



# **TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS**

---

**CAPÍTULO I: DISPOSIÇÕES GERAIS .....5**

**CAPÍTULO II: PRESTAÇÃO DO SERVIÇO .....9**

**CAPÍTULO III: INSTALAÇÕES DE INTERLIGAÇÃO .....9**

**SEÇÃO I: NOVAS INSTALAÇÕES OU AMPLIAÇÃO DE INSTALAÇÕES DE INTERLIGAÇÃO .....9**

**SEÇÃO II: COMPARTILHAMENTO DA INSTALAÇÃO DE INTERLIGAÇÃO .....10**

**CAPÍTULO V: MEDIÇÃO E EQUIPAMENTOS .....11**

**CAPÍTULO VI: QUALIDADE DO GÁS.....13**

**CAPÍTULO VII: PONTOS E PRESSÕES DE RECEPCÃO E DE ENTREGA .....15**

**CAPÍTULO VIII: CONTROLE E RISCO DE PERDA.....16**

**SEÇÃO I: CONTROLE E POSSE.....16**

**SEÇÃO II: RESPONSABILIDADE E RISCO DE PERDA.....16**



**SECÃO III: MISTURA DE GÁS ..... 16**

**CAPÍTULO IX: TITULARIDADE DO GÁS ..... 16**

**CAPÍTULO X: GÁS PARA USO NO SISTEMA ..... 17**

**CAPÍTULO XI: REGRAS GERAIS DE E PROGRAMACÃO ..... 18**

**SECÃO I: REQUISICÃO E PROGRAMACÃO ..... 18**

**SECÃO II: PRIORIDADES DE PROGRAMACÃO ..... 20**

**SECÃO III: MEIOS DE COMUNICACÃO ..... 21**

**SECÃO IV: INFORMACÕES OPERACIONAIS E ESTIMATIVAS ..... 21**

**CAPÍTULO XII: REDUCÃO OU INTERRUPCÃO DE QUANTIDADES PROGRAMADAS ..... 21**

**SECÃO I: INSUFICIÊNCIA DE CAPACIDADE ..... 21**

**CAPÍTULO XIII: AVALIACÃO DE DESEQUILÍBRIOS E PENALIDADES ..... 22**

**SECÃO I: REGISTROS ..... 22**



**SECÃO II: ENCARGO DE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO..... 22**

**SECÃO III: PENALIDADES DE PROGRAMACÃO ..... 22**

**SECÃO IV: EQUILÍBRIO DE QUANTIDADES..... 23**

**SECÃO V: ALOCAÇÃO DAS QUANTIDADES NOS PONTOS DE RECEPÇÃO E ENTREGA..... 24**

**CAPÍTULO XIV: FATURAMENTO E PAGAMENTO..... 24**

**CAPÍTULO XV: INDENIZACÕES..... 27**

**CAPÍTULO XVI: OPERACÃO DAS INSTALACÕES..... 27**

**SECÃO I: PADRÃO DE OPERACÃO ..... 27**

**SECÃO II: PROVISÕES DE OPERACÃO..... 27**

**SECÃO III: INTEGRIDADE DE OPERACÃO ..... 28**

**SECÃO V: RESPONSABILIDADES DO TRANSPORTADOR NAS OPERACÕES E MANUTENCÕES  
..... 28**

**CAPÍTULO XVII: FORCA MAIOR ..... 28**



**CAPÍTULO XVIII: SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS ..... 29**

**CAPÍTULO XIX: GARANTIAS ..... 29**

**CAPÍTULO XX: NOTIFICAÇÕES ..... 29**



## Capítulo I: Disposições Gerais

Artigo 1º. O presente “Termos e Condições Gerais” (TCG) será aplicável a todos os Contratos de Serviços de Transporte prestados pelo Transportador aos Carregadores.

Artigo 2º. Para efeito do presente TCG, as definições, expressas em letras maiúsculas, abaixo enunciadas terão significado idêntico, se utilizadas no plural ou singular.

“Ano”: Período de 365 Dias consecutivos com início em 1º de janeiro; ressalvando-se, no entanto, qualquer Ano que contenha o Dia 29 de fevereiro, o qual consistirá de 366 Dias consecutivos;

“ANP”: Entidade que tem por finalidade promover a regulação, a contratação e a fiscalização das atividades econômicas integrantes da indústria do petróleo, de acordo com o estabelecido na Lei nº 9.478, de 06/08/97, regulamentada pelo Decreto nº 2.455, de 14/01/98, segundo as diretrizes emanadas do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) e em conformidade com os interesses do País;

“Capacidade Contratada”: Máximo volume diário de Gás que o Transportador deve movimentar entre Pontos de Recepção e de Entrega, conforme os Contratos de Transporte, firmados com seus Carregadores;

“Capacidade Contratada Mínima” – é Quantidade de Gás em Metro Cúbico, sobre a qual o Carregador é obrigado a pagar a Tarifa de Capacidade, independente das Quantidades transportadas.

“Capacidade Máxima”: Máximo volume diário de Gás que o Transportador pode movimentar em uma Instalação de Transporte, conforme calculado através de modelos dinâmicos de fluxo de gás nas condições operacionais vigentes de pressão nos Pontos de Recepção e Entrega de gás, considerando as flutuações do mercado e demais parâmetros específicos do fluido e do gasoduto;

“Condições de Referência”: entende-se como tais :

a) Para medição volumétrica: temperatura de 20° Celsius (medida com termômetro de mercúrio) e pressão absoluta de 1,013 bar, ou 760 milímetros de coluna de mercúrio (medidos por barômetro do tipo Fortin e corrigido para 0° Celsius com o valor padrão de aceleração de gravidade);

b) Para Correção do Poder Calorífico Superior: Poder Calorífico de 9.400 kcal/m³.

“Contrato de Transporte”: Contrato firmado entre um Carregador e o Transportador para prestação de Serviço de Transporte de Gás Natural regulando os direitos e obrigações entre as Partes;



“Desequilíbrio”: Diferença entre as Quantidades Realizadas nos Pontos de Recepção, excluindo o Gás de Sistema, e as Quantidades Realizadas nos Pontos de Entrega, nos termos dos Contratos de Serviço;

“Dia Útil”: Qualquer dia, excluindo sábados, domingos e feriados na cidade em que se encontra a sede do Transportador;

“Dia Operacional”: Período de 24 (vinte e quatro) horas consecutivas que se inicia às 3:00h (3:00) GMT.

“Encargo de Interligação”: Encargo pago pelo Carregador ao Transportador para remunerar uma Instalação de Interligação;

“Especificações de Qualidade”: As especificações de qualidade do gás natural deverão atender à Portaria ANP n.º 128/2001, ou àquelas regulamentações que venham a substituí-la.

“Formulário de Requisição (Nominação)” - significa o formulário submetido pelo Carregador ao Transportador para requisitar a programação de recebimento e entregas de Quantidades de Gás, nos termos dos Contratos de Serviço.

“Gás Para Uso no Sistema”: Volume diário de Gás necessário à operação das Instalações de Transporte que deverá ser fornecido pelo Carregador, sem custo (incluindo impostos, taxas ou tributos de qualquer natureza) para o Transportador, no Ponto de Recepção;

“Gás” ou “Gás Natural”: todo hidrocarboneto que permaneça em estado gasoso nas condições de operação, extraído diretamente a partir de reservatórios petrolíferos ou gasíferos, ou oriundo de unidades de processamento de gás;

“Instalações de Interligação”: Instalações que conectem o Gasoduto às instalações do Carregador, ou de terceiros por ele designados, necessárias para habilitar o Transportador a receber ou entregar o Gás, nos termos dos Contratos de Transporte, nos Pontos de Recepção e Pontos de Entrega correspondentes;

“Instalações de Transporte” “Gasoduto”, ou “Sistema de Transporte”: Dutos de transporte de Gás, suas estações de compressão, de redução de pressão e de medição, bem como as instalações de armazenagem necessárias para a operação do sistema;

“Mês”: Período que se inicia às 3:00 (três) horas GMT, no primeiro Dia de um mês calendário e que termina às 3:00 (três) horas GMT do primeiro Dia do mês calendário subsequente;

“Metro Cúbico (m<sup>3</sup>) de Gás”: Quantidade de Gás, saturado ou não, que ocupa um metro cúbico nas Condições de Referência;

“Parte”: no singular, o Transportador ou o Carregador; no plural, o Transportador e o Carregador em conjunto;



“Poder Calorífico Superior” ou “PCS”: Quantidade de calor despreendido em uma combustão completa, à pressão atmosférica de uma unidade de peso e de volume de combustível, medido a 20°C e 1,03297 kgf/cm<sup>2</sup>, supondo-se que o vapor da água produzido se condensa e restitui-se o calor de vaporização. A unidade de medida será quilocalorias por Metro Cúbico de Gás (kcal/m<sup>3</sup>). Os combustíveis que originam H<sub>2</sub>O nos produtos de combustão (proveniente de combustão ou de água de impregnação) têm um Poder Calorífico Superior (PCS) e um Poder Calorífico Inferior (PCI). Para fins deste TCG, será considerado apenas o Poder Calorífico Superior (PCS).

