decorrência deste CONTRATO DE TRANSPORTE.

- 22.2. As PARTES reconhecem que, em razão deste CONTRATO DE TRANSPORTE, realizarão atividades de tratamento de DADOS PESSOAIS estritamente relacionadas às pessoas naturais dos representantes legais e demais signatários do CONTRATO DE TRANSPORTE, sendo vedado o tratamento dos DADOS PESSOAIS para quaisquer outras finalidades não expressamente previstas ou relacionadas a este CONTRATO DE TRANSPORTE, sendo o prazo de guarda o necessário para execução do CONTRATO DE TRANSPORTE e cumprimento de obrigações legais.

CLÁUSULA VINTE E TRÊS – ÉTICA E ANTICORRUPÇÃO

- 23.1. Em relação às operações, serviços e outras atividades relativas a este CONTRATO, as PARTES declaram que cumprem e cumprirão toda e qualquer LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, inclusive, sem limitação, a Lei nº 12.846/13, o Decreto 11.129/22, a Lei nº 8.429/92, a Lei nº 9.613/98, o Título X do Código Penal brasileiro.
- 23.2. As PARTES cumprirão com todas as leis, regulamentos e regras aplicáveis à execução das obrigações ora assumidas pelo presente CONTRATO DE TRANSPORTE, e neste sentido não deverão, direta ou indiretamente oferecer, pagar, prometer pagar ou autorizar o pagamento de qualquer quantia, ou oferecer, dar, prometer dar ou autorizar dar qualquer valor para qualquer dirigente ou qualquer empregado de qualquer AUTORIDADE GOVERNAMENTAL ou qualquer departamento, agência, órgãos ou companhias subsidiárias integrais destas, qualquer partido político, empregado ou dirigente ou qualquer candidato a cargo político ou qualquer subdivisão política, ou qualquer pessoa, enquanto sabendo ou tendo razões para saber que toda ou uma parte de tal quantia ou coisa ou valor será oferecida, dada ou prometida, direta ou indiretamente para dirigentes governamentais com o objetivo de (i) influenciar qualquer ato ou decisão de tal dirigente governamental, inclusive uma decisão de faltar com o cumprimento de suas funções oficiais; ou (ii) induzir tal dirigente a fazer ou deixar de fazer qualquer ato com violação de seus deveres legais; ou (iii) induzir tal dirigente governamental a usar sua influência com o governo ou órgãos auxiliares deste, com o objetivo de dar assistência a qualquer das PARTES na obtenção ou reserva de negócios com ou direcionando negócios para qualquer pessoa.
- 23.3 As PARTES deverão assegurar que todos os seus administradores, empregados, subcontratados, fornecedores, agentes, afiliadas, acionistas e partes relacionadas cumpram com as obrigações anteriormente mencionadas, devendo impor aos seus subcontratados e quaisquer outros agentes em conexão com este CONTRATO DE TRANSPORTE, cláusulas com obrigações semelhantes.
- 23.4 As PARTES declaram que possuem e cumprem seus respectivos programas de integridade, particularmente os compromissos e códigos de ética, desenvolvimento sustentável, proteção à direitos humanos e dever de vigilância. As PARTES declaram e garantem que desconhecem, até o momento, estarem envolvidas em qualquer atividade ou prática que constitua uma infração aos Códigos de Ética que se submetem. O CARREGADOR compromete-se a notificar imediatamente o TRANSPORTADOR em caso de qualquer alteração à sua situação de conformidade com tais documentos.
- 23.4.1 Qualquer descumprimento das obrigações assumidas nesta Cláusula, constituirá inadimplemento deste CONTRATO DE TRANSPORTE, caso firmado entre as PARTES, dando direito ao TRANSPORTADOR de suspender e/ou rescindir este CONTRATO DE TRANSPORTE,



conforme cada caso. Em caso de rescisão nos termos desta Cláusula, o TRANSPORTADOR fará jus a multa rescisória não compensatória, sem prejuízo de quaisquer perdas e danos ou quaisquer outros direitos previstos neste CONTRATO 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 especificação diversa, expressamente definida entre as PARTES, e desde que respeitadas as condições de entrega acordadas entre todas as PARTES envolvidas e os limites de emissão de poluentes fixados pelo órgão ambiental ao qual caiba tal atribuição, nos termos do artigo segundo, parágrafo único da Resolução ANP nº 16/2008 (“ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS”).
- 1.1.2 O CARREGADOR reconhece e aceita que o GÁS injetado nos PONTOS DE ENTRADA pode ser misturado com o GÁS de outro(s) carregadores, bem como que o GÁS retirado nos PONTOS DE SAÍDA ou ZONAS DE SAÍDA pode diferir em termos de composição e características técnicas do GÁS injetado nos PONTOS DE ENTRADA, não cabendo qualquer reclamação sobre o GÁS recebido nos PONTOS DE SAÍDA ou ZONAS DE SAÍDA, desde que atendidas as ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS.
- 1.1.3 O GÁS deverá apresentar um PODER CALORÍFICO SUPERIOR igual ou superior ao PODER CALORÍFICO DE REFERÊNCIA.
- 1.1.4 Os CARREGADORES (ou terceiros por eles indicados) devem adotar boas práticas da indústria a fim de evitar o acúmulo de partículas sólidas ou líquidas nas suas instalações de modo a não afetar as especificações do GÁS.

1.2. Análises de Qualidade

- 1.2.1 O CARREGADOR DE ENTRADA realizará as análises do GÁS nos PONTOS DE ENTRADA, devendo encaminhar ao TRANSPORTADOR, até o meio-dia do DIA ÚTIL subsequente, o certificado da qualidade, nos termos da Resolução ANP nº 16/2008.
- 1.2.2 O TRANSPORTADOR realizará as análises do GÁS em sua REDE DE TRANSPORTE, devendo encaminhar diariamente até as 12:00 (doze) horas do DIA ÚTIL subsequente aos carregadores o boletim de conformidade dos DIAS OPERACIONAIS anteriores, nos termos da Resolução ANP nº 16/2008.
- 1.2.3 Os carregadores poderão solicitar ao TRANSPORTADOR a análise de qualidade do GÁS adicional àquelas previstas no item 1.2.2 desta Cláusula, sendo que neste caso o carregador solicitante pagará ao TRANSPORTADOR o valor equivalente ao custo de tal análise adicional.

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

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

CLÁUSULA SEGUNDA – MEDIÇÃO

2.1 Unidade de Medição

2.1.1 A unidade de medida de volume do GÁS utilizada nas leituras e nos registros dos equipamentos de medição será o METRO CÚBICO, considerando-se as CONDIÇÕES DE REFERÊNCIA.

2.1.2 Para apuração das QUANTIDADES DE GÁS em determinado DIA OPERACIONAL, os volumes medidos serão convertidos a energia na unidade BTU, tomando-se como base o PCS apurado em cada DIA OPERACIONAL, na forma do item 2.4.1. As QUANTIDADES DE GÁS, quando expressas em milhão de BTU (“MMBTU”), serão arredondadas para zero casas decimais. As QUANTIDADES DE GÁS, quando expressas em Mil METRO CÚBICO (“Mm³”), serão arredondadas para uma casa decimal.

2.2 Pressão Atmosférica Presumida

2.2.1 A pressão atmosférica absoluta utilizada para os cálculos de QUANTIDADES DE GÁS será considerada como sendo uma pressão específica, definida pelo TRANSPORTADOR, com base na altitude real acima do nível do mar no local do medidor e será considerada constante durante o prazo de vigência do CONTRATO. A unidade de medida de pressão será o quilograma-força por centímetro quadrado (“kgf/cm²”).

2.3 Requisitos Técnicos

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

2.3.2 Os SISTEMAS DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL para transferência de custódia serão projetados, operados e mantidos, para operar dentro das INCERTEZAS DE MEDIÇÃO conforme especificado no Regulamento Técnico de Medição de Petróleo e Gás Natural, anexo à Resolução ANP/ INMETRO nº1 de 2013, desde que o ponto de operação esteja



dentro dos Intervalos de Vazão Mensurável especificados no projeto, nos termos do Apêndice III do TCG.

2.4 Poder Calorífico Superior e Fator de Compressibilidade do Gás

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

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

2.5 Equipamentos do SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL

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

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

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

2.6 Calibração e Testes de Instrumentos de Medição

2.6.1 A calibração, inspeções dimensionais e os ajustes ordinários do SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL serão feitos pelo TRANSPORTADOR ou terceiro por ele contratado, no próprio local físico das instalações ou em seus laboratórios, segundo as exigências do Regulamento Técnico de Medição de Petróleo e Gás Natural, anexo à Resolução ANP/INMETRO nº1, de 10 de junho de 2013.

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

2.7 Correção de Erros e Falhas de Medição

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

Instrumento do SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL	Erro Máximo Admissível
Instrumento de pressão estática	+/- 0,50 %
Instrumento de temperatura	+/- 0,50 %
Medidor de vazão tipo turbina	Conforme AGA-7
Medidor de vazão tipo ultrassônico	Conforme AGA-9
Cromatógrafo	Conforme ISO 6974

- 2.7.1.1 O TRANSPORTADOR poderá utilizar outros instrumentos de medição além dos descritos na tabela acima, desde que seja um instrumento que atenda aos critérios estabelecidos pelo Regulamento Técnico de Medição de Petróleo e Gás Natural, anexo à Resolução ANP/INMETRO nº1, de 10 de junho de 2013.
- 2.7.1.2 Todos os instrumentos relacionados na tabela acima terão sua periodicidade de calibração de acordo com a Resolução Conjunta ANP INMETRO nº1, 2013.
- 2.7.1.3 O ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL máximo admissível será de +/- 1,5% (um vírgula cinco por cento);
- 2.7.1.4 Após realização das calibrações, os instrumentos do SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL serão sempre ajustados, em todos os casos em que a margem do erro admissível do

instrumento tenha sido ultrapassada, conforme tabela acima.

- 2.7.2 Se algum equipamento que compõe o SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL apresentar erro dentro da margem de erro admissível nos termos da Cláusula 2.7.1, os registros anteriores desse equipamento serão considerados precisos no cômputo das QUANTIDADES DE GÁS.
- 2.7.3 Se algum equipamento que compõe o SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL apresentar erro fora da margem de erro admissível, nos termos da Cláusula 2.7.1, para o período desde a última calibração, o referido equipamento será imediatamente ajustado para registrar com precisão e será calculado o ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL nos termos da cláusula 2.7.4.
- 2.7.4 O cálculo do ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL dar-se-á da seguinte forma:
- 2.7.4.1 Será determinado o intervalo de tempo em que o equipamento que deu causa à análise permaneceu com erro acima do limite admissível nos termos da Cláusula 2.7.1, ressalvado que, não sendo conhecido este período, o intervalo de tempo a ser considerado para cálculo do ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL será equivalente à metade do tempo decorrido desde a data do último teste/calibração do equipamento, sob condição, no entanto, de que este intervalo de tempo em nenhum caso será superior a (i) 16 (dezesseis) DIAS para quaisquer medidores de PONTO DE ENTRADA ou (ii) 45 (quarenta e cinco) DIAS para os medidores de PONTOS DE SAÍDA, em ambos os casos contados regressivamente a partir da data de identificação do erro do SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL;
- 2.7.4.2 Para o intervalo de tempo definido no item 2.7.4.1 acima, serão apurados os valores médios de pressão, temperatura e vazão, e os erros individuais dos equipamentos que compõem SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL, conforme descrito abaixo:

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

$$Qb = Qf \times \frac{Pf}{Pb} \times \frac{Tb}{Tf} \times \frac{Zb}{Zf}$$

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

$$Qb' = \frac{Qf}{(1 + EQ)} \times \frac{Pf + (1 + EP) \times Patm}{(1 + EP) \times Pb} \times \frac{Tb \times (1 + ET)}{Tf} \times \frac{Zb \times (1 + EZ)}{Zf}$$

Onde:

EP	corresponde ao erro individual do equipamento medidor de pressão;
EQ	corresponde ao erro individual do equipamento medidor de vazão;

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

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

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

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

2.7.5 Caso o ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL seja superior a 1,5% (um vírgula cinco por cento), para mais ou para menos, quaisquer registros anteriores à identificação do erro do SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL serão corrigidos para "erro zero". Nenhuma correção será considerada nos volumes medidos caso o ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL indique um desvio da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE ENTRADA e/ou QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA inferior a 1,5% (um vírgula cinco por cento), para mais ou para menos, prevalecendo, então, os registros anteriores do SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL.

2.7.6 Caso as calibrações indiquem que o SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL está operando com ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL acima do limite admissível definido no item 2.7.1.3 desta Cláusula, proceder-se-á ao seguinte:

- (i) serão registrados e apresentados ao CARREGADOR os procedimentos e a memória de cálculo do fator de correção, o resultado obtido e outros aspectos pertinentes;
- (ii) caso o CARREGADOR esteja de acordo com os termos dos registros apresentados, o fator poderá ser de imediato empregado para os fins que objetivaram sua determinação;

- (iii) caso o CARREGADOR não esteja de acordo com os termos dos registros apresentados, deverá notificar, de imediato, sua discordância ao TRANSPORTADOR, fundamentando os motivos de seu desacordo.

- 2.7.7 Ocorrendo o previsto no item 2.7.6 (iii), a controvérsia será decidida por PERITAGEM, segundo item 14.4 deste TCG. Para fins do disposto no item 14.8 deste TCG, caso a divergência das PARTES seja referente à margem de correção a ser aplicada, e o laudo do PERITO apresente resultado divergente das PARTES, todos os custos incorridos serão divididos por igual entre as PARTES.
- 2.7.8 Uma vez perfeitamente definido o período em que o SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL esteve operando com ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL acima do admissível serão aplicadas, para o período definido, as correções de valor igual aos desvios verificados, observado o disposto nos itens 2.7.1 e 2.7.4 desta Cláusula.
- 2.7.9 O CARREGADOR poderá, mediante NOTIFICAÇÃO ao TRANSPORTADOR, solicitar calibração extra de quaisquer equipamentos do SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL, hipótese na qual os correspondentes custos serão integralmente suportados pelo CARREGADOR, se o do SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL for considerado operando com ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL dentro do limite do admissível, ou pelo TRANSPORTADOR, se o SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL for considerado operando com ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL acima do admissível, conforme especificado no item 2.7.1 desta Cláusula.
- 2.7.10 Havendo, em qualquer DIA, falha no SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL, sem interrupção no fornecimento de GÁS, a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE ENTRADA e a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA relativas a esse DIA serão determinadas da seguinte forma, em ordem de preferência:
- (i) utilizando-se o registro de qualquer equipamento de controle (do carregador, consumidor, terceiro interconectado etc., desde que fornecido pelo CARREGADOR num prazo de até cinco dias corridos após o dia afetado e validado pelo TRANSPORTADOR), se instalado e registrando com precisão;
 - (ii) estimando-se as QUANTIDADES DE GÁS com base no perfil operacional e histórico de registros do referido equipamento de medição. Métodos alternativos de apuração poderão ser acordados entre as PARTES, desde que respeitem as Resoluções vigentes, ou;
 - (iii) corrigindo-se o erro, se o percentual de erro puder ser determinado por calibração, teste ou cálculo matemático.
- 2.7.11 Serão submetidas à PERITAGEM com rateio em igual fração, para ambas as PARTES, das correspondentes despesas e custos de tal procedimento, todas as demais questões ou controvérsias atinentes a esta Cláusula cujas determinações relativas à sua solução não tenham sido diferentemente dispostas em itens anteriores.

CLÁUSULA TERCEIRA – APURAÇÃO E ALOCAÇÃO DE GUS

3.1 Apuração de GUS

3.1.1 O TRANSPORTADOR apurará a QUANTIDADE DE GÁS que tenha sido efetivamente utilizada na operação da REDE DE TRANSPORTE em cada DIA OPERACIONAL, incluindo, sem limitação, o GÁS COMBUSTÍVEL, acrescido do GÁS NÃO CONTADO e das PERDAS OPERACIONAIS, sendo que:

- (i) O GÁS COMBUSTÍVEL será aquele efetivamente consumido pelos equipamentos e medido pelos equipamentos de medição específicos;
- (ii) O TRANSPORTADOR calculará o GÁS NÃO CONTADO total da REDE DE TRANSPORTE, para cada DIA OPERACIONAL, com base na seguinte fórmula:

$$GNC = (E_{J-1} - E_J + QDRR_J - QDRE_J - GCOM_J - QPO_J - QPE_J)$$

Onde:

GNC	corresponde ao GÁS NÃO CONTADO do DIA OPERACIONAL em questão;
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;
$QDRR_J$	corresponde ao total das QUANTIDADES DIÁRIAS MEDIDAS DE ENTRADA, no DIA OPERACIONAL em questão;
$QDRE_J$	corresponde ao total das QUANTIDADES DIÁRIAS MEDIDAS DE SAÍDA, no DIA OPERACIONAL em questão;
$GCOM_J$	corresponde ao GÁS COMBUSTÍVEL utilizado no DIA OPERACIONAL em questão;
QPO_J	corresponde às PERDAS OPERACIONAIS apuradas no DIA OPERACIONAL em questão;
QPE_J	corresponde às PERDAS EXTRAORDINÁRIAS apuradas no DIA OPERACIONAL em questão;
J	corresponde a um determinado DIA OPERACIONAL no MÊS em questão;

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

3.2 Alocação de Gás para Uso no Sistema



- 3.2.1 A quantidade alocada de GUS para o CARREGADOR será obtida pela divisão do total do GÁS PARA USAR NO SISTEMA, apurado nos termos do item 3.1 desta Cláusula, para operação da REDE DE TRANSPORTE para o DIA OPERACIONAL em questão, proporcionalmente às QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS DE ENTRADA e QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS DE SAÍDA a cada carregador, nos termos da Cláusula Sétima deste TCG, serão compensadas respeitadas as regras de alocação de GUS estabelecidas nos CONTRATOS LEGADOS.
- 3.2.2 Quaisquer diferenças entre o total de GUS apurado na REDE DE TRANSPORTE, nos termos do item 3.1 desta Cláusula, e o total de GUS projetado para determinado DIA OPERACIONAL nos termos da Cláusula Sexta deste TCG, serão compensadas pelo TRANSPORTADOR na projeção de GUS realizada para os DIAS OPERACIONAIS subsequentes.

CLÁUSULA QUARTA - OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DAS INSTALAÇÕES

4.1 Padrões de Operação e Manutenção

- 4.1.1 O TRANSPORTADOR operará, monitorará e manterá a REDE DE TRANSPORTE utilizando seus manuais e padrões de operação de gasodutos, com base em boas práticas da indústria de gás natural e de acordo com o estabelecido no Regulamento Técnico de Dutos Terrestres para Movimentação de Petróleo, Derivados e Gás Natural (RTDT), anexo à Resolução ANP nº 6 de 03/02/2011, para a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE.
- 4.1.2 O TRANSPORTADOR terá o direito de alterar, modificar, aumentar, reparar, manter ou tomar providências para conservar e evitar danos à sua REDE DE TRANSPORTE, e envidará seus melhores esforços para que, na máxima extensão razoavelmente praticável, as operações realizadas não afetem adversamente a capacidade do TRANSPORTADOR em prestar os SERVIÇOS DE TRANSPORTE contemplados neste CONTRATO.
- 4.1.3 O TRANSPORTADOR e o CARREGADOR devem conduzir suas respectivas operações de maneira que a comunicação entre as PARTES deverá ser cooperativa e, sempre que possível, uma PARTE deverá avisar à outra sobre qualquer ocorrência ou condição operacional que presumidamente poderá afetar a qualidade, QUANTIDADE ou pressão do GÁS nos PONTOS DE ENTRADA e PONTOS DE SAÍDA.

4.2 MANUTENÇÕES PROGRAMADAS

- 4.2.1 O TRANSPORTADOR terá o direito de interromper ou reduzir a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE para efetuar MANUTENÇÕES PROGRAMADAS, sem incorrer em qualquer penalidade em decorrência de tal interrupção ou redução.
- 4.2.2 O TRANSPORTADOR apresentará ao CARREGADOR um planejamento semestral de MANUTENÇÃO PROGRAMADA em sua REDE DE TRANSPORTE, contemplando as MANUTENÇÕES PROGRAMADAS de cada mês, que possam afetar a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE. Neste caso, o documento deverá constar informações sobre a natureza das atividades a serem executadas, dias e locais onde serão executadas e a extensão da redução da capacidade de transporte.
- 4.2.3 Na medida em que uma MANUTENÇÃO PROGRAMADA possa causar uma interrupção ou

redução do SERVIÇO DE TRANSPORTE em data coincidente com o período de pico de demanda do CARREGADOR, o TRANSPORTADOR envidará esforços razoáveis para reprogramar a data da MANUTENÇÃO PROGRAMADA de forma a reduzir o seu impacto para o CARREGADOR.

- 4.2.4 O CARREGADOR deverá considerar, em suas NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE, o planejamento semestral de MANUTENÇÃO PROGRAMADA.
- 4.2.5 Qualquer alteração no planejamento semestral de MANUTENÇÃO PROGRAMADA deverá ser confirmada pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR mediante NOTIFICAÇÃO com, no mínimo, 10 (dez) DIAS de antecedência, detalhando o período em que se dará a manutenção e a CAPACIDADE CONTRATADA que será afetada por ela mesma.
- 4.2.6 Caso o TRANSPORTADOR não apresente NOTIFICAÇÃO, valerá o disposto no planejamento semestral de MANUTENÇÃO PROGRAMADA.
- 4.2.7 No caso de uma MANUTENÇÃO PROGRAMADA, o CARREGADOR permanecerá obrigado a pagar o ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE atribuível ao DIA OPERACIONAL em questão.

4.3 MANUTENÇÕES NÃO-PROGRAMADAS

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

4.4 Atendimento a Situações Contingenciais

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

APÊNDICE II - BALANCEAMENTO

CLÁUSULA PRIMEIRA – REGRAS DE BALANCEAMENTO

1.1 Princípios Gerais

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

1.2 AÇÕES DE BALANCEAMENTO do TRANSPORTADOR

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

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

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

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

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

1.3 FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA

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

1.3.2 Emprego de FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA para correção de SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA: o TRANSPORTADOR poderá, a seu exclusivo critério, empregar a FLEXIBILIDADE

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

- 1.3.3 Emprego de FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA para correção de SALDOS DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO dos CARREGADORES: o TRANSPORTADOR poderá empregar a FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA, comprando ou vendendo gás natural por meio do exercício de opções previstas nos itens 1.10.2.3 e 1.10.2.4 para ajuste dos PORTFÓLIOS dos CARREGADORES, vendendo ou comprando GÁS resultante dos SALDOS DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO dos CARREGADORES.
- 1.3.4 A critério do TRANSPORTADOR os mecanismos descritos nos itens 1.3.2 e 1.3.3 acima poderão ser utilizados de forma combinada.
- 1.3.5 Em cada PERÍODO DE BALANCEAMENTO o preço do gás relacionado às AÇÕES DE BALANCEAMENTO com emprego de FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA será, para o CARREGADOR:
- (i) No caso de operação de compra e venda efetuada pelo TRANSPORTADOR, na qualidade de vendedor, e o CARREGADOR, na qualidade de comprador, para correção de DESEQUILÍBRIO NEGATIVO:
 - (a) O preço do gás será igual ao preço médio do ESTOQUE DE GÁS DO TRANSPORTADOR, caso a venda ao CARREGADOR seja feita sem que haja necessidade de aquisição de gás correspondente via GSA TRANSPORTE ENTRADA, e o seu pagamento será conforme os mesmos prazos e condições previstos para os DOCUMENTOS DE COBRANÇA emitidos pelo TRANSPORTADOR conforme item 10.1.1 do TCG; ou
 - (b) O preço do gás será igual ao preço médio do ESTOQUE DE GÁS EXTRAORDINÁRIO DE ENTRADA do TRANSPORTADOR, caso seja necessária a aquisição de gás correspondente via GSA TRANSPORTE ENTRADA, sendo tal preço médio acrescido da variação do Sistema Especial de Liquidação e Custódia (SELIC) publicada pelo Banco Central do Brasil em <http://www.bcb.gov.br/htms/selic/selicacumul.asp> apurada e acumulada desde o dia em que o TRANSPORTADOR efetuar o pagamento do gás no âmbito do GSA TRANSPORTE ENTRADA até a data do efetivo pagamento do gás vendido pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR por meio da opção de venda, e o seu pagamento será conforme os prazos e condições previstos para os DOCUMENTOS DE COBRANÇA emitidos pelo TRANSPORTADOR conforme item 10.1 do TCG. De forma a implementar o previsto neste item, o TRANSPORTADOR poderá empregar projeções da variação da SELIC no faturamento do gás natural, conforme séries de estatísticas consolidadas publicadas pelo Banco Central do Brasil em <https://www3.bcb.gov.br/expectativas/publico>.
 - (ii) No caso de operação de compra e venda efetuada pelo TRANSPORTADOR, na qualidade de comprador, e o CARREGADOR, na qualidade de vendedor, para

correção de DESEQUILÍBRIO POSITIVO:

- (a) O preço do gás será igual ao preço médio do ESTOQUE DE GÁS DO TRANSPORTADOR sem que haja a necessidade de venda de gás correspondente via GSA TRANSPORTE SAÍDA, devendo o CARREGADOR emitir os competentes documentos fiscais para efetuar a cobrança dos valores a ele devidos conforme prazos e condições estabelecidos no item 10.1.4 do TCG; ou
- (b) O preço do gás será igual ao preço de venda do gás correspondente via GSA TRANSPORTE SAÍDA caso seja necessária a venda de gás correspondente via GSA TRANSPORTE SAÍDA, devendo o CARREGADOR emitir os competentes documentos fiscais para efetuar a cobrança dos valores a ele devidos conforme prazos e condições estabelecidos no item 10.1.4 do TCG.

1.4 PLATAFORMA DE BALANCEAMENTO

- 1.4.1 Alternativamente à utilização da FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA, o TRANSPORTADOR poderá comprar ou vender GÁS junto aos carregadores por meio de PLATAFORMA DE BALANCEAMENTO, observando-se o previsto no item 1.4.2 abaixo.
- 1.4.2 Desde que a PLATAFORMA DE BALANCEAMENTO seja implementada, esteja operacional e tenha liquidez suficiente para atender às necessidades de BALANCEAMENTO, o TRANSPORTADOR publicará em PLATAFORMA DE BALANCEAMENTO a intenção de compra ou intenção de venda de GÁS para fins de BALANCEAMENTO. A partir das informações fornecidas pelo TRANSPORTADOR, como, exemplificadamente, preço, quantidade de GÁS e localização aplicável das injeções e/ou retiradas do sistema, os carregadores interessados apresentarão suas propostas de compra ou venda de GÁS e o TRANSPORTADOR adquirirá ou fornecerá GÁS, na medida do necessário para atender às AÇÕES DE BALANCEAMENTO.

1.5 SERVIÇO DE FLEXIBILIDADE DA REDE

- 1.5.1 O TRANSPORTADOR ofertará, ao seu exclusivo critério, aos carregadores SERVIÇO DE FLEXIBILIDADE DE REDE, que corresponde à utilização da margem de flexibilidade operacional da REDE DE TRANSPORTE para acomodação de SALDOS DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR incorridos no PERÍODO DE BALANCEAMENTO anterior.
- 1.5.2 O SERVIÇO DE FLEXIBILIDADE DE REDE será utilizado pelos carregadores que apresentarem SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR, positivo ou negativo, ao final do PERÍODO DE BALANCEAMENTO anterior, em quantidade limitada ao próprio SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR ou ao limite de tolerância do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR nos termos do item 1.5.3 abaixo, o que for menor (em valor absoluto), para quitação no PERÍODO DE BALANCEAMENTO subsequente.
- 1.5.3 O limite de tolerância do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR será dado pela seguinte fórmula:

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

Onde:

<i>LTP</i>	limite de tolerância do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR;
<i>QDCE</i>	QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA DE ENTRADA, observado item 1.5.3.1 abaixo;
<i>QDCS</i>	QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA DE SAÍDA, observado item 1.5.3.1 abaixo;
<i>QDCEo</i>	quantidade diária contratada de entrada nos demais contratos de transporte do CARREGADOR com o TRANSPORTADOR;
<i>QDCSo</i>	quantidade diária contratada de saída nos demais contratos de transporte do CARREGADOR com o TRANSPORTADOR.

- 1.5.3.1 A QDC deste CONTRATO somente será computada para cálculo do limite de tolerância do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR proporcionalmente DIAS OPERACIONAIS em que houver PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE.
- 1.5.4 O uso do SERVIÇO DE FLEXIBILIDADE DE REDE é automático e deverá ser considerado pelo CARREGADOR no processo de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE, nos termos do item 2.3 deste Apêndice do TCG.
- 1.5.5 Não obstante o estabelecido acima, o CARREGADOR DE SAÍDA não poderá encerrar um MÊS com SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR negativo. Caso seja apurado que o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR é negativo após o último PERÍODO DE BALANCEAMENTO de um determinado MÊS, o saldo deverá ser zerado (i) pelo CARREGADOR DE SAÍDA, por meio da transação prevista no item 1.1.3, informada por meio de NOTIFICAÇÃO DE TRANSAÇÃO ou (ii) pelo TRANSPORTADOR, mediante o exercício da opção de venda de gás de que trata o item 1.10.2.3.
- 1.5.5.1 Na operação de liquidação Mensal do SALDO DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR negativo na forma do item 1.5.5, seja ela realizada pelo CARREGADOR DE SAÍDA ou pelo TRANSPORTADOR, não será aplicável o limite de tolerância previsto no item 1.5.3.
- 1.6 Responsabilidades de BALANCEAMENTO do CARREGADOR
- 1.6.1 O CARREGADOR deve executar suas injeções e retiradas de GÁS na ZONA DE BALANCEAMENTO de acordo com o estabelecido em suas PROGRAMAÇÕES DE TRANSPORTE para o PERÍODO DE BALANCEAMENTO em questão, observadas as tolerâncias de VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DE DIÁRIA estabelecidas em seu(s) CONTRATO(S), no TCG, Apêndice III, com o objetivo de perseguir o BALANCEAMENTO de seu PORTFÓLIO individual ao longo de todo o PERÍODO DE BALANCEAMENTO.
- 1.6.2 O CARREGADOR deve, ao final de cada PERÍODO DE BALANCEAMENTO, observado o limite de tolerância do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR estabelecido no

item 1.5.3 deste Apêndice, atingir o BALANCEAMENTO de seu PORTFÓLIO individual.

- 1.6.3 O CARREGADOR arcará, na medida a que lhe der causa, com os custos das AÇÕES DE BALANCEAMENTO tomadas pelo TRANSPORTADOR para garantir o BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE e do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA.
- 1.7 Troca de Titularidade de GÁS do CARREGADOR sob Custódia do TRANSPORTADOR
- 1.7.1 Os carregadores poderão, ao longo do PERÍODO DE BALANCEAMENTO, efetuar entre si, a troca de titularidade do GÁS sob custódia do TRANSPORTADOR, por meio de NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO, nos termos do item 1.7.3 desta Cláusula do Apêndice II do TCG, desde que o GÁS tenha origem no mesmo PONTO DE ENTRADA e sejam observadas as regras tributárias e regulatórias para troca de titularidade.
- 1.7.2 As trocas de titularidade não implicarão em alteração das QUANTIDADES DE GÁS para injeção e retirada nos PONTOS DE ENTRADA e PONTOS DE SAÍDA, validadas pelo TRANSPORTADOR no processo de NOMINAÇÃO E PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE, nos termos da Cláusula Segunda deste Apêndice II do TCG.
- 1.7.3 NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO: Até às 22:59 (Vinte e duas e cinquenta e nove) horas do próprio DIA OPERACIONAL em questão, o CARREGADOR poderá enviar ao TRANSPORTADOR NOTIFICAÇÃO DE TRANSAÇÃO contendo as seguintes informações:
- (i) Identificação da transação como transação de compra ou transação de venda de GÁS;
 - (ii) QUANTIDADES DE GÁS objeto de troca de titularidade;
 - (iii) Identificação do CARREGADOR com quem se está realizando a troca de titularidade;
 - (iv) Identificação dos PORTFÓLIOS de origem e destino das QUANTIDADES DE GÁS onde a troca de titularidade ocorrerá;
 - (v) Horário de efetivação da troca de titularidade (hora inteira) para o próprio DIA OPERACIONAL em questão, sendo que este horário não deve ser anterior ao horário de emissão da NOTIFICAÇÃO DE TRANSAÇÃO; e
 - (vi) Identificação do PONTO DE ENTRADA onde será realizada a troca de titularidade.
- 1.7.4 O TRANSPORTADOR somente validará as trocas de titularidade após receber NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO com QUANTIDADES DE GÁS, identificação dos PORTFÓLIOS e horário de efetivação idênticos de ambos os CARREGADORES que realizarão a transação.
- 1.7.5 O CARREGADOR poderá apresentar NOTIFICAÇÃO DE TRANSAÇÃO independentemente de ter apresentado NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE para o DIA OPERACIONAL em questão.
- 1.7.6 As NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO referem-se exclusivamente à troca de titularidade de moléculas, não implicando em intercâmbio de CAPACIDADE DIÁRIA CONTRATADA.

1.8 Ferramentas para Acompanhamento de SALDOS DE DESEQUILÍBRIO

Uma vez estabelecida pelo TRANSPORTADOR a PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE para determinada ZONA DE BALANCEAMENTO, o TRANSPORTADOR e todos os carregadores que utilizam a REDE DE TRANSPORTE devem ter como objetivo manter o BALANCEAMENTO ao longo do PERÍODO DE BALANCEAMENTO. Para auxiliar os carregadores no cumprimento de tal obrigação, o TRANSPORTADOR disponibilizará ferramentas para acompanhamento do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA e do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR, conforme descrito nos itens 1.8.1, 1.8.2 e 1.8.3 a seguir.