“Ponto de Entrega”: Ponto onde o Gás é entregue pelo Transportador ao Carregador ou a quem este designe, conforme o Contrato de Prestação de Serviços de Transporte;

“Ponto de Recepção”: Ponto onde o Gás é recebido pelo Transportador do Carregador ou por sua conta e ordem de quem este autorize, conforme o Contrato de Transporte;

“Quantidades”: Volumes expressos em Metro Cúbico (m<sup>3</sup>) de Gás;

“Quantidade Máxima Diária”: Máxima Quantidade diária, nas Condições de Referência, que o Transportador se compromete a receber em um Ponto de Recepção, excluído o Gás Para uso no Sistema ou a entregar em um Ponto de Entrega, nos termos dos Contratos de Transporte;

“Quantidades Requisitadas”: Quantidades solicitadas pelo Carregador para recebimento pelo Transportador nos Pontos de Recepção (incluindo o Gás Para Uso no Sistema) e para entrega pelo mesmo nos Pontos de Entrega, conforme aplicável, em qualquer Dia Operacional, nos termos dos Contratos de Transporte;

“Quantidades Programadas”: Quantidades programadas pelo Transportador para recebimento nos Pontos de Recepção (incluindo o Gás Para Uso no Sistema) e para entrega nos Pontos de Entrega, conforme aplicável, em qualquer Dia Operacional, nos termos dos Contratos de Transporte, com base nas Quantidades Requisitadas, na Capacidade Máxima do gasoduto e nas prioridades de programação;

“Quantidades Excedentes Autorizadas”: Quantidades Realizadas nos termos do Contrato de Transporte, em qualquer Dia Operacional, que excedam a Capacidade Contratada, que tenham sido requisitadas pelo Carregador e programadas pelo Transportador;

“Quantidades Excedentes Não Autorizadas”: Quantidades Realizadas que ultrapassem 5% das Quantidades Programadas para um Ponto de Entrega, nos termos dos Contratos de Serviço, em qualquer Dia Operacional;

“Quantidades Realizadas”: Quantidades efetivamente recebidas pelo Transportador nos Pontos de Recepção ou entregues pelo mesmo nos Pontos de Entrega, conforme o caso, em qualquer Dia Operacional, nos termos dos Contratos de Serviço;

“Serviço de Transporte”: Serviço de transporte de Gás Natural prestado pelo Transportador conforme o Contrato de Transporte;



“Serviço de Transporte Firme (STF)”: Serviço de Transporte que não deve ser interrompido ou reduzido até o limite estabelecido pela Capacidade Contratada;

“Serviço de Transporte Não Firme (STNF)”: Serviço de transporte que pode ser interrompido ou reduzido pelo Transportador em função da prestação de Serviços de Transporte de prioridade superior;

“Tarifa de Capacidade” – Valor unitário cobrado pelo Transportador ao Carregador por disponibilizar a Capacidade Contratada para o mesmo entre o Ponto Recepção e Entrega, conforme estabelecido no Contrato de Serviço de Transporte Firme;

“Tarifa de Entrada” - Valor unitário cobrado pelo Transportador ao Carregador por disponibilizar o acesso ao gasoduto pelos Pontos de Recepção.

“Tarifa de Movimentação” – Valor unitário cobrado pelo Transportador ao Carregador pelas Quantidades de Gás efetivamente transportadas e entregues para o mesmo, ou ao seu designado, entre o Ponto de Recepção e Entrega, conforme estabelecido no Contrato de Serviço de Transporte;

“Tarifa de Saída”- Valor unitário cobrado pelo Transportador ao Carregador pela utilização de um determinado Ponto de Entrega.

“Tarifa de Transporte” ou “Tarifa”: Soma das tarifas referentes à prestação do Serviço de Transporte;

“Tarifa de Variação”: Tarifa equivalente à metade da Tarifa de Transporte;

“Taxa de Juros de Mora”: Valor estabelecido no Contrato de Serviço de Transporte, para ser aplicado adicionalmente aos pagamentos de obrigações não efetuados no prazo estabelecido.

“Transportador” : Petróleo Brasileiro S.A, ou aquela que vier a substituí-la para fins de prestação de serviço de transporte de gás natural;

“Variação Diária de Sub-Recebimento”: Diferença, quando positiva, entre as Quantidades Programadas no Ponto de Recepção e as Quantidades Realizadas no mesmo Ponto de Recepção em qualquer Dia Operacional durante o Mês;

“Variação Diária de Sub-Entrega”: Diferença, quando positiva, entre as Quantidades Programadas no Ponto de Entrega e as Quantidades Realizadas no mesmo Ponto de Entrega em qualquer Dia Operacional durante o Mês;

“Variação Diária de Sobre-Recebimento”: Diferença, quando negativa, entre as Quantidades Programadas no Ponto de Recepção e as Quantidades Realizadas no mesmo Ponto de Recepção em qualquer Dia Operacional durante o Mês;

## **Capítulo II: Prestação do Serviço**

Artigo 3º. O Serviço de Transporte estabelecido segundo estes Termos e Condições Gerais deverá consistir cumulativamente: (i) na recepção do Gás do Carregador, nos Pontos de Recepção, especificados no Contrato de Serviço de Transporte, inclusive o Gás para Uso no Sistema; (ii) no Transporte do Gás através das Instalações de Transporte do Transportador; (iii) na entrega do Gás (exclusive o Gás para Uso no Sistema) pelo Transportador ao Carregador, ou a quem este indicar, nos Pontos de Entrega especificados no Contrato de Prestação de Serviço de Transporte.

Artigo 4º. O Transportador deverá executar o Serviço de Transporte a que se refere o artigo anterior com a devida diligência, atendendo às condições e regulamentações aplicáveis a cada um dos tipos de serviços oferecidos.

Artigo 5º. O Transportador deverá operar seu Sistema de Transporte e prestar o serviço autorizado de forma regular e contínua, salvo em casos de Força Maior ou de culpa exclusiva do Carregador, de maneira prudente, eficiente e diligente, observando as boas práticas da atividade de transporte dutoviário de Gás, de forma tal que não constitua perigo para a segurança das pessoas e dos bens em geral.

## **Capítulo III: Instalações de Interligação**

### **Seção I: Novas Instalações ou Ampliação de Instalações de Interligação**

Artigo 6º. O Carregador poderá, a qualquer tempo, solicitar por escrito ao Transportador que acrescente Instalações de Interligação ou que amplie as existentes, descrevendo, de forma detalhada, tais necessidades. O Transportador avaliará a viabilidade de atender a tais solicitações, não estando, todavia, obrigado a atendê-las, salvo se diferentemente disposto no Contrato de Serviço de Transporte. Na impossibilidade do atendimento das solicitações do Carregador, o Transportador apresentará por escrito as suas justificativas e apresentará propostas alternativas para possibilitar o atendimento das necessidades do Carregador.

Artigo 7º. Caso o Transportador considere viável o atendimento das solicitações a que se refere o artigo anterior, deverá fornecer ao Carregador o correspondente orçamento. O Carregador ficará responsável por todas as despesas associadas à construção e à implementação de tais instalações. O proprietário do Gasoduto terá a propriedade destas instalações, ficando o Transportador responsável pela sua operação e manutenção. O Transportador oferecerá ao Carregador uma das seguintes formas de pagamento, a menos que de outra forma tenha sido previamente acordado:

I – Reembolso ao Transportador do custo de construção das instalações e todos os impostos e taxas relacionados, dentro de 30(trinta) dias após o recebimento, pelo Carregador, das faturas e/ou documentos de arrecadação de impostos ou taxas, incluindo mas sem se limitar,

às despesas com seguros, custos relacionados aos licenciamentos e autorizações ambientais, custos financeiros assumidos pelo Transportador durante a construção e pagamento do montante equivalente a até 15% das referidas faturas, a título de administração da construção.

II – Reembolso ao Transportador, mediante um Encargo de Interligação, que deverá ser calculado em base mensal e pago mensalmente pelo Carregador durante o prazo remanescente do Contrato de Serviço de Transporte. Este Encargo de Interligação será calculado tendo como base: (i) os custos e despesas relacionados à construção ou ampliação das instalações acrescido dos custos financeiros incorridos; (ii) a taxa que reflete o custo de oportunidade do Transportador; (iii) o período de depreciação que não deverá ser maior que o prazo remanescente do Contrato de Transporte vigente para o Gasoduto; (iv) a metodologia de fluxo de caixa descontado, considerando os custos de operação e manutenção referentes à Instalação de Interligação e a Capacidade Contratada. Tal Encargo de Interligação pode ser transferido para Contratos de Transporte substitutivos ou modificados que venham a vigorar com relação a tais instalações, quando aplicável ou assim negociado.

## **Seção II: Compartilhamento da Instalação de Interligação**

Artigo 8º. A utilização por novos Carregadores de uma Instalação de Interligação existente, ou implantada de acordo com o previsto no Artigo 6º, dentro do prazo previsto em no artigo 7º, inciso – II, terceiro subitem, (iii), estará condicionada a:

I - disponibilidade de capacidade na Instalação de Interligação, de maneira que não haja efeito adverso sobre o(s) Contrato(s) de Serviço de Transporte do Carregador, para o qual a instalação havia sido inicialmente construída;

II - assinatura de um acordo operacional com os agentes envolvidos nas Instalações de Interligação definindo procedimentos para alocação das Quantidades Realizadas na Instalação de Interligação e a sua respectiva qualidade;

III - pagamento, pelos novos carregadores, da parte *pro-rata* do Encargo de Interligação aplicável àquela instalação, que tomará por base a razão entre a respectiva Capacidade Contratada por cada um destes novos carregadores e a capacidade máxima da instalação de interligação.

Caso não haja disponibilidade de capacidade na Instalação de Interligação prevista no inciso I deste artigo, e na hipótese do Transportador identificar que a mesma esteja operando continuamente abaixo de sua Capacidade Máxima, o Transportador tentará acordar com os Carregadores existentes a liberação de capacidade para atender ao novo Carregador.

## **Capítulo IV: Responsabilidades e Compensações**

Artigo 9º. Observado o disposto nos incisos abaixo, em caso de ocorrência de evento de Força Maior, na forma do Capítulo XVII deste TCG, a Parte afetada estará dispensada do

cumprimento de suas obrigações nos termos do Contrato, bem como exonerada de qualquer responsabilidade por atraso no cumprimento ou descumprimento das mesmas.

I – Nenhum caso 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.

II – A Parte que invocar a ocorrência de Força Maior deve, pronta e diligentemente, tomar as ações, conforme sejam necessárias e praticáveis, nos termos das circunstâncias existentes, a fim de remover a causa de falha e retomar a entrega ou recepção de Gás, conforme for o caso.

Artigo 10. O Transportador e o Carregador não serão isentos de responsabilidades perante o outro por terem diretamente causado ou contribuído para causar quaisquer danos ou despesas, por sua própria negligência, quando tal negligência tenha sido a causa direta da falha na entrega ou recepção do Gás, conforme o caso. O Transportador não será responsabilizado por qualquer falha na prestação do Serviço de Transporte quando tal falha se dever aos casos previstos no artigo 94 deste TCG.

Artigo 11. Se a falha na prestação do Serviço de Transporte for causada por negligência comprovada por parte do Transportador, o Transportador creditará: (i) para Carregador com Contratos de Transporte Firme, os encargos que sejam resultado da multiplicação de 2 (duas) vezes a Tarifa de Capacidade pelas Quantidades Programadas afetadas por essa falha; e (ii) para Carregador com Contratos de Serviços de Transporte Não Firme, os encargos que sejam resultado da multiplicação da Tarifa de Transporte aplicável pelas Quantidades Programadas pelo Transportador e que foram afetadas por tal falha.

Artigo 12. Caso a falha por negligência comprovada do Transportador cause um Desequilíbrio de Gás que implique em uma entrega menor do que os recebimentos, o Carregador ficará com o crédito do montante de gás não entregue para ser retirado de acordo com o estabelecido no Contrato, pagando a Tarifa de Transporte aplicável.

## **Capítulo V: Medição e Equipamentos**

Artigo 13. A unidade de medida do volume de Gás recebido ou entregue pelo Transportador será 1 (um) Metro Cúbico (m<sup>3</sup>). As leituras e os registros dos equipamentos de medição serão calculados (ou convertidos) com base nesta unidade de medida.

Artigo 14. Para a medição do Gás nas Instalações de Transporte, deverá ser considerado, pelas Partes, o que determina a Portaria Conjunta ANP / INMETRO n.º 01, de 19 de junho de 2000, ou qualquer outra regulamentação que porventura venha a substituí-la.

Artigo 15. Para a pressão atmosférica absoluta, utilizada para os cálculos de Quantidades, será considerada a pressão específica determinada pelos cálculos mutuamente acordados pelas Partes, com base na altitude real acima do nível do mar no local do medidor. Esta será considerada constante durante o prazo de vigência do Contrato de Serviço de Transporte.



Artigo 16. O Transportador, manterá e operará, em cada Ponto de Recepção ou Ponto de Entrega, ou nas proximidades dos mesmos, uma estação de medição devidamente equipada com medidores e outros instrumentos de medição necessários, e fornecerá diariamente cópias dos dados das medições diárias para o Carregador.

Artigo 17. Para o Serviço de Transporte Não Firme, caso o Carregador tenha recebido uma notificação de restrição ou suspensão do serviço e não a cumpra, o Transportador poderá exigir a colocação de uma válvula de bloqueio, normalmente aberta e apta para ser telecomandada nas instalações do Carregador, para os efeitos de garantir o imediato acatamento da restrição ou suspensão ordenada. Vencido o prazo outorgado pelo Transportador, que não poderá ser inferior a 15 (quinze) Dias nem superior a 45 (quarenta e cinco) Dias, se o Carregador não tiver instalado a válvula acima referida, o Transportador poderá suspender o correspondente Serviço de Transporte Não Firme.

Artigo 18. Os instrumentos instalados serão testados rotineiramente para a verificação de sua exatidão, na presença das Partes, conforme o que determina a Portaria Conjunta ANP / INMETRO n.º 1, de 19 de junho de 2000, ou qualquer outra regulamentação que, porventura, venha a substituí-la.

Artigo 19. O Carregador poderá instalar, manter e operar, às suas próprias custas, equipamentos de controle de medição. Entretanto, tais equipamentos não deverão ser instalados nos locais onde se encontram os equipamentos de medição do Transportador (seja nos Pontos de Recepção, seja nos Pontos de Entrega, ou próximo a eles), sem o consentimento deste, o qual não poderá ser negado de forma injustificada. Não obstante o acima exposto, a medição de Gás para os fins dos Contratos de Transporte será efetuada por meio dos equipamentos de medição instalados pelo Transportador, a não ser que seja de outra forma tenha sido acordado entre as Partes.

Artigo 20. A calibração e os ajustes ordinários do sistema de medição serão feitos sempre com notificação prévia — de no mínimo 5 (cinco) dias úteis — ao Carregador, de forma a possibilitar que este, se o desejar, se faça representar, por sua conta e risco, para o acompanhamento dos trabalhos. Na ausência de representante do Carregador para acompanhar os trabalhos, estes serão procedidos sem que assista ao Carregador direito a qualquer reclamação quanto a estes trabalhos.

Artigo 21. Se o Carregador desejar um teste adicional de qualquer um dos equipamentos de medição do Transportador, então, notificará o Transportador e as Partes cooperarão para garantir uma verificação imediata da exatidão da medição. O Carregador arcará com os dispêndios relativos a este teste, caso seja comprovado que os equipamentos encontravam-se dentro do erro máximo permissível. Nos demais casos, o Transportador deverá arcar com todos os custos dos testes de medidores.