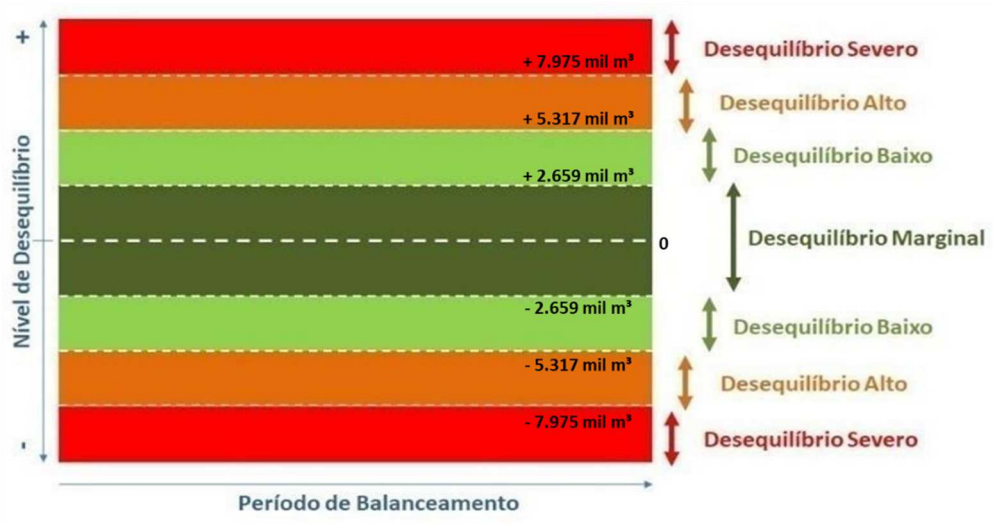
1.8.1 Gráfico de Balanceamento da Zona de Balanceamento

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

- (i) Níveis de Desequilíbrio – setores do Gráfico de Balanceamento da ZONA DE BALANCEAMENTO que representam diferentes graus de criticidade de desequilíbrio do SISTEMA DE TRANSPORTE para o PERÍODO DE BALANCEAMENTO, e que demandam diferentes AÇÕES DE BALANCEAMENTO quando atingidas, conforme descrito a seguir:
 - (a) **Nível de DESEQUILÍBRIO MARGINAL:** zona de criticidade muito baixa. Quando o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA encontrar-se nesta zona, nenhuma AÇÃO DE BALANCEAMENTO do TRANSPORTADOR será necessária. Os carregadores devem por iniciativa própria tomar medidas intradiárias para equilíbrio de seus PORTFÓLIOS individuais.
 - (b) **Nível de DESEQUILÍBRIO BAIXO:** zona de criticidade baixa. Quando o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA encontrar-se nesta zona, os carregadores serão notificados para tomar medidas intradiárias para equilíbrio de seus PORTFÓLIOS individuais.
 - (c) **Nível de DESEQUILÍBRIO ALTO:** zona de criticidade média. Quando o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA encontrar-se nesta zona, o TRANSPORTADOR poderá realizar prontamente AÇÕES DE BALANCEAMENTO, inclusive executando ordens de compra ou venda de GÁS para que o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA retorne ao nível de DESEQUILÍBRIO MARGINAL, nos termos do item 1.3 desta Cláusula do Apêndice II do TCG. Adicionalmente, os carregadores serão notificados para tomar medidas intradiárias para equilíbrio de seus PORTFÓLIOS individuais.
 - (d) **Nível de DESEQUILÍBRIO SEVERO:** zona de criticidade alta. Quando o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA encontrar-se nesta zona, o TRANSPORTADOR realizará AÇÕES DE BALANCEAMENTO por meio de ordens imediatas de compra ou venda de GÁS, nos termos do item 1.3 desta Cláusula do Apêndice II do TCG, podendo incluir intervenção nas QUANTIDADES DE GÁS injetadas e/ou retiradas do sistema pelos carregadores.

- (ii) Curva de Saldo de Desequilíbrio do Sistema (SDS) – conforme descrito no item 1.8.1.1 desta Cláusula.

1.8.1.2 A figura a seguir ilustra o Gráfico de Balanceamento:

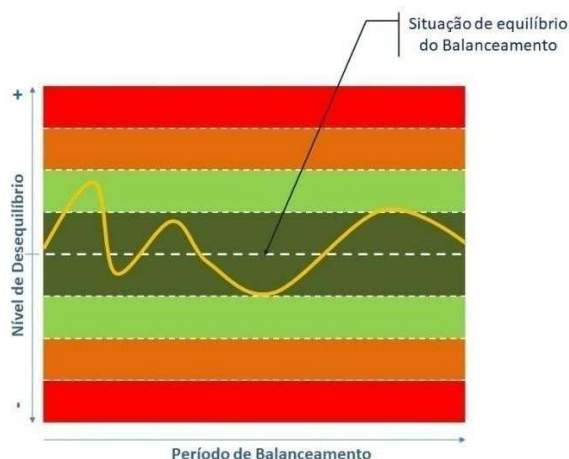


1.8.2 Curvas de Balanceamento e SALDO DE DESEQUILÍBRIO

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

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

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



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

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

Onde:

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

- 1.8.2.5 A Curva de SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR, (curva SDP), é a curva que representa o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR, ao longo de determinado período. A posição desta curva em relação ao zero (situação de equilíbrio) ao longo PERÍODO DE BALANCEAMENTO norteará as ações do CARREGADOR para garantir o BALANCEAMENTO de seu PORTFÓLIO e, conseqüentemente, o BALANCEAMENTO operacional do SISTEMA DE TRANSPORTE.
- 1.8.2.6 Para composição do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR, o TRANSPORTADOR tomará como referência a titularidade do GÁS sob custódia de cada carregador dentro da REDE DE TRANSPORTE conforme registrado no processo de PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE, nos termos da Cláusula Segunda deste Apêndice do TCG

e nas NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO, nos termos do item 1.7 desta Cláusula.

- 1.8.2.7 As trocas de titularidade ocorridas por meio de NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO nos termos do item 1.7 deste Apêndice do TCG serão computadas no SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR como uma injeção instantânea de GÁS, no caso de compra, ou como uma retirada instantânea de GÁS, em caso de venda, no horário de efetivação estabelecido na NOTIFICAÇÃO DE TRANSAÇÃO.
- 1.8.2.8 No caso específico do item 6.1.5 do TCG, em que o CARREGADOR DE ENTRADA é o responsável pelo fornecimento sem custo do GUS, a eventual diferença entre a quantidade efetivamente utilizada como GÁS PARA USO NO SISTEMA e a quantidade projetada para injeção por este CARREGADOR DE ENTRADA em um determinado DIA OPERACIONAL não será utilizada para fins da determinação do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR. Tal diferença será computada em uma conta separada para cálculo do estoque de gás natural do CARREGADOR DE ENTRADA em questão sob custódia do TRANSPORTADOR.
- 1.8.3 Sinal das Curvas de Balanceamento do Sistema e Sinal do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO CARREGADOR
- 1.8.3.1 O sinal da curva de balanceamento é, para um determinado momento, a tendência de inflexão da curva SDS ou da curva SDP. O sinal da curva será negativo caso, em determinado momento, a soma acumulada das QUANTIDADES DE GÁS injetadas (entradas) na ZONA DE BALANCEAMENTO seja inferior à soma das QUANTIDADES DE GÁS retiradas (saídas) na ZONA DE BALANCEAMENTO, para cada conjunto de entradas e saídas que compõe cada curva. O sinal da curva será positivo no caso contrário.
- 1.8.3.2 O sinal do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR será negativo caso, em determinado momento, a soma acumulada das QUANTIDADES DE GÁS injetadas (entradas) na ZONA DE BALANCEAMENTO seja inferior à soma das QUANTIDADES DE GÁS retiradas (saídas) na ZONA DE BALANCEAMENTO, para cada conjunto de entradas e saídas que compõem o PORTFÓLIO deste CARREGADOR. O sinal do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR será positivo no caso contrário.
- 1.9 Etapas de Balanceamento no Decorrer do Período de Balanceamento
- 1.9.1 O TRANSPORTADOR disponibilizará ao CARREGADOR, com base em dados operacionais, a partir do início de cada PERÍODO DE BALANCEAMENTO, em intervalos de até 6 (seis) horas, o Gráfico de Balanceamento e as curvas SDS e SDP do próprio CARREGADOR, para fins de acompanhamento do BALANCEAMENTO do sistema e do desempenho de seu PORTFÓLIO NA ZONA DE BALANCEAMENTO.
- 1.9.2 O CARREGADOR deverá realizar as injeções e retiradas na ZONA DE BALANCEAMENTO, ao longo do PERÍODO DE BALANCEAMENTO, de acordo com a PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE realizada pelo TRANSPORTADOR, conforme descrito no Cláusula Segunda deste Apêndice II do TCG e acompanhar o desempenho de seus PORTFÓLIOS individuais por meio das curvas SDP, com vistas a mantê-los em equilíbrio.

- 1.9.3 Durante o PERÍODO DE BALANCEAMENTO, enquanto o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA se mantiver no nível de DESEQUILÍBRIO MARGINAL, independentemente do sinal da curva, o TRANSPORTADOR não tomará nenhuma AÇÃO DE BALANCEAMENTO e o CARREGADOR não será obrigado a tomar nenhuma medida de BALANCEAMENTO.
- 1.9.4 Durante o PERÍODO DE BALANCEAMENTO, caso o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA atinja o nível de DESEQUILÍBRIO BAIXO, independentemente do sinal da curva, o TRANSPORTADOR notificará os carregadores com o sinal da SDP convergente com o sinal da SDS para tomarem medidas com vistas a restabelecer o equilíbrio de seus PORTFÓLIOS.
- 1.9.5 Durante o PERÍODO DE BALANCEAMENTO, caso o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA atinja o nível de DESEQUILÍBRIO ALTO, independentemente do sinal da curva, o TRANSPORTADOR notificará os CARREGADORES com o sinal da SDP convergente com o sinal da SDS e poderá realizar AÇÕES DE BALANCEAMENTO, comprando ou vendendo GÁS com vistas a realizar o BALANCEAMENTO do sistema, na ZONA DE BALANCEAMENTO.
- 1.9.6 Durante o PERÍODO DE BALANCEAMENTO, caso o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA atinja o nível de DESEQUILÍBRIO SEVERO, independentemente do sinal da curva, o TRANSPORTADOR notificará os CARREGADORES com o sinal da SDP convergente com o sinal da SDS e realizará imediatamente AÇÕES DE BALANCEAMENTO, comprando ou vendendo de GÁS com vistas a realizar o BALANCEAMENTO do sistema, podendo inclusive restringir, levando em consideração o sinal da SDP do CARREGADOR, injeções e/ou retiradas de GÁS, sem necessidade de autorização prévia do CARREGADOR.
- 1.9.7 Para o cálculo de cada SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR não serão levadas em consideração as transações de troca de titularidade não notificadas ao TRANSPORTADOR, nos termos do item 1.7 desta Cláusula do Apêndice II do TCG, até o momento da realização da AÇÃO DE BALANCEAMENTO.
- 1.10. Apuração e Liquidação de SALDOS DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA e SALDO DO DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR ao Fim do PERÍODO DE BALANCEAMENTO
- 1.10.1 Apuração e Liquidação de SALDOS DE DESEQUILÍBRIO
- 1.10.1.1 Ao término de cada PERÍODO DE BALANCEAMENTO, o TRANSPORTADOR avaliará a situação de BALANCEAMENTO operacional da REDE DE TRANSPORTE na ZONA DE BALANCEAMENTO e apurará o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA.
- 1.10.1.2 Caso, ao final do PERÍODO DE BALANCEAMENTO, a curva SDS indique a existência de nível de DESEQUILÍBRIO MARGINAL, não haverá emprego de FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA nos moldes do item 1.3.2 desta Cláusula do Apêndice II do TCG pelo TRANSPORTADOR referente a este PERÍODO DE BALANCEAMENTO.
- 1.10.1.3 Caso, ao final do PERÍODO DE BALANCEAMENTO, a curva SDS indique a existência de nível de DESEQUILÍBRIO BAIXO, ALTO ou SEVERO, o TRANSPORTADOR poderá realizar AÇÃO DE BALANCEAMENTO, inclusive por meio de FLEXIBILIDADE INTRADIÁRIA, nos moldes do item 1.3.2 desta Cláusula do Apêndice II do TCG, em quantidade suficiente para que a curva SDS se enquadre no nível de DESEQUILÍBRIO MARGINAL.

- 1.10.1.4 O TRANSPORTADOR se reserva o direito de não realizar AÇÃO DE BALANCEAMENTO ao fim do PERÍODO DE BALANCEAMENTO, ou de realizá-la em menor grau, caso avalie que, com base no planejamento operacional para o PERÍODO DE BALANCEAMENTO seguinte, o sistema tenderá a retornar espontaneamente ao nível de DESEQUILÍBRIO MARGINAL.
- 1.10.2 Apuração e Liquidação do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR
- 1.10.2.1 Ao término de cada PERÍODO DE BALANCEAMENTO, independentemente da situação de BALANCEAMENTO operacional da ZONA DE BALANCEAMENTO e das AÇÕES DE BALANCEAMENTO realizadas pelo TRANSPORTADOR para liquidação de SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA, o TRANSPORTADOR apurará, individualmente, o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR, levando em consideração as NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO efetivadas durante o PERÍODO DE BALANCEAMENTO, nos termos do item 1.7 desta Cláusula do Apêndice II do TCG.
- 1.10.2.2 Os carregadores com SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR positivo ou negativo ao final do PERÍODO DE BALANCEAMENTO utilizarão o SERVIÇO DE FLEXIBILIDADE DE REDE, conforme descrito no item 1.5 desta Cláusula do Apêndice II do TCG. A parcela do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR objeto do SERVIÇO DE FLEXIBILIDADE DE REDE será desconsiderada para fins de liquidação do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR, nos termos dos itens 1.10.2.3 a 1.10.2.5 desta Cláusula do Apêndice II do TCG.
- 1.10.2.3 Por meio do presente CONTRATO e na forma de direito, o CARREGADOR outorga ao TRANSPORTADOR uma opção de venda, irrevogável, irretratável e permanente, podendo ser exercida a qualquer tempo contra o CARREGADOR caso este apresente SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR negativo. A presente opção concede ao TRANSPORTADOR o direito de vender ao CARREGADOR uma quantidade de gás natural do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR que exceda a tolerância estabelecida no item 1.5.3 desta Cláusula deste Apêndice II do TCG, no fim do PERÍODO DE BALANCEAMENTO, ao preço conforme item 1.3.5 (i), vigente no DIA OPERACIONAL do exercício da opção.
- 1.10.2.4 Por meio do presente CONTRATO e na forma de direito, o CARREGADOR outorga ao TRANSPORTADOR uma opção de compra, irrevogável, irretratável e permanente, podendo ser exercida a qualquer tempo contra o CARREGADOR caso este apresente SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR positivo. A presente opção concede ao TRANSPORTADOR o direito de adquirir do CARREGADOR uma quantidade de gás natural do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR que exceda a tolerância estabelecida no item 1.5.3 desta Cláusula deste Apêndice II, no fim do PERÍODO DE BALANCEAMENTO, ao preço definido no item 1.3.5 (ii) vigente no DIA OPERACIONAL do exercício da opção.
- 1.10.2.5 Independentemente das ações realizadas pelo TRANSPORTADOR para liquidação de SALDOS DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DOS CARREGADORES, e desde que o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA apurado indique um nível de DESEQUILÍBRIO BAIXO, DESEQUILÍBRIO ALTO ou DESEQUILÍBRIO SEVERO, conforme previsto no item 1.8.1.1 (i) “b”, “c” ou “d”, ao final da SEMANA OPERACIONAL, os carregadores com SALDO DE DESEQUILÍBRIO



DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR, positivo ou negativo que excedam os limites de tolerância estabelecidos no item 1.5.3, estarão sujeitos ao pagamento de PENALIDADE DE DESEQUILÍBRIO, conforme Cláusula Quarta deste Apêndice II do TCG.

- 1.10.2.6 Ao fim do CONTRATO, caso o CARREGADOR não possua outro(s) contrato(s) de serviço de transporte firmado(s) sob o mesmo regime de contratação, com o TRANSPORTADOR, a totalidade do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR será liquidada na forma deste item 1.10.2 deste Apêndice II. Alternativamente, o TRANSPORTADOR poderá negociar com o CARREGADOR a compra, no todo ou em parte, do GÁS de SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR, quando positivo.

CLÁUSULA SEGUNDA – NOMINAÇÃO E PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE

2.1 Disposições Gerais

- 2.1.1 Toda e qualquer NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE de QUANTIDADES DE GÁS, inclusive eventuais alterações intradiárias, efetuada pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR para injeção nos PONTOS DE ENTRADA ou retirada nos PONTOS DE SAÍDA, para cada DIA OPERACIONAL, deverá respeitar o limite da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA e a vazão constante necessária para atendimento à QUANTIDADE DIÁRIA NOMINADA durante as 24 (vinte e quatro) horas do DIA OPERACIONAL (“VAZÃO NOMINADA IMPLÍCITA”).
- 2.1.2 Na medida em que as QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS incluídas nas NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE não excedam as QUANTIDADES DIÁRIAS CONTRATADAS, e sujeito às características do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, o TRANSPORTADOR será obrigado a programar tais QUANTIDADES DE GÁS como QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS, observando-se, sempre, (i) as regras e prioridades de programação dispostas no item 2.5 desta Cláusula, (ii) a realização das MANUTENÇÕES PROGRAMADAS, conforme item 4.2 do Apêndice I deste TCG, e (iii) a ocorrência de eventos de FORÇA MAIOR conforme o disposto na Cláusula Doze deste TCG.
- 2.1.3 Caso o CARREGADOR nomine QUANTIDADES DE GÁS que excedam a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA, o TRANSPORTADOR poderá, a seu exclusivo critério, confirmar ou não a NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE de tais QUANTIDADES DE GÁS. Caso tais QUANTIDADES DE GÁS sejam programadas pelo TRANSPORTADOR, as mesmas serão consideradas como QUANTIDADES EXCEDENTES AUTORIZADAS, segundo o mecanismo estabelecido no item 7.4.1 do TCG.
- 2.1.4 As QUANTIDADES DE GÁS para correção de SALDOS DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR, apurados em conformidade com a Cláusula Primeira do Apêndice II deste TCG, deverão ser nominadas pelo CARREGADOR de acordo com as regras e segundo os limites estabelecidos neste CONTRATO para a NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE.
- 2.1.5 Com o objetivo de garantir o BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE, a eficiência, segurança e a continuidade do SERVIÇO DE TRANSPORTE, os carregadores de entrada e os carregadores de saída deverão efetuar NOMINAÇÕES, até o horário limite indicado no item 2.3 deste Apêndice, de forma que as QUANTIDADES DE GÁS a serem injetadas e retiradas, na REDE DE TRANSPORTE em determinado DIA OPERACIONAL, sejam equivalentes. Caso se verifique, em qualquer DIA OPERACIONAL, a partir da combinação de NOMINAÇÕES DE

TRANSPORTE enviadas pelos carregadores, respeitando o item 2.3.3 deste Apêndice, que as QUANTIDADES DE GÁS nominadas para injeção nos PONTOS DE ENTRADA divergem das QUANTIDADES DE GÁS nominadas para retirada nos PONTOS DE SAÍDA na ZONA DE BALANCEAMENTO correspondente, o TRANSPORTADOR considerará, para fins de PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE, a menor das QUANTIDADES DE GÁS nominadas para a combinação em questão, sem necessidade de aviso prévio aos carregadores, observando-se as informações fornecidas por cada um dos carregadores em suas respectivas NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE. Excetua-se desta regra as QUANTIDADES DE GÁS nominadas para acerto de SALDOS DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR.

- 2.1.6 Os carregadores deverão realizar as injeções da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA e retiradas da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA, respeitando as tolerâncias de variação de programação estabelecidas no Apêndice III do TCG, conforme o caso, ficando sujeitos, em caso de descumprimento, ao pagamento de penalidade previsto na Cláusula Quarta deste Apêndice II.
- 2.1.7 Todas as QUANTIDADES DE GÁS objeto de uma NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE ou de uma PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE deverão ser apresentadas na unidade de volume mil metros cúbicos (Mm³) nas CONDIÇÕES DE REFERÊNCIA e no PCR, com uma casa decimal.
- 2.1.8 As PARTES acordam que a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA e a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA poderão ser alteradas pelo TRANSPORTADOR ao longo do DIA OPERACIONAL a que se referem, caso haja alteração da CAPACIDADE OCIOSA DE TRANSPORTE em decorrência de mudança intradiária das QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS DE ENTRADA e das QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS DE SAÍDA para prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME ou de SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO para outro(s) carregador(es) ou das quantidades de gás programadas no âmbito dos CONTRATOS LEGADOS. Neste caso, tais alterações somente entrarão em vigor a partir das 11:00 (onze) horas de tal DIA OPERACIONAL e serão consideradas como QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA e QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA para o DIA OPERACIONAL em questão, o valor médio ponderado entre a respectiva programação vigente até as 11:00 (onze) horas de tal DIA OPERACIONAL em questão e a respectiva programação vigente após tal horário, caso ocorra redução ou interrupção da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL no caso da redução da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA ou da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA.

2.2 Previsão de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE

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

2.3 NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE

- 2.3.1 NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE DIÁRIA: até 16:59 (dezesesseis e cinquenta e nove) horas de cada DIA OPERACIONAL anterior (“D-1”), o CARREGADOR enviará ao TRANSPORTADOR a NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE para o DIA OPERACIONAL (“D”).
- 2.3.2 Alteração Intradiária da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE: a partir das 17:00 (dezesete) horas de cada DIA OPERACIONAL anterior (“D-1”) e até as 14:59 (quatorze e cinquenta e nove) horas do DIA OPERACIONAL (“D”), o CARREGADOR poderá alterar a NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE realizada nos termos do item 2.3.1 acima, mediante envio de nova NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE para o DIA OPERACIONAL em questão (“D”), a qual, para todos os efeitos do CONTRATO, somente será válida e aplicável a partir do início das 17:00 (dezesete) horas do DIA OPERACIONAL (“D”), observando-se que:
- (i) A NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE anterior permanecerá válida e aplicável, para todos os efeitos do CONTRATO, de forma proporcional, às 17 (dezesete) primeiras horas do DIA OPERACIONAL em questão (“D”), sendo a NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE alterada aplicável, também de forma proporcional, às 7 (sete) horas remanescentes desse mesmo DIA OPERACIONAL (“D”);
 - (ii) As alterações solicitadas nas QUANTIDADES DE GÁS objeto da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE devem ser tais que a vazão de GÁS necessária para cumprimento da PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE total do DIA OPERACIONAL em cada PONTO DE ENTRADA e PONTO DE SAÍDA a partir do início das 17:00 (dezesete) horas de tal DIA OPERACIONAL (“D”) não exceda os limites de tolerância estabelecidos no Apêndice III do TCG, nem seja inferior a zero.
- 2.3.3 As NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE feitas de acordo com o item 2.3.1 desta Cláusula e qualquer alteração destas na forma do item 2.3.2 acima devem conter, no mínimo, as seguintes informações:
- (i) DIA OPERACIONAL de referência;
 - (ii) QUANTIDADES DE GÁS nominadas para injeção em cada PONTO DE ENTRADA e retirada em cada PONTO DE SAÍDA de uma ZONA DE SAÍDA contratada pelo carregador, identificados com os devidos códigos de identificação, destacando-se as parcelas das QUANTIDADES DE GÁS NOMINADA que (i) excederem a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA para fins do previsto no item 7.4.1 do TCG e (ii) para correção de SALDOS DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR, quando aplicável;
 - (iii) CÓDIGOS DE IDENTIFICAÇÃO DO CARREGADOR de retirada das quantidades de gás, nos casos de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE relativa a PONTOS DE ENTRADA, para fins do disposto no item 2.1.5 deste Apêndice II do TCG;
 - (iv) CÓDIGOS DE IDENTIFICAÇÃO DO CARREGADOR das injeções das quantidades de gás, nos casos de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE relativa a um PONTO DE SAÍDA, para fins do disposto no item 2.1.5 deste Apêndice II do TCG.
- 2.3.4 Em caso de não-recebimento da previsão de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE conforme estabelecido no item 2.2 ou da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE pelo TRANSPORTADOR até os

horários limite estabelecidos no item 2.3.1 desta Cláusula do Apêndice II do TCG, as QUANTIDADES DE GÁS solicitadas pelo CARREGADOR serão consideradas como sendo iguais a zero para os PONTOS DE ENTRADA ou PONTOS DE SAÍDA no DIA OPERACIONAL em questão. Analogamente, as alterações intradiárias feitas em desacordo com os prazos do item 2.3.2 desta Cláusula do Apêndice II do TCG serão consideradas sem efeito.

2.3.5 Não serão consideradas as nominações de QUANTIDADES DE GÁS que estejam em desacordo com as condições estabelecidas em CONTRATO incluindo, mas sem limitar, CAPACIDADE FIRME CONTRATADA, localização e limite físico dos PONTOS DE ENTRADA e PONTOS DE SAÍDA, tal como estabelecido no Apêndice III do TCG.