Artigo 22. Se algum equipamento de medição apresentar erro em margem não superior ao erro permissível, estabelecido na Portaria Conjunta ANP / INMETRO n.º 1, de 19 de junho de 2000, ou naquela regulamentação que, porventura venha a substituí-la, os registros anteriores desse equipamento serão considerados precisos no cômputo das entregas de



Gás, ressalvado, no entanto, de que tais instrumentos serão imediatamente ajustados para passarem a registrar com exatidão.

Artigo 23. Se algum equipamento de medição apresentar inexatidão em margem superior ao erro permissível, estabelecido na Portaria Conjunta ANP / INMETRO n.º 1, de 19 de junho de 2000, ou em qualquer outra regulamentação que, porventura, venha a substituí-la, o referido equipamento será, tão logo quanto possível, ajustado para registrar com exatidão, e quaisquer registros anteriores desse equipamento serão corrigidos para "erro zero" em relação a qualquer período conhecido com exatidão. Todavia, se o período não for conhecido ou acordado, tal correção será realizada cobrindo um período que compreenda a metade do tempo decorrido desde a data do último teste, sob condição, no entanto, de que o período de correção em nenhum caso seja superior a (i) 16 (dezesesseis) Dias para quaisquer medidores de Ponto de Recepção ou (ii) 45 (quarenta e cinco) Dias para os medidores de Pontos de Entrega.

Artigo 24. O Transportador e o Carregador prepararão e manterão livros e registros adequados, incluindo leituras de medidores e calibrações, mas sem estar limitados a estes,, de todas as questões pertinentes ao transporte de Gás nos termos dos Contratos de Transporte. As Partes manterão esses registros arquivados durante 5 (cinco) Anos. Ressalvado o direito do Transportador e do Carregador de manterem em sigilo informações que não tenham relação com os Contratos de Transporte, cada Parte poderá examinar os livros e registros da outra Parte, para verificar qualquer demonstração, fatura ou reivindicação nos termos dos Contratos de de Transporte. Ambas as Partes concordam em utilizar as informações obtidas durante tal exame somente para promover os objetivos dos Contratos de Transporte, e em tratar estas informações como confidenciais e privadas, de modo a não divulgá-las a menos quando determinado pela Lei Aplicável ou pela ANP.

## Capítulo VI: Qualidade do Gás

Artigo 25. O Gás ofertado ao Transportador nos Pontos de Recepção pelo Carregador ou em nome deste, bem como o Gás entregue pelo Transportador ao Carregador, ou a quem este designe,, nos Pontos de Entrega, deverá atender às Especificacoes de Qualidade, nos termos deste TCG.

Artigo 26. O Transportador deverá monitorar os aspectos de qualidade do gás nos Pontos de Recepção e nos Pontos de Entrega segundo os critérios e frequências abaixo:

- a) Ponto de Orvalho de Hidrocarbonetos: uma análise diária em conformidade com o padrão da Norma ASTM D-1.945 para a pressão de operação do Sistema de Transporte em cada Ponto de Recepção, à pressão manométrica de 45 kg/cm<sup>2</sup> e 3 (três) pressões intermediárias entre 45Kg/cm<sup>2</sup> e a pressão de operação aplicável;
- b) Poder Calorífico: cálculo a partir de cromatografia em linha;



- c) Densidade relativa ao ar: um cálculo por Dia;
- d) Conteúdo de vapor d'água: uma análise por Dia, segundo norma ASTM D-5454;
- e) Sulfeto de Hidrogênio (gás): uma análise por Dia para os 90 (noventa) Dias iniciais seguintes à Data de Início de Prestação do Serviço, segundo a Norma ASTM D-5.504 ou ISO 6.326- A partir de então, esta frequência poderá ser reduzida por acordo entre as Partes, observado que, se os níveis de enxofre ultrapassarem 10 (dez) miligramas por metro cúbico, a frequência das análises voltará a ser diária, até que o problema de qualidade seja resolvido;
- f) Mercaptans: uma análise por Dia, para os 90 (noventa) Dias iniciais seguintes à data de início de prestação do serviço, segundo Norma ASTM D-2.385. A partir de então, esta frequência poderá ser reduzida por acordo entre as Partes;
- g) Enxofre Total: uma análise por Dia, para os 90 (noventa) Dias iniciais seguintes à Data de Início de Prestação do Serviço de Transporte, segundo a Norma ASTM D-5.504 ou ISO 6.326-3 A partir de então, em frequência a ser acordada entre as Partes.
- h) Dióxido de Carbono, Oxigênio, Nitrogênio e Inertes: monitoração da composição do Gás por meio de análise cromatográfica em linha. Em caso de falha nesse equipamento, uma análise por Dia, segundo a Norma ASTM D-1.945 ou ISO 6.974.

Artigo 27. O Carregador não terá qualquer responsabilidade adicional em relação aos custos dos testes de qualidade.

Artigo 28. O Transportador terá o direito de receber do Carregador, conforme aplicável, o valor correspondente aos custos de quaisquer análises e equipamentos de controle de qualidade do Gás adicionais aos previstos, quando solicitados pelo Carregador.

Artigo 29. O Transportador poderá suspender imediatamente, no todo ou em parte, as recepções do Gás colocado à sua disposição pelo Carregador ou em seu nome nos Pontos de Recepção, quando tal Gás não estiver em conformidade com as Especificações de Qualidade do Gás. Tal suspensão poderá perdurar até que o Carregador reinicie a entrega de Gás em conformidade com as Especificações de Qualidade do Gás.

Artigo 30. Não obstante o disposto no artigo anterior, será permitido ao Carregador ofertar, e o Transportador poderá, a seu exclusivo critério, receber, transportar e entregar o Gás que não esteja em conformidade com as Especificações de Qualidade do Gás nesse Dia, se a aceitação de tal Gás, em determinado Dia, não fizer o Transportador incorrer em penalidades impostas por quaisquer outros clientes, nos termos de quaisquer Contratos de Transporte em vigor.



Artigo 31. Caso o Gás entregue por qualquer das Partes não esteja em conformidade com as especificações, a Parte que o esteja recebendo poderá recusar de toda e qualquer parte de tal Gás.

Artigo 32. O Carregador deverá indenizar e manter o Transportador livre de qualquer perda, prejuízo (incluindo pagamentos de qualquer variação de conteúdo de qualidade ou de Poder Calorífico para qualquer Carregador), custos (incluindo honorários advocatícios razoáveis) ou responsabilidade por reclamações acerca de prejuízos pessoais, incluindo, mas sem se limitar a morte e reclamações por prejuízos contra a propriedade, incluindo perda do uso, qualquer deles causado pela oferta de Gás pelo Carregador fora da conformidade com as Especificações de Qualidade.

Artigo 33. O Transportador deverá indenizar e manter o Carregador livre de qualquer perda, prejuízo (incluindo pagamentos de qualquer variação de conteúdo de qualidade ou de Poder Calorífico para qualquer Carregador), custos (incluindo honorários advocatícios razoáveis) ou responsabilidade por reclamações acerca de prejuízos pessoais, incluindo, mas sem se limitar a morte e reclamações por prejuízos contra a propriedade, incluindo perda do uso, causado por (i) recepção de Gás pelo Transportador fora das especificações estipuladas nos Contratos de Transporte, ou (ii) qualquer outra ação ou falta de ação do Transportador quando tal ação ou omissão acarrete ao Carregador de Gás a falta de conformidade com as Especificações de Qualidade.

Artigo 34. O total das indenizações será limitado anualmente à quantia equivalente a (i) quatrocentos por cento (400%) da Tarifa de Transporte aplicável ao Serviço de Transporte firmado entre as Partes multiplicada pelas (ii) Quantidades de Gás afetadas pela interrupção.

Artigo 35. Obedecida a obrigação do Transportador de entregar as Quantidades recebidas nos Pontos de Recepção (excetuado o Gás para Uso no Sistema), de acordo com as especificações de qualidade do Gás (salvo quando previsto de outra forma neste instrumento de Termos e Condições Gerais), todos os hidrocarbonetos líquidos ou suscetíveis de adotar a forma líquida que, sem processamento adicional, condensem-se e tornem-se líquidos no Gasoduto, após a recepção do Gás pelo Transportador e antes de sua entrega ao Carregador, serão de propriedade exclusiva do Transportador, e assim permanecerão, a não ser que as Partes acordem mutuamente de outra forma.

Artigo 36. O Transportador não poderá processar Gás em qualquer local próprio ou de terceiros ao longo do Gasoduto, a não ser que seja acordado com o Carregador.