2.3.6 Para fins do presente CONTRATO, será considerada como QUANTIDADE DIÁRIA NOMINADA DE ENTRADA ou QUANTIDADE DIÁRIA NOMINADA DE SAÍDA para o DIA OPERACIONAL em questão, o valor médio ponderado entre as QUANTIDADES DE GÁS nominadas na NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE vigente até as 11:00 (onze) horas do DIA OPERACIONAL em questão e as QUANTIDADES DE GÁS nominadas na alteração da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE intradiária vigente após tal horário.

2.4 PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE

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

2.4.2 PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE diária: até o final das 17:59 (dezessete e cinquenta e nove) horas de cada DIA OPERACIONAL anterior ("D-1"), o TRANSPORTADOR enviará ao CARREGADOR a PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE para o DIA OPERACIONAL ("D").

2.4.3 Alteração intradiária da PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE: até 15:59 (quinze e cinquenta e nove) horas do DIA OPERACIONAL ("D"), caso tenha recebido uma solicitação de alteração intradiária da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE segundo o disposto no item 2.1.2, o TRANSPORTADOR enviará ao CARREGADOR a PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE intradiária contendo modificações das QUANTIDADES DE GÁS para injeção e retirada em cada PONTO DE ENTRADA e PONTO DE SAÍDA de uma ZONA DE SAÍDA contratada, para o próprio DIA OPERACIONAL ("D"). em questão, com entrada em vigor a partir das 17:00 (dezessete) horas de tal DIA OPERACIONAL ("D"), ficando expressamente autorizada a alteração de PROGRAMAÇÃO para qualquer carregador em função de alteração intradiária da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE, observados os critérios do item 2.5.1 abaixo.

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

- (i) DIA OPERACIONAL de referência;
- (ii) QUANTIDADES DE GÁS programadas para injeção em cada PONTO DE ENTRADA e retirada em cada PONTO DE SAÍDA, identificados com os devidos códigos de identificação, destacando-se as QUANTIDADES DE GÁS programadas como QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA para fins do previsto no item 7.4.1 do TCG e para correção de SALDOS DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR, quando aplicável;

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

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

2.4.6 Para fins do presente CONTRATO, será considerada como QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA ou QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA para o DIA OPERACIONAL em questão, o valor médio ponderado entre as QUANTIDADES DE GÁS programadas na PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE vigente até 16:59 (dezesseis e cinquenta e nove) horas do DIA OPERACIONAL ("D") em questão e as QUANTIDADES DE GÁS programadas na PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE INTRADIÁRIA vigente após tal horário.

2.5. Prioridades de Programação em Casos de Insuficiência de Capacidade

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

- (i) Primeira – Totalidade das QUANTIDADES DE GÁS nominadas nos termos do CONTRATO DE TRANSPORTE TCO BRASIL, excluindo-se as quantidades de gás referidas na alínea (iii);
- (ii) Segunda – Totalidade das QUANTIDADES DE GÁS nominadas pelos CARREGADORES que contrataram SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, de forma pro-rata, excluídas as quantidades de gás referidas na alínea (i) acima e as quantidades de gás referidas na alínea (iv);
- (iii) Terceira – Quantidades excedentes nominadas e conforme definidas nos termos do CONTRATO DE TRANSPORTE TCO BRASIL;
- (iv) Quarta – Quantidades excedentes nominadas nos termos dos CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, de forma *pro-rata*, excluídas as quantidades excedentes referidas na alínea (iii) acima;

- (v) Quinta – QUANTIDADES DE GÁS nominadas para a prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL por meio de outros contratos de transporte, sendo certo que em relação aos demais contratos de transporte interruptível a prioridade de atendimento aos carregadores interruptíveis será estabelecida por ordem da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE, conforme item 2.3.3, sendo atendidos aqueles que primeiro enviarem a referida NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE;

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

CLÁUSULA TERCEIRA – APURAÇÃO E SALDO DE VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO

3.1 VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA

- 3.1.1 O CARREGADOR deve empreender esforços comercialmente razoáveis para garantir que as QUANTIDADES DE GÁS injetadas e retiradas em cada PONTO DE ENTRADA e em cada PONTO DE SAÍDA, em qualquer DIA OPERACIONAL, não sejam menores nem sejam maiores que as QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS pelo TRANSPORTADOR para injeção e retirada nestes pontos, nos termos deste CONTRATO, para esse mesmo DIA OPERACIONAL.
- 3.1.2 Não obstante o acima exposto, para cada DIA OPERACIONAL, o TRANSPORTADOR, com base nas QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS para o CARREGADOR em cada PONTO DE ENTRADA e em cada PONTO DE SAÍDA, conforme o caso, apuradas em conformidade com a Cláusula Sétima do TCG, calculará, individualmente, a diferença entre a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA e a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA para o PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA em questão, que corresponderá à VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA para o referido ponto.
- 3.1.3 Se a VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA, em qualquer DIA OPERACIONAL, para cada PONTO DE ENTRADA ou em uma determinada ZONA DE SAÍDA (considerando-se todos os PONTOS DE SAÍDA integrantes de tal ZONA DE SAÍDA) em questão, exceder, para mais ou para menos, a tolerância estabelecida no Apêndice III, do TCG, para esse DIA OPERACIONAL, então o CARREGADOR pagará uma penalidade de VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA, conforme estabelecido na Cláusula Quarta deste Apêndice II do TCG.

3.2 VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO INSTANTÂNEA ao longo do DIA OPERACIONAL

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



apurada a VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA (i) nos PONTOS DE SAÍDA para fornecimento a usinas termoeletricas para o DIA OPERACIONAL referente ao início do despacho termoeletrico e para o DIA OPERACIONAL referente ao fim de despacho termoeletrico e (ii) no PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA que, segundo os termos deste CONTRATO, sejam considerados também como um PONTO DE INTERCONEXÃO.

- 3.2.2 Caso a vazão de GÁS média ultrapasse a tolerância de variação instantânea estabelecida no Apêndice III do TCG, o CARREGADOR estará sujeito ao pagamento de penalidade de VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO INSTANTÂNEA ao TRANSPORTADOR, conforme estabelecido na Cláusula Quarta deste Apêndice II.

CLÁUSULA QUARTA – PENALIDADES E RESPONSABILIDADES DO CARREGADOR

4.1 Penalidade por QUANTIDADES EXCEDENTES NÃO AUTORIZADAS

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

4.2 Penalidade de VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA

- 4.2.1 Exceto caso a CAPACIDADE CONTRATADA seja vinculada aos PONTOS DE ENTRADA/ ZONAS DE SAÍDA EMED GASCAR, EMED GARUVA, EMED JACUTINGA e EMED GUARAREMA, o CARREGADOR deverá pagar ao TRANSPORTADOR uma penalidade resultante do produto do (i) Fator da Penalidade, conforme disposto na tabela a seguir, multiplicado por (ii) o somatório da TARIFA CAPACIDADE DE ENTRADA, a TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, da TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e da TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO pela (iii) QUANTIDADE DE GÁS, convertida para MMBTU tomado por base o PCR, correspondente à parcela da VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA que exceder, em módulo, o limite estabelecido no Apêndice III.

Tabela de Penalidade de Variação:

Percentual de Variação	Fator da Penalidade
Maior que 5 % e menor ou igual a 10%	1,25
Maior que 10 % e menor ou igual a 15%	1,50
Maior que 15 % e menor ou igual a 20%	1,75
Maior que 20 %	2,00

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

- 4.3.1 O CARREGADOR deverá pagar ao TRANSPORTADOR uma penalidade diária igual ao produto de (i) 2 (duas) vezes o somatório da TARIFA CAPACIDADE DE ENTRADA, a TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, da TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e da TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO pela (ii) QUANTIDADE DE GÁS, convertida para MMBTU tomado por base o PCR, equivalente a uma vazão de Gás média diária igual a diferença entre (x) a máxima vazão de GÁS média acima da faixa de tolerância apurada pelo



TRANSPORTADOR nos termos do item 3.2.2 deste Apêndice II do TCG e (y) a VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA, acrescida da tolerância de variação estabelecida no Apêndice III.

4.3.2 A penalidade acima somente será cobrada se atendidas as seguintes condições, cumulativamente:

- (a) A vazão de gás média exceder por mais de 8 (oito) horas consecutivas a VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA, acrescida da tolerância de variação estabelecida no Apêndice III,
- (b) A QUANTIDADE DE GÁS calculada conforme o item 4.3.1 seja superior, no DIA OPERACIONAL em questão, a 100.000 (cem mil) METROS CÚBICOS no PODER CALORÍFICO DE REFERÊNCIA do somatório de todas as quantidades diárias programadas nos contratos de transporte, incluindo este, para o PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA em questão, e
- (c) Exclusivamente no que se refere aos trechos entre Corumbá até Guararema, e Paulínia até Araucária, caso o respectivo trecho da REDE DE TRANSPORTE estiver movimentando volumes de GÁS acima de 90% de sua CAPACIDADE TÉCNICA.

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

4.4.1 Caso, ao longo do DIA OPERACIONAL, o TRANSPORTADOR verifique que a vazão de GÁS instantânea ultrapassa a qualquer momento a CAPACIDADE TÉCNICA do PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA em questão, conforme estabelecida no Apêndice III, o CARREGADOR estará sujeito ao pagamento da penalidade de Sobre- Vazão resultante do produto de (i) 2 vezes o somatório da TARIFA CAPACIDADE DE ENTRADA, a TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, da TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e da TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO pela (ii) QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA de GÁS no referido PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA, convertida para MMBTU tomado por base o PCR.

4.5 Penalidade por DESEQUILÍBRIO

4.5.1 Caso ao término do último DIA OPERACIONAL da SEMANA OPERACIONAL o CARREGADOR não corrigir o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR na forma prevista no item 1.10 do Apêndice II do TCG e o SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA apurado indique um nível de DESEQUILÍBRIO BAIXO, DESEQUILÍBRIO ALTO ou DESEQUILÍBRIO SEVERO, conforme previsto no item 1.8.1.1 (i) “b”, “c” ou “d”, o CARREGADOR pagará ao TRANSPORTADOR uma penalidade por DESEQUILÍBRIO no valor igual ao produto da parcela do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR em questão que exceda o limite estabelecido na Cláusula 1.5.2 deste Apêndice II do TCG, convertido para MMBTU tomado por base o PCR, por (ii) 2 vezes o somatório da TARIFA CAPACIDADE DE ENTRADA, a TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, da TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e da TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO.

4.5.2 A penalidade prevista no item 4.5.1 acima será aplicada por PORTFÓLIO DO CARREGADOR, não devendo ser aplicada em duplicidade caso o CARREGADOR tenha firmado dois ou mais contratos de transporte.



- 4.5.3 Para cálculo da penalidade prevista no item 4.5.1 acima serão utilizados os valores médios ponderados da TARIFA CAPACIDADE DE ENTRADA, da TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, da TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e da TARIFA DE CAPACIDADE – EMPACOTAMENTO, de acordo com a quantidade diária contratada em cada contrato que compõe o PORTFÓLIO DO CARREGADOR.
- 4.6 Responsabilidade Adicional do CARREGADOR
- 4.6.1 Sem prejuízo do pagamento de quaisquer penalidades aplicáveis e pré-estabelecidas nesta Cláusula Quarta, o CARREGADOR é o responsável, perante o TRANSPORTADOR, pelos danos, custos adicionais, prejuízos e/ou perda de receita, comprovadamente sofridos e/ou incorridos pelo TRANSPORTADOR, inclusive perante terceiros, ou ao TRANSPORTADOR imputáveis nos termos de outros contratos de transporte ou dos CONTRATOS LEGADOS, desde que o CARREGADOR, ou terceiros agindo em seu nome, tenham dado causa e em decorrência do descumprimento das suas obrigações, ou no caso de o cumprimento destas se torne mais oneroso, inclusive nos casos de redução ou interrupção do SERVIÇO DE TRANSPORTE.
- 4.7 Notificação de Regularização de Situação
- 4.7.1 Ao longo de qualquer DIA OPERACIONAL, sem prejuízo das penalidades aplicáveis e da responsabilidade do CARREGADOR em manter o BALANCEAMENTO de seu PORTFÓLIO, o TRANSPORTADOR poderá notificar o CARREGADOR para que este regularize a sua situação.
- 4.7.2 O CARREGADOR poderá solicitar informações ao TRANSPORTADOR acerca da situação do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO, com o objetivo de retornar a uma posição de equilíbrio.