Artigo 37. O Transportador não terá a obrigação de odorizar e, não odorizará, ou manterá qualquer teor de odorante para o Gás entregue ao Carregador, de acordo com a legislação vigente.

## **Capítulo VII: Pontos e Pressões de Recepção e de Entrega**

Artigo 38. Os Pontos de Recepção e Entrega, bem como suas respectivas Quantidades Máximas Diárias, são os estabelecidos no Contrato de Transporte celebrados entre o Transportador e seus Carregadores.

Artigo 39. O Carregador deverá ofertar o Gás ao Transportador nos Pontos de Recepção aplicáveis nos termos do Contrato de Transporte, a pressões suficientes para ingresso no Gasoduto, conforme disposto no referido Contrato.

Artigo 40. O Transportador deverá entregar o Gás ao Carregador nos Pontos de Entrega, nos termos do Contrato de Transporte, na faixa de pressão estabelecida no referido Contrato.

## **Capítulo VIII: Controle e Risco de Perda**

### **Seção I: Controle e Posse**

Artigo 41. O Transportador será considerado detentor e controlador (mas não terá a propriedade) sobre o Gás a partir do momento do recebimento do Gás do Carregador, nos Pontos de Recepção e antes da entrega do Gás, menos o Gás para uso no Sistema, para o Carregador nos Pontos de Entrega, e terá o direito ao uso do Gás para Uso no Sistema. O Carregador será considerado como detentor do controle e da posse de tal Gás antes de seu recebimento pelo Transportador e após a sua entrega para o Carregador.

### **Seção II: Responsabilidade e Risco de Perda**

Artigo 42. O Carregador não terá responsabilidade em relação às Quantidades de Gás após sua entrega ao Transportador nos Pontos de Recepção, em razão da superveniência de qualquer fato em relação ao Gás antes da entrega do mesmo ao Carregador, menos o Gás para uso no Sistema, nos Pontos de Entrega. O Transportador não terá qualquer responsabilidade em relação a essas Quantidades de Gás antes de seu recebimento nos Pontos de Recepção, após a sua entrega ao Carregador nos Pontos de Entrega, ou ainda em razão da superveniência de qualquer fato em relação ao Gás antes de tal recebimento ou após tal entrega.

### **Seção III: Mistura de Gás**

Artigo 43. Respeitadas as obrigações do Transportador de entregar nos Pontos de Entrega as Quantidades recebidas nos Pontos de Recepção (menos o Gás para uso no Sistema), de acordo com as Especificações de Qualidade do Gás, o Transportador terá o direito de misturar tal Gás, de tratá-lo como se fosse seu próprio produto e entregar moléculas diferentes.

## **Capítulo IX: Titularidade do Gás**

Artigo 44. O Carregador garante, em seu próprio nome e no de seus sucessores e cessionários, que terá, na ocasião da oferta de Gás, nos Pontos de Recepção, nos termos dos Contratos de Transporte, título legítimo e o direito de entregar o Gás. O Carregador



deverá indenizar o Transportador e mantê-lo a salvo de quaisquer processos, ações, débitos, contas, danos, custos, perdas e despesas resultantes ou surgidos de reivindicações adversas de toda e qualquer entidade, em relação à titularidade desse Gás ou à cobrança de Tributos, taxas de licença ou outros encargos que possam ser aplicáveis ao Gás ou à entrega do Gás, e o Carregador deverá indenizar o Transportador e mantê-lo a salvo de todos os Tributos, taxas de licença, ou outros encargos que possam ser lançados e cobrados quando de tal entrega e que, por força de lei, sejam devidos pela Parte encarregada dessa entrega e constituam uma obrigação de tal Parte.

Artigo 45. Se a titularidade ou o direito do Carregador de entregar Gás, nos termos dos Contratos de Transporte, estiverem sujeitos a uma reivindicação formal, ou sujeitos a qualquer disputa em que a titularidade do Carregador seja questionada, o Transportador poderá suspender o Serviço de Transporte prestado ao Carregador até a ocasião em que a titularidade ou o direito do Carregador quanto a tal entrega já não seja mais objeto dessa reivindicação ou ação formal, ressalvado, entretanto, que o Transportador deverá permitir que o Carregador continue recebendo Serviços de Transporte, se o Carregador oferecer caução, garantia ou outro título que seja satisfatório para o Transportador cobrir qualquer responsabilidade que possa lhe ser imputada em decorrência de tais reivindicações ou ações formais. Salvo se previsto de outra forma nos Contratos de Transporte, qualquer suspensão do serviço ao Carregador, pelo Transportador, nos termos deste Capítulo, não eximirá o Carregador da sua obrigação de pagar quaisquer encargos estabelecidos nos Contratos de Transporte. A titularidade do Gás recebido pelo Transportador nos Pontos de Recepção, exceto no que se refere ao Gás para uso no Sistema, não será transferida ao Transportador.

## **Capítulo X: Gás para uso no Sistema**

Artigo 46. O Carregador será responsável pelo fornecimento de todo o Gás de Sistema, relativo a prestação de Serviços de Transporte, na forma destes Termos e Condições Gerais. A percentagem de Gás para uso no Sistema estimada pelo Transportador, será de até 3,0% por estação de compressão utilizada acrescida de 1,5 ponto percentual devido ao Gás não contabilizado e perdas operacionais, em relação as Quantidades Requisitadas nos Pontos de Entrega. Estes valores poderão ser revistos, de tempos em tempos, pelo Transportador.

Artigo 47. O Carregador deverá aumentar as suas Quantidades Requisitadas nos Pontos de Recepção de modo a incluir o Gás para Uso no Sistema em Quantidades iguais ao produto (a) do percentual de Gás para Uso no Sistema com (b) a soma das Quantidades Requisitadas nos Pontos de Entrega, em cada Dia, nos termos dos Contratos de Transporte. O Gás para Uso no Sistema deverá ser incluído nas Quantidades Programadas em cada Ponto de Recepção.

Artigo 48. A quantidade de Gás para Uso no Sistema medido durante o Mês será alocada de forma proporcional a cada Carregador, considerando as Quantidades Realizadas nos Pontos de Entrega durante aquele Mês.

Artigo 49. Caso o Transportador venha a consumir Gás para Uso no Sistema, em bases mensais, acima do valor estipulado no Artigo 46 supra, o Carregador deverá repor no sistema a Quantidade de Gás correspondente a esta diferença no prazo máximo de 60(sessenta) dias subsequentes ao final do balanço. Caso o Transportador venha a consumir Gás para Uso no Sistema, em bases mensais, abaixo do valor estipulado no Artigo 46, a correspondente diferença deverá ser devolvida para o Carregador no prazo mencionado.

## **Capítulo XI: Regras Gerais de e Programação**

### **Seção I: Requisição e Programação**

Artigo 50. Com antecedência de até 30 (trinta) Dias Úteis ao início de um determinado Mês, o Carregador fornecerá ao Transportador uma previsão, em base diária, das Quantidades de Gás que este deverá receber nos Pontos de Recepção e entregues nos Pontos de Entrega no Mês de que se trate.

§1º O Transportador considerará e integrará a previsão de todos os carregadores e informará, com antecedência de no mínimo 15 Dias Úteis ao Mês de que se trate o correspondente percentual de Gás para Uso no Sistema

§2º Até 10 (dez) dias úteis, até as 16:00 (dezesseis) horas, antes do início de cada Mês, o Carregador fornecerá ao Transportador um Formulário de Requisição que especificará as Quantidades Requisitadas a serem ofertadas em cada Ponto de Recepção e retiradas em cada Ponto de Entrega, nos termos dos Contratos de Serviço, para cada Dia desse Mês, além do número do contrato sob o qual o serviço está sendo prestado.

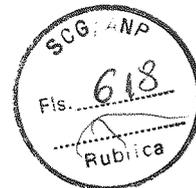
§3º Para os Contratos de Transporte Firme, se não for apresentado um Formulário de Requisição para qualquer mês, as requisições anteriormente válidas permanecerão em pleno vigor até que um novo Formulário seja apresentado.

§4º O Carregador definirá as Quantidades Requisitadas, até o limite da Capacidade Contratada para cada Pontos de Recepção e Entrega nos termos dos Contratos de Serviço, além daquelas a título de Quantidades Excedentes Autorizadas.

Artigo 51. A cada Dia, até o horário-limite de 15:00 (quinze) horas, o Carregador informará, mediante notificação ao Transportador, as Quantidades Requisitadas para o Dia seguinte, para os Pontos de Recepção (incluindo o Gás para Uso no Sistema), e para os Pontos de Entrega.

§1º. Nessa mesma notificação, o Carregador informará suas melhores estimativas das quantidades a serem requisitadas nos 5 (cinco) Dias imediatamente posteriores ao Dia seguinte.

§2º. Caso o Contrato de Transporte disponha sobre a possibilidade de remanejamento de Quantidades de Gás entre diferentes Pontos de Entrega situados na mesma região (ou Áreas de Entrega), a programação, conforme estipulado nesta Seção em termos de Pontos de Entrega será aplicável a Áreas de Entrega, indiferentemente.



§3º. Nos contratos de Transporte Firme, o Carregador poderá, como melhor lhe parecer, alocar as Quantidades Programadas nos Pontos de Recepção e nas Áreas de Entrega, desde que:

- I. compatíveis entre si e com as Quantidades de Gás para Uso no Sistema, consideradas as Quantidades de Gás anteriormente recebidas pelo Transportador mas não entregues ao Carregador (ou não retiradas por este) nos Pontos de Entrega (ajustes de Desequilíbrios);
- II. a programação atente para as limitações do Contrato e as restrições, a cada Dia, dos Pontos de Recepção, do Gasoduto e dos Pontos de Entrega, inclusive quanto às eventuais manutenções programadas para o Sistema de Transporte.

§4º. Quanto à parcela que corresponda à Quantidade Excedente Autorizada, o Transportador deverá informar se terá ou não condições de atender na forma requisitada pelo Carregador, mas não poderá recusar-se a atender sem justo motivo.

§5º. Se o Carregador não proceder conforme o disposto no *caput* deste Artigo, o Transportador considerará, como Quantidades Requisitadas para os Pontos de Entrega – ou Áreas de Entrega, se for o caso – e Quantidades Diárias Requisitadas para os Pontos de Recepção do Dia seguinte, em ordem de preferência, as últimas estimativas enviadas pelo Carregador ou, em não havendo estas, as últimas correspondentes quantidades que tenham sido normalmente requisitadas. Além disto, o Transportador poderá, nesse Dia, deixar de atender à parcela correspondente à Quantidade Excedente Autorizada.

§6º. O disposto no parágrafo anterior se aplicará até que o Carregador volte a proceder conforme previsto no *caput* deste Artigo.

Artigo 52. Até as 19h (dezenove horas) da véspera de qualquer Dia, o Carregador poderá modificar as Quantidades Requisitadas nos Pontos de Recepção e nos Pontos de Entrega para o referido Dia, mediante notificação ao Transportador, observadas as restrições do §3º, incisos I e II, do Artigo anterior.

Parágrafo único. Nos contratos de Transporte Firme, todas as modificações nas Quantidades Requisitadas em consonância com o disposto neste Artigo deverão ser atendidas pelo Transportador, salvo acréscimos na Quantidade Excedente Autorizada, para os quais prevalecerá o disposto no §4º do Artigo anterior.

Artigo 53. Sem prejuízo de suas outras obrigações nos termos do Contrato de Transporte, o Transportador deverá confirmar, por fax ou correio eletrônico – ou por qualquer outro meio, caso não seja possível por estes – as requisições do Carregador nos termos dos Artigos 51 e 52:

- I. a programação original (Art. 51) : até as 17h (dezesete horas) do Dia de sua notificação;
- II. a reprogramação (Art, 52): até 1 hora após o recebimento da correspondente notificação.

§1º. Caso o Transportador não confirme as requisições nos prazos estipulados nos incisos I e II do caput deste Artigo, o Carregador as considerará como plenamente aceitas e programadas.

§2º. As programações segundo as disposições deste Artigo serão de cumprimento obrigatório pelo Transportador.

O Transportador não será obrigado a programar Quantidades Requisitadas nos Pontos de Entrega que, em sua soma, sejam superiores às Quantidades Requisitadas nos Pontos de Recepção, menos o Gás para Uso no Sistema, exceto quando se tratar de correções programadas de Desequilíbrios.

Artigo 54. O Carregador poderá solicitar alterações nas Quantidades Requisitadas no decorrer do mês. O Carregador deverá submeter ao Transportador as novas Quantidades Requisitadas indicando a data do serviço revisado, pelo menos 1 (um) dia útil antes do dia da mudança solicitada, até às 12 (doze) horas.

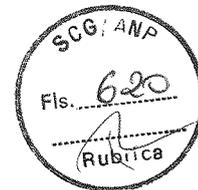
Artigo 55.

Salvo nas hipóteses de Força Maior ou de impedimento decorrente de culpa da outra Parte, a Parte que descumprir a Programação de que trata este Capítulo será responsável por indenizar a outra Parte, com os devidos encargos, pelas correspondentes danos que lhe tenham sido causados, inclusive as penalidades em que esta última tenha incorrido perante terceiros em razão de falhas no fornecimento de gás ou falhas na prestação do serviço de transporte.

Artigo 56. Para os contratos de Transporte Não Firme, o Transportador poderá reduzir as Quantidades Programadas desde que notifique ao Carregador a mudança na programação com antecedência mínima de 6 (seis) horas com relação ao início do Dia Operacional.

## **Seção II: Prioridades de Programação**

Artigo 57. Se não existir no gasoduto capacidade suficiente para atender às requisições dos Carregadores, em qualquer Dia, o Transportador estabelecerá as Quantidades Programadas observando a seguinte ordem de prioridades: (a) Primeira – Quantidades Requisitadas nos



termos dos Contratos de Serviços de Transporte Firme; (b) Segunda – Quantidades Requisitadas nos termos dos Contratos de Serviços de Transporte Não Firme.

§1º As Quantidades Requisitadas acima da Capacidade Contratada nos termos dos Contratos de Serviço Firme deverão ter a mesma prioridade que as Quantidades Requisitadas nos termos dos Contratos de Transporte Não Firme.

§2º Havendo necessidade de alocação dentro de uma mesma prioridade, as Quantidades Requisitadas serão programadas de forma *pro-rata*, observado o disposto no parágrafo seguinte.

§3º Se a insuficiência tiver decorrido de comprovada culpa de algum carregador, não terá este tratamento isonômico com os demais serviços de mesma prioridade.

### **Seção III: Meios de Comunicação**

Artigo 58. As requisições e programações deverão ser realizadas mediante fac-símile, correio eletrônico ou qualquer outro meio acordado entre as Partes em formulário próprio numerado.

### **Seção IV: Informações Operacionais e Estimativas**

Artigo 59. O Carregador poderá ser solicitado pelo Transportador, de tempos em tempos (mas no máximo quatro vezes por ano), a apresentar estimativas não obrigatórias das quantidades diárias, mensais e trimestrais a serem transportadas nos termos do Contrato de Serviço, juntamente com os outros dados operacionais que o Transportador possa razoavelmente solicitar para programar e planejar suas operações. O Carregador terá um prazo máximo de 1 (um) mês para atender a solicitação do Transportador.

## **Capítulo XII: Redução ou Interrupção de Quantidades Programadas**

### **Seção I: Insuficiência de Capacidade**

Artigo 60. Se, em qualquer dia, o Transportador determinar que a capacidade do gasoduto ou de qualquer Ponto de Recepção ou Ponto de Entrega for insuficiente, por qualquer razão, para atender às Quantidades Programadas de todos os Contratos de Transporte, o Transportador reduzirá ou interromperá as Quantidades Programadas, na ordem inversa da seqüência de prioridade estipulada no *caput* Artigo 57.

Artigo 61. Se a redução ou interrupção tiver sido causada por negligência comprovada do Transportador, o Transportador creditará aos Carregadores os encargos previstos no Artigo 11.



## **Capítulo XIII: Avaliação de Desequilíbrios e Penalidades**

### **Seção I: Registros**

Artigo 62. O Transportador manterá registros precisos das Quantidades Requisitadas, das Quantidades Programadas e de quaisquer variações de programação e desequilíbrios. Esses registros ficarão à disposição do Carregador para verificação, mediante sua solicitação, em um prazo razoável, e deverão ser guardados durante, no mínimo, 1 (um) ano.