APÊNDICE III – CONDIÇÕES TÉCNICO-OPERACIONAIS

ZONAS DE SAÍDA	PONTOS DE SAÍDA DA ZONA DE SAÍDA	CAPACIDADE MÁXIMA DE PROJETO EM M³ NORMAIS POR DIA	TIPO DOS PONTOS DE SAÍDA DA ZONA DE SAÍDA CONTRATADA	TOLERÂNCIA DE VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA (% DA QDP)	TOLERÂNCIA DE VARIAÇÃO INSTANTÂNEA DE PROGRAMAÇÃO (% DA QDP)	INTERVALO DE VAZÃO MENSURÁVEL (M³/DIA)	PRESSÃO DE ENTRADA MÍNIMA (KGF/CM2)*	PRESSÃO DE ENTRADA MÁXIMA (KGF/CM2)*
Mato Grosso do Sul 1- MS1	Corumbá	990.000	Tipo IV	+/- 5%	+ 60%	39.600 a 990.000	31.5	36.8
	Campo Grande	1.800.000	Tipo V		+40%	96.000 a 1.800.000	31.5	36.8
	Três Lagoas	3.600.000	Tipo VI		+20%	192.000 a 3.600.000	45	52.5
	Três Lagoas UFN-III	3.600.000	Tipo VI		+ 20%	192.000 a 3.600.000	45	52.5
São Paulo 1- SP1	Valparaíso	255.000	Tipo II	+/- 5%	+ 100%	13.600 a 255.000	31.5	36.8
	Bilac	432.500	Tipo III / Tipo II M		+ 100%	23.200 a 432.500	31.5	36.8
	Guaíçara	990.000	Tipo IV		+ 60%	39.600 a 990.000	31.5	36.8
	Iacanga	990.000	Tipo IV		+ 60%	39.600 a 990.000	31.5	36.8
	Ibitinga	990.000	Tipo IV		+ 60%	39.600 a 990.000	31.5	36.8
	Boa Esperança do Sul	1.800.000	Tipo V		+ 40%	96.000 a 1.800.000	31.5	36.8
	São Carlos	990.000	Tipo IV		+ 60%	39.600 a 990.000	31.5	36.8
São Paulo 2- SP2	Itirapina	112.000	Tipo I	+/- 5%	+100%	4.500 a 112.000	31.5	36.8
	Rio Claro	1.800.000	Tipo V		+ 40%	96.000 a 1.800.000	31.5	36.8
	Limeira	1.800.000	Tipo V		+ 40%	96.000 a 1.800.000	31.5	36.8
	Americana	1.800.000	Tipo V		+ 40%	96.000 a 1.800.000	31.5	36.8
	Replan	3.600.000	Tipo VI		+ 20%	192.000 a 3.600.000	36	42
	Jaguariúna	3.600.000	Tipo VI		+ 20%	192.000 a 3.600.000	31.5	36.8
	Itatiba	1.800.000	Tipo V		+ 40%	96.000 a 1.800.000	31.5	36.8
	Guararema	1.800.000	Tipo V		+ 40%	96.000 a 1.800.000	31.5	36.8
São Paulo 3- SP3	Gemini	990.000	Tipo IV	+/- 5%	+60%	39.600 a 990.000	55	100
	Sumaré	990.000	Tipo IV		+ 60%	39.600 a 990.000	31.5	36.8

	Campinas	1.800.000	Tipo V		+ 40%	96.000 a 1.800.000	31.5	36.8
	Indaiatuba	432.500	Tipo III / Tipo II M		+ 100%	23.200 a 432.500	31.5	36.8
São Paulo 4-SP4	Itu	3.600.000	Tipo VI	+/- 5%	+ 20%	192.000 a 3.600.000	31.5	36.8
	Porto Feliz	1.800.000	Tipo V		+ 40%	96.000 a 1.800.000	31.5	36.8
	Araçoiaba da Serra	432.500	Tipo III / Tipo II M		+ 100%	23.200 a 432.500	31.5	36.8
	Itapetininga	990.000	Tipo IV		+ 60%	39.600 a 990.000	31.5	36.8

ZONAS DE SAÍDA	PONTOS DE SAÍDA DA ZONA DE SAÍDA	CAPACIDADE MÁXIMA DE PROJETO EM m³ NORMAIS POR DIA	TIPO DOS PONTOS DE SAÍDA DA ZONA DE SAÍDA CONTRATADA	TOLERÂNCIA DE VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA (% DA QDP)	TOLERÂNCIA DE VARIAÇÃO INSTANTÂNEA DE PROGRAMAÇÃO (% DA QDP)	INTERVALO DE VAZÃO MENSURÁVEL (m³/dia)	PRESSÃO DE ENTRADA MÍNIMA (kgf/cm²)*	PRESSÃO DE ENTRADA MÁXIMA (kgf/cm²)*
Paraná 1-PR1	Campo Largo	432.500	Tipo III / Tipo II M	+/- 5%	+ 100%	23.200 a 432.500	31.5	36.8
	Araucária-CIC	1.800.000	Tipo V		+ 40%	96.000 a 1.800.000	31.5	36.8
	Repar	3.600.000	Tipo VI		+ 20%	192.000 a 3.600.000	36	42
	Araucária-UTE	2.500.000	Tipo V M		+ 40%	96.000 a 2.500.000	34.2	39.9
Santa Catarina 1-SC1	Joinville	255.000	Tipo II	+/- 5%	+ 100%	13.600 a 255.000	31.5	36.8
	Guaramirim	990.000	Tipo IV		+ 60%	39.600 a 990.000	31.5	36.8
	Gaspar	990.000	Tipo IV		+ 60%	39.600 a 990.000	31.5	36.8
	Brusque	255.000	Tipo II		+ 100%	13.600 a 255.000	31.5	36.8
	Tijucas	432.500	Tipo III / Tipo II M		+ 100%	23.200 a 432.500	31.5	36.8
Santa Catarina 2-SC2	São Pedro de Alcântara	432.500	Tipo III / Tipo II M	+/- 5%	+ 100%	23.200 a 432.500	31.5	36.8
	Tubarão	255.000	Tipo II		+ 100%	13.600 a 255.000	31.5	36.8
	Urussanga	432.500	Tipo III / Tipo II M		+ 100%	23.200 a 432.500	31.5	36.8
	Nova Veneza	432.500	Tipo III / Tipo II M		+ 100%	23.200 a 432.500	31.5	36.8
Rio Grande do Sul 1-RS1	Várzea do Cedro	432.500	Tipo III / Tipo II M	+/- 5%	+ 100%	23200 a 432.500	21.6	25.2
	Igrejinha	112.000	Tipo I		+ 100%	4.500 a 112.000	16.2	18.9
	Araricá	432.500	Tipo III / Tipo II M		+ 100%	23.200 a 432.500	21.6	25.2
	Cachoeirinha	990.000	Tipo IV		+ 60%	39.600 a 990.000	21.6	25.2
	Canoas	1.800.000	Tipo V		+ 40%	96.000 a 1.800.000	25.2	29.4
	Refap	990.000	Tipo IV		+ 60%	39600 a 990.000	25.2	29.4
	Canoas-UTE	3.600.000	Tipo VI		+ 20%	192.000 a 3.600.000	31.5	36.8

ZONAS DE SAÍDA	PONTOS DE SAÍDA DA ZONA DE SAÍDA	CAPACIDADE MÁXIMA DE PROJETO EM m³ NORMAIS POR DIA	TIPO DOS PONTOS DE SAÍDA DA ZONA DE SAÍDA CONTRATADA	TOLERÂNCIA DE VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA (% DA QDP)	TOLERÂNCIA DE VARIAÇÃO INSTANTÂNEA DE PROGRAMAÇÃO (% DA QDP)	INTERVALO DE VAZÃO MENSURÁVEL (m³/dia)	PRESSÃO DE ENTRADA MÍNIMA (kgf/cm²)*	PRESSÃO DE ENTRADA MÁXIMA (kgf/cm²)*
EMED GASCAR	EMED GASCAR	15.000.000	EMED	+/- 10%	Não aplicável	500.000 a 15.000.000	55	100
EMED JACUTINGA	EMED JACUTINGA	1.200.000	EMED	+/- 10%	Não aplicável	10.000 a 1.200.000	55	100
EMED GUARAREMA	EMED GUARAREMA	15.000.000	EMED	+/- 10%	Não aplicável	160.000 a 15.000.000	55	75

(*) Pressão manométrica

PONTO DE ENTRADA	CAPACIDADE TÉCNICA DO PONTO DE ENTRADA (m³/dia)	TIPO DO PONTO DE ENTRADA	TOLERÂNCIA DE VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA (% DA QDP)*	TOLERÂNCIA DE VARIAÇÃO INSTANTÂNEA DE PROGRAMAÇÃO (% DA QDP)*	INTERVALO DE VAZÃO MENSURÁVEL (m³/dia)	PRESSÃO DE ENTRADA MÍNIMA (kgf/cm²)*	PRESSÃO DE ENTRADA MÁXIMA (kgf/cm²)*
EMED GASCAR	15.000.000	EMED	+/- 10%	Não aplicável	500.000 a 15.000.000	55**	100
EMED CORUMBÁ	40.000.000	EMED	+/- 10%	Não aplicável	2.000.000 a 40.000.000	55**	100
GARUVA	5.000.000	—	+/- 10%	Não aplicável	1.500.000 a 5.000.000	55	75

(*) Pressão manométrica

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

A - QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA NO PONTO DE ENTRADA

PONTO DE ENTRADA CONTRATADO	CAPACIDADE DIÁRIA CONTRADA NO PONTO DE ENTRADA (mil M³/DIA)
[]	[]

APÊNDICE IV – TARIFAS, VALORES A FATURAR E PROBABILIDADE DE ATENDIMENTO**A – TARIFAS****A.1 Tarifas de Transporte Interruptível**

A.1.1 A TARIFA DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL aplicável ao PONTO DE ENTRADA (TARIFA DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE CAPACIDADE DE ENTRADA) em determinado DIA, em Reais por MMBTU, excluídos quaisquer TRIBUTOS incidentes sobre o faturamento realizado pelo TRANSPORTADOR, é a resultante da fórmula:

$$TCI = (1 - D) \times (TCE + TCT + TCS)$$

Onde:

TCI	Corresponde ao valor da TARIFA INTERRUPTÍVEL DE CAPACIDADE em Reais por MMBTU;
TTF	Corresponde ao valor da TARIFA DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA em Reais por MMBTU;
TCE	Corresponde ao valor da TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA em Reais por MMBTU;
TCT	Corresponde ao valor da TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE em Reais por MMBTU;
TCS	corresponde ao valor da TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA em Reais por MMBTU;
D	Corresponde ao DESCONTO APLICÁVEL, calculado conforme TCG, Apêndice IV.

O valor da TCI será calculado em função das capacidades alocadas de transporte conforme detalhado no Anexo I, Apêndice IV – Valores a Faturar.

A.1.2 Na data de assinatura do presente CONTRATO, os valores das tarifas cobradas pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR, excluídos quaisquer TRIBUTOS incidentes sobre o faturamento realizado pelo TRANSPORTADOR, são os o, aplicando-se sobre a TARIFA INTERRUPTÍVEL DE CAPACIDADE, definida no item A.1, o percentual de probabilidade de atendimento, conforme definido no APÊNDICE IV do ANEXO I:

- TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA: R\$ 0,0 por MMBTU (zero real por MMBTU);
- TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE R\$ [] por MMBTU ([] MMBTU);
- TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA: R\$ [] por MMBTU ([] MMBTU);
- TARIFA DE MOVIMENTAÇÃO R\$ [] por MMBTU ([] MMBTU)
- TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO: R\$ [] por MMBTU ([] MMBTU).