### **Seção II: Encargo de Excedente Não Autorizado**

Artigo 63. Para qualquer Serviço Excedente Não Autorizado, em qualquer Dia, o Carregador pagará (i) a Quantidade Excedente Não Autorizada multiplicada pela Tarifa de Transporte aplicável; (ii) qualquer penalidade imposta ao Transportador, no caso de a referida Quantidade Excedente Não Autorizada ter causado a redução ou interrupção de Quantidades Programadas para qualquer outro Carregador e (iii) as perdas de receitas associadas a Serviços de Transporte Firmes.

Artigo 64. Quando a Quantidade Excedente Não Autorizada, ou parte dela, for parte da Capacidade Contratada Mínima, tal Quantidade será deduzida das obrigações referentes a Capacidade Contratada Mínima no dia em que for constatada tal ocorrência.

Artigo 65. Sem prejuízo das penalidades indicadas no Artigo 63, o Transportador terá o direito, após notificação ao Carregador, de tomar todas as medidas necessárias para interromper a ocorrência do Excedente Não Autorizado.

### **Seção III: Penalidades de Programação**

Artigo 66. O Carregador implementará esforços comercialmente razoáveis para garantir que as Quantidades Realizadas, nos termos dos Contratos de Transporte, em qualquer dia, sejam iguais às Quantidades Programadas.

Artigo 67. Se a Variação Diária de Sub-Recebimento, em qualquer dia, for superior a 5 (cinco)% das Quantidades Programadas nos Pontos de Recepção, o Transportador cobrará do Carregador uma quantia igual à (a) diferença entre a Variação Diária de Sub-Recebimento e 5 (cinco)% das Quantidades Programadas nos Pontos de Recepção, multiplicada pela (b) Tarifa de Variação.

Artigo 68. Se a Variação Diária de Sub-Entrega, em qualquer dia, for superior a 5 %(cinco por cento) das Quantidades Programadas nos Pontos de Entrega, então o Transportador cobrará do Carregador uma quantia igual à (a) diferença entre a Variação Diária de Sub-Entrega e 5 %(cinco por cento) das Quantidades Programadas nos Pontos de Entrega, multiplicada pela (b) Tarifa de Variação.

Artigo 69. Se a Variação Diária de Sobre- Recebimento, em qualquer dia, for superior a 5 % (cinco por cento) das Quantidades Programadas nos Pontos de Entrega, então o Transportador cobrará do Carregador uma quantia igual à (a) diferença entre a Variação

Diária de Sobre- Recebimento e 5 (cinco)% das Quantidades Programadas nos Pontos de Entrega, multiplicada pela (b) Tarifa de Variação.

Artigo 70. As penalidades previstas nesta Seção serão impostas quando as variações descritas nos Artigos 67, 68 ou 69 causarem: (i) restrições na capacidade do Transportador de fornecer outros serviços de transporte; (ii) custos operacionais que de outra forma poderiam ter sido evitados ou (iii) danos ou prejuízos ao Transportador.

#### **Seção IV: Equilíbrio de Quantidades**

Artigo 71. O Carregador envidará esforços comercialmente razoáveis para controlar e ajustar suas Requisições, nos termos dos Contratos de Serviço, de modo que as Quantidades Realizadas nos Pontos de Recepção (deduzindo o Gás de Sistema) sejam iguais às Quantidades Realizadas nos Pontos de Entrega.

Artigo 72. Apesar dos esforços do Carregador, é reconhecido que ocorrerão Desequilíbrios. O Transportador monitorará as Quantidades Realizadas e, com base na informação disponível, notificará o Carregador a respeito de qualquer Desequilíbrio que tenha ocorrido ou que possa ocorrer caso medidas corretivas não sejam tomadas.

Artigo 73. As Partes cooperarão para minimizar e eliminar quaisquer Desequilíbrios que venham a ocorrer. Com base na melhor informação disponível, e em resposta à qualquer notificação pelo Transportador, o Carregador tomará providências no sentido de corrigir quaisquer Desequilíbrios que ocorram, durante o Mês, fazendo ajustes em suas requisições.

Artigo 74. Se o Transportador verificar a ocorrência de Desequilíbrio no decorrer do mês, que venha ou que possa vir a causar a impossibilidade de cumprir com a totalidade de suas obrigações ou afetar a integridade operacional do sistema, o Transportador terá o direito, a seu exclusivo critério, após ter enviado notificação, de ajustar as Quantidades Programadas até que seja capaz de identificar os Carregadores que tenham causado tal Desequilíbrio. O ajuste considerará a seqüência de prioridade estipulada no Artigo 57.

Artigo 75. O Transportador envidará seus melhores esforços para identificar os carregadores responsáveis pelo Desequilíbrio. Quando identificados, será observado o seguinte: (i) o Transportador poderá ajustar proporcionalmente as Quantidades Programadas de tais carregadores ; (ii) os carregadores responsáveis compensarão o Transportador pelo montante que esta tenha deixado de auferir pelo transporte das Quantidades Programadas afetadas pelo Desequilíbrio; e (iii) os carregadores responsáveis pelo Desequilíbrio compensarão os demais carregadores que tenham sido afetados pela referida redução ou interrupção.

Artigo 76. Desequilíbrios cumulativos que no final de qualquer Mês estejam dentro de um nível de tolerância de  $\pm 5$  %(cinco por cento) da média das Quantidades Programadas do Mês não serão objeto desta Seção, sendo remetidos ao cálculo de Desequilíbrio do Mês seguinte.

Artigo 77. Se o Desequilíbrio acumulado até o Mês for igual ou superior a 5 %(cinco por cento) da média das Quantidades Programadas do Mês, o Transportador informará o Carregador que este terá a obrigação de reduzir tal Desequilíbrio durante o Mês subsequente para não mais do que 5( cinco)% da média das Quantidades Programadas do Mês , efetuando ajustes nas requisições. Se o Carregador não reduzir o Desequilíbrio durante o Mês subsequente para não mais do que 5 (cinco) % da média das Quantidades Programadas do Mês, o Transportador cobrará o Desequilíbrio acumulado até o Mês que exceder 5 % (cinco por cento) da média das Quantidades Programadas do Mês com base nos seguintes valores, cumulativamente tomados, salvo se de outra forma seja acordado pelas Partes: (i) 400% da Tarifa de Transporte Aplicável; (ii) qualquer penalidade imposta ao Transportador por outros Carregadores em decorrência do referido Desequilíbrio; (iii) as perdas de receitas associadas ao Serviço de Transporte Firme e (iv) custos associados à reposição do Empacotamento.

Artigo 78. Se o Desequilíbrio acumulado no final de qualquer Mês for superior a  $\pm 5$  %(cinco por cento)% da média das Quantidades Programadas do Mês, o Transportador informará ao Carregador de que este terá obrigação de reduzir tal Desequilíbrio durante o Mês subsequente para não mais do que 5 %(cinco por cento) da média das Quantidades Programadas do Mês efetuando ajustes nas requisições. Se o Carregador não reduzir tal Desequilíbrio durante o Mês subsequente para não mais do que 5 %(cinco por cento) da média das Quantidades Programadas do Mês, o Transportador cobrará o montante do Desequilíbrio que exceder 5 %(cinco por cento) da média das Quantidades Programadas do Mês com base nos seguintes valores, cumulativamente tomados, salvo se de outra forma for acordado pelas Partes (i) 800%(oitocentos por cento) da Tarifa de Transporte Aplicável; (ii) qualquer penalidade imposta ao Transportador por outros Carregadores em decorrência do referido Desequilíbrio; (iii) as perdas receitas associadas ao Serviço de Transporte Firme e (iv) custos associados à reposição do Empacotamento.

Artigo 79. 10 (dez) dias antes do final da vigência de qualquer Contrato de Transporte, o Transportador notificará o Carregador do Desequilíbrio remanescente e, antes da última fatura, tal Desequilíbrio será reduzido a zero. Se tal Desequilíbrio não for reduzido a zero, o Transportador faturará o montante do Desequilíbrio em 800%(oitocentos por cento) da Tarifa de Transporte aplicável, a menos que de outra forma seja acordado pelas Partes.

#### **Seção V: Alocação das Quantidades nos Pontos de Recepção e Entrega**

Artigo 80: Nos Pontos de Recepção ou Entrega que são compartilhados por mais de um Carregador, a metodologia de alocação das Quantidades Realizadas será aquela estabelecida no acordo operacional, conforme Artigo 8 deste TCG.