A.1.3 As PARTES aceitam e reconhecem que as TARIFAS DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL estabelecidas no item A.1.2 poderão sofrer alterações em virtude de redefinições determinadas ou aprovadas pela ANP, observado o item 8.4.3 do CONTRATO, o item A.4 abaixo e a Cláusula Vinte do TCG. Nessa hipótese, as TARIFAS DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL deste CONTRATO DE TRANSPORTE passarão a ser as novas tarifas e encargos determinados pela ANP e disponíveis no POC.

A.2 Multiplicador aplicável

A.2.1 Na data de assinatura do presente CONTRATO, os valores das tarifas cobradas pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR pelo SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, excluídos quaisquer TRIBUTOS incidentes sobre o faturamento realizado pelo TRANSPORTADOR, corresponderá ao produto do somatório das tarifas indicadas no item A.1.2 acima e/ou disponíveis no POC, observados os itens A.1.3 e A.4 deste anexo, pelo fator multiplicador calculado segundo o previsto no Apêndice IV - C – Probabilidade de Atendimento ("TARIFA DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL").

A.3 Reajuste das Tarifas

A.3.1 A TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA, a TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, a TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA, a TARIFA DE MOVIMENTAÇÃO e a TARIFA DE CAPACIDADE-EMPACOTAMENTO que constam no POC foram publicadas a custos de dezembro de 2024, e serão ajustadas em 1º de janeiro do primeiro 2025 pela média ponderada do Índice Geral de Preços – Mercado (IGP-M) e do Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), acumulados dos últimos 12 (doze) meses, na proporção de 55% e 45%. As Tarifas para os CONTRATOS tiverem DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE após 1º de janeiro daquele 2025 já passaram pelo referido ajuste, conforme estabelece a Nota Técnica nº 01/2021/SIM.

A.3.2 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 Tarifas Flutuantes

- A.4.1 As PARTES aceitam e reconhecem que os valores das Tarifas estabelecidas no item A.1.1 poderão ser reduzidos ou majorados, até a DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE, de forma a refletir os valores apurados e aprovados pela ANP como sobre-receita ou sub-receita em relação ao montante definido como RECEITA MÁXIMA PERMITIDA do TRANSPORTADOR pela LEGISLAÇÃO APLICÁVEL.
- A.4.2 Para a finalidade prevista no item A.4.1, será estabelecida uma CONTA REGULATÓRIA, cujos valores a serem computados, a forma de alocação e os limites de aplicação na redução ou majoração das tarifas definidas no item A.1.1, dentre outros aspectos relevantes, serão definidos pela ANP e/ou pela da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL.
- A.5 Arredondamento
- A.5.1 Após o cálculo das TARIFAS as mesmas sofrerão o arredondamento na quarta casa decimal e serão expressas em R\$/MMBtu, conforme critério estabelecido abaixo:
- (i) Se a casa decimal subsequente ao algarismo a ser arredondado variar de 0 a 4, o algarismo a ser arredondado manterá seu valor;
 - (ii) 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.

B – VALORES A FATURAR

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

(i) ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE:

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

Onde:

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

(ii) ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE AUTORIZADO:

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

Onde:

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

Os valores de ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE AUTORIZADO descritos no item acima são aplicáveis quando houver programação de QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS acima das QUANTIDADES DIÁRIAS CONTRATADAS, de acordo com os limites indicados na tabela abaixo. Quando tais limites não forem observados, o ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE AUTORIZADO terá valor similar ao ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO.

QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA (QDC)*	Limites de Quantidade de Excedente Autorizada
$QDC < 0,5 \text{ MM m}^3/\text{d}$	$50\% \times QDC$
$0,5 \leq QDC < 1 \text{ MM m}^3/\text{d}$	Maior entre: $40\% \times QDC$ ou $250 \text{ mil m}^3/\text{d}$
$1 \leq QDC < 1,5 \text{ MM m}^3/\text{d}$	Maior entre: $30\% \times QDC$ ou $400 \text{ mil m}^3/\text{d}$
$1,5 \leq QDC < 4 \text{ MM m}^3/\text{d}$	Maior entre: $20\% \times QDC$ ou $450 \text{ mil m}^3/\text{d}$
$QDC \geq 4 \text{ MM m}^3/\text{d}$	Maior entre: $15\% \times QDC$ ou $800 \text{ mil m}^3/\text{d}$

(iii) ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO:

$$ESENS = \sum_{i=1}^N QENAI \times 2 \times (TCI + TM + TCEmp)$$

Onde:

<i>ESENS</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>QENAI</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>TCI</i>	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA INTERRUPTÍVEL DE CAPACIDADE;
<i>TM</i>	corresponde ao valor em Reais por MMBTU, da TARIFA DE MOVIMENTAÇÃO;
<i>TCEmp</i>	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO.

(iv) ENCARGO DE GUS

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

Onde:

<i>EGUS</i>	corresponde ao valor a ser pago em Reais pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR a título de ENCARGO DE GUS 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>QDAT_i</i>	corresponde ao somatório das QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS TOTAIS para cada DIA OPERACIONAL “ <i>i</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;
<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>QDAGT</i>	corresponde ao total do GUS utilizado na operação da REDE DE TRANSPORTE no DIA OPERACIONAL no MÊS em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR;
<i>CGUS_i</i>	corresponde ao valor do custo médio do ESTOQUE DE GÁS DO TRANSPORTADOR, em Reais por MMBTU, no dia anterior ao dia de faturamento.

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

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

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

Onde:

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

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

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

O ENCARGO DE CUSTOS FIXOS DE COMPRA E VENDA DE GÁS somente será calculado e aplicado para pagamento pelo CARREGADOR em relação aos DIAS OPERACIONAIS em que houver PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE.

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

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

Adicionalmente, visando aumentar a previsibilidade de custos ao mercado, o TRANSPORTADOR poderá cobrar, mediante aprovação prévia da ANP, montante fixo mensal ao longo do ano a título de ENCARGO DE CUSTOS FIXOS DE COMPRA E VENDA DE GÁS, a ser ajustado por meio de mecanismo compensatório no ano vindouro.

B.1 Na forma da Cláusula Décima do TCG, o TRANSPORTADOR emitirá DOCUMENTO DE COBRANÇA para cobrança das penalidades por QUANTIDADES EXCEDENTES NÃO AUTORIZADAS, por VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA, por VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO INSTANTÂNEA, de Sobre-Vazão em PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA e por DESEQUILÍBRIO, quando aplicáveis, nos termos da Cláusula Quarta, do Apêndice II do TCG. Para fins de faturamento das penalidades, todas as QUANTIDADES DE GÁS empregadas no cálculo dos valores devidos serão convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR.

B.2 Na forma da Cláusula Décima do TCG, o CARREGADOR enviará uma NOTIFICAÇÃO para cobrança da penalidade por FALHA NA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO, quando aplicável. Para fins

de faturamento desta penalidade, as QUANTIDADES DE GÁS empregadas no cálculo dos valores devidos serão convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR.

- B.3 Em conformidade com a LEGISLAÇÃO APLICÁVEL e para efeitos tributários, o TRANSPORTADOR confirma que os Conhecimentos de Transporte Eletrônico (CTE's) serão emitidos pela filial constante do quadro abaixo, a qual possui o número de identificação no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica – CNPJ igualmente abaixo descrito:

FILIAL	CNPJ	ENDEREÇO
CORUMBÁ	01.891.441 /0004-36	Rodovia BR 262, km 729,5 Zona Rural - Corumbá – MS CEP: 79.301-970
PAULÍNIA	01.891.441 /0022-18	Rodovia SP 332, km 132 Zona Rural - Paulínia – SP CEP: 13.140-000
GUARAREMA	01.891 .441/0024-80	Estrada Guararema Salesópolis, 115 - Ponte Alta - Guararema - SP CEP: 08.900-000
GARUVA	01.891.441/0027-22	Av. Dico Pereira, 1370 Distrito Industrial Leste – Garuva -SC CEP: 89.248-000

C – PROBABILIDADE DE ATENDIMENTO

- C.1 A probabilidade de atendimento é dada a partir probabilidade da não realização da totalidade da CAPACIDADE FIRME CONTRATADA em todos os contratos de transporte firmes em vigor vinculados ao PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA em questão (“PROBABILIDADE DE ATENDIMENTO”), conforme abaixo.
- C.2 Para cada PONTO DE ENTRADA e ZONA DE SAÍDA, será feito um cálculo da PROBABILIDADE DE ATENDIMENTO, sendo esta utilizada para cálculo da TARIFA DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL aplicável.
- C.3 O cálculo da PROBABILIDADE DE ATENDIMENTO será realizado com base nos seguintes parâmetros:
- (i) média aritmética das QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS pelo CARREGADOR no MÊS de faturamento em questão, sendo que não serão contabilizados para cálculo da média os dias em que não houve QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS no CONTRATO e;
 - (ii) série histórica das QUANTIDADES DE GÁS efetivamente movimentados de um período de 12 (doze) meses, anterior ao MÊS das PROGRAMAÇÕES DE TRANSPORTE.
- C.4 A PROBABILIDADE DE ATENDIMENTO será calculada de acordo com a fórmula abaixo:

$$P(A) = \frac{n(A)}{n(\Omega)} \times 100$$

Onde:

P(A):	PROBABILIDADE DE ATENDIMENTO – é a probabilidade da ocorrência de CAPACIDADE OCIOSA suficiente para atender à média das QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS
n(A):	NÚMERO DE CASOS FAVORÁVEIS OU, QUE INTERESSAM - número de DIAS na série histórica em que a CAPACIDADE OCIOSA é igual ou maior que a média aritmética das QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS, limitadas a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATUAL, pelo CARREGADOR no MÊS em questão.
n(Ω):	Número Total de Casos Possíveis - número total de DIAS da série histórica das quantidades ociosas de um período de 365 dias anteriores ao MÊS das PROGRAMAÇÕES DE TRANSPORTE em questão

- C.5 Uma vez definida a PROBABILIDADE DE ATENDIMENTO, será identificado, conforme tabela abaixo, o desconto a ser aplicado nas das TARIFAS DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL.

Probabilidade de Atendimento		DESCONTO APLICÁVEL
De	Até	
90,01%	100,00%	0,10
80,01%	90,00%	0,15

70,01%	80,00%	0,20
60,01%	70,00%	0,25
50,01%	60,00%	0,30
40,01%	50,00%	0,35
30,01%	40,00%	0,45
20,01%	30,00%	0,55
10,01%	20,00%	0,65
0,00%	10,00%	0,75

- C.6 A PROBABILIDADE DE ATENDIMENTO será recalculada mensalmente pelo TRANSPORTADOR ao longo da vigência deste CONTRATO, seguindo parâmetros do item C3.
- C.7 Na medida em haja alteração dos fatores multiplicadores estabelecidos nos contratos para prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, os fatores multiplicadores previstos neste CONTRATO serão ajustados de forma a refletir tal alteração.
- C.8 Qualquer alteração da PROBABILIDADE DE ATENDIMENTO que implique na alteração do fator multiplicador será informada pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR.

APÊNDICE V - MODELO DE FIANÇA BANCÁRIA

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

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

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

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

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

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

O Banco declara, ainda, que (i) esta Carta de Fiança foi emitida de acordo com as normas do Banco Central do Brasil, do Conselho Monetário Nacional, do seu estatuto social; (ii) os seus signatários estão investidos dos poderes necessários; e (iii) reconhece que assinaturas eletrônicas, com utilização de certificado digital emitido no padrão estabelecido pela ICP-Brasil, reputam-se válidas e têm os mesmos efeitos legais das assinaturas físicas, sendo consideradas como assinaturas originais para os fins desta Fiança, sendo exequível de acordo com os seus respectivos termos

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

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