#### **Capítulo XIV: Faturamento e Pagamento**

Artigo 81. Até o 4º (quarto) Dia de cada Mês, o Transportador apresentará uma fatura ao Carregador pelos Serviços de Transporte prestados durante o Mês anterior, nos termos do Contrato de Transporte. O Carregador terá o direito de examinar, desde que em períodos de

tempo razoáveis, os livros, os registros e os gráficos do Transportador, na medida em que for necessário para verificar a exatidão de qualquer demonstração, encargo ou cômputo feito pelo Transportador, nos termos dos Contratos Transporte.

Parágrafo único. Nesse mesmo prazo e sob as mesmas condições, o Carregador apresentará ao Transportador os documentos de cobrança de valores que lhe sejam devidos (ou que julgue serem a ele devidos) pelo Transportador em razão, dentre outras, de valores pagos a maior, de eventuais penalidades previstas no Contrato de Serviço, indenizações, inclusive para fins de reembolso de penalidades em que o Carregador tenha incorrido em seus contratos com terceiros, quando decorrentes estas últimas de falha na prestação do Serviço de Transporte.

Artigo 82. As tarifas constantes dos Contratos de Transporte incluem todos os tributos em vigor no período de prestação do Serviço de Transporte, e deverão ser devidamente reajustadas de modo a incluir também aqueles que forem lançados ou cobrados ao longo deste período. Fica ressalvado, entretanto, que o ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) será recolhido separadamente, adicionalmente aos encargos mencionados nestes Termos e Condições Gerais e nos Contratos de Serviço de Transporte.

Artigo As tarifas serão reajustadas nos prazos e na forma da Lei Aplicável, utilizando-se, como indexador, o IGPM (Índice Geral de Preços de Mercado) publicado pela Fundação Getúlio Vargas .

Artigo 83. Caso:

- (a) algum novo tributo venha a ser criado; ou
- (b) a alíquota de um tributo lançado venha a ser alterada; ou
- (c) um tributo existente venha a ser aplicado.

E tais modificações venham a alterar o valor líquido que o Transportador recebe em relação à quantia sobre a qual o tributo é lançado, o montante faturado ao Carregador será aumentado ou diminuído para refletir o montante de tais modificações.

Artigo 84. O Carregador pagará ao Transportador, pelos Serviços de Transporte prestados durante o Mês anterior, a importância indicada na fatura, nos termos deste TCG, no prazo estabelecido no Contrato após o recebimento, pelo Carregador, da fatura do Transportador, salvo se de outra forma acordado. Esse pagamento será efetuado em fundos de disponibilidade imediata, até a data de vencimento, por transferência bancária por um depositário indicado pelo Transportador nos Contratos de Transporte. Se o vencimento do pagamento cair em um Dia em que o estabelecimento do depositário indicado não esteja aberto normalmente no horário comercial, o pagamento do Carregador será feito, no máximo,

até o Dia Útil imediatamente anterior à data de vencimento, em que tal estabelecimento do depositário esteja aberto, e no seu horário normal de expediente.

Artigo 85. Se for constatado algum um erro na quantia indicada em qualquer fatura apresentada por qualquer Parte, a diferença será restituída ou compensada no prazo de 30 (trinta) Dias após a sua verificação, ressalvado, entretanto, que nenhuma reivindicação de ajuste será aceita após transcorridos 24 (vinte e quatro) meses, contados do recebimento da fatura ou documento.

Artigo 86. Se a Parte devedora deixar de pagar o valor total de qualquer fatura ou documento de cobrança na data de vencimento, o Carregador pagará encargos pelo correspondente atraso, que serão cobrado na data de vencimento do Mês subsequente, salvo quando se tratar de cobrança em relação a qual tenha suscitado controvérsia. Os referidos encargos serão calculados mediante a aplicação da Taxa de Juros de Mora sobre o total devido. Caso a lei aplicável permita a utilização de qualquer outro fator de reajuste, ou taxa, para aplicação sobre o valor devido, em qualquer tempo, o disposto neste artigo poderá ser alterado, de modo a admitir até a máxima extensão permitida pela referida lei.

Artigo 87. Salvo se de outra forma acordado pelas Partes, se o principal ou os juros forem devidos, qualquer pagamento recebido posteriormente deverá ser abatido, nesta ordem, de: (i) juros devidos; (ii) principal devido pendente; e (iii) principal devido mais recente.

Artigo 88. Sujeito às exigências da ANP e sem prejuízo de quaisquer outros direitos e remédios disponíveis ao Transportador de acordo com a lei e o Contrato de Serviço de Transporte celebrado, o Transportador terá o direito de suspender o Serviço de Transporte sem a obtenção de prévia autorização adicional do Carregador, caso qualquer quantia cobrada ao Carregador permaneça sem pagamento por mais de 30 (trinta) Dias após a data de vencimento, ressalvada a hipótese de estar controversa nos termos do artigo 89; Ademais, antes da suspensão do Serviço de Transporte, o Transportador seguirá os seguintes procedimentos de notificação ao Carregador: (a) Primeira Notificação: No décimo Dia após a data de vencimento do pagamento, o Transportador entrará em contato com o Carregador por telefone ou por outro meio de comunicação, para informar que faturas não pagas podem acarretar uma suspensão do Serviço de Transporte quando se passar mais de 30 (trinta) Dias da data de vencimento; (b) Segunda Notificação: No vigésimo Dia após a data de vencimento do pagamento, o Transportador notificará o Carregador por correspondência escrita para informar que o não pagamento contínuo de faturas pode acarretar a suspensão do Serviço de Transporte quando a fatura for devida por mais de 30 (trinta) Dias da data de vencimento e (c) Terceira Notificação: O Transportador deverá notificar o Carregador com 48 (quarenta e oito) horas de antecipação à suspensão do Serviço de Transporte.

Artigo 89. Caso alguma Parte conteste, de boa-fé, o valor de qualquer fatura ou documento de cobrança contra ela emitido pela outra Parte, pagará ela a quantia considerada como sendo correta e fornecerá documentação pertinente, identificando a razão do valor estar sendo contestado, oferecendo garantia para a quantia remanescente, e o emitente não poderá promover medida punitiva alguma, enquanto a controvérsia não for resolvida. Fica ressalvado, no entanto, que, resolvida a controvérsia, a Parte perdedora deverá reembolsar a

vencedora pelo custo da garantia, juntamente com os juros computados à Taxa de Juros de Mora.

## **Capítulo XV: Indenizações**

Artigo 90. Exceto no que tange ao inadimplemento, negligência ou descumprimento da outra Parte, nos termos dos Contratos de Transporte: (i) cada Parte será responsável pelas ações ou omissões dos seus próprios executivos, diretores, empregados, agentes, cessionários e contratados, bem como indenizará, manterá a salvo e defenderá as outras Partes nos Contratos de Transporte contra quaisquer responsabilidades, danos diretos, custos (inclusive honorários razoáveis de advogados e outros encargos), penalidades, ações ou reivindicações direta ou indiretamente decorrentes de tais ações ou omissões e, (ii) sem limitação do disposto acima, cada Parte se obriga a indenizar e manter a salvo as outras Partes, contra quaisquer responsabilidades, danos diretos, custos (inclusive honorários de advogado), penalidades, reivindicações ou ações relativas a dano pessoal, inclusive morte, e reclamações relativas a dano material, inclusive perda de uso, causados por ato ou omissão da Parte a indenizar, de seus executivos, diretores, funcionários, agentes, cessionários ou contratados, deles resultantes, ou que sejam comprovadamente assim causados, em relação ao cumprimento dos Contratos de Transporte.

Artigo 91. As obrigações de indenização precedentes não poderão ser interpretadas no sentido de que sejam negados ou reduzidos quaisquer outros direitos, que de uma forma ou de outra, existem em favor da Parte indenizada, nos termos dos Contratos de Transporte.

Artigo 92. A indenização será limitada à quantia equivalente a 10% (dez) por cento do valor correspondente ao produto da Capacidade Contratada pela Tarifa de Transporte aplicável multiplicada pelo número de dias remanescentes do Contrato de Serviço de Transporte.

## **Capítulo XVI: Operação das Instalações**

### **Seção I: Padrão de Operação**

Artigo 93. O Transportador operará e manterá o Gasoduto como um operador prudente, inclusive utilizando os padrões de operação de Gasodutos para Gás Natural determinados pela norma ANSI B 31.8. ou por outras normas consagradas.

### **Seção II: Provisões de Operação**

Artigo 94. O Transportador terá o direito de limitar, na medida do razoável, o fornecimento do Serviço de Transporte e/ou interromper o transporte de Gás Natural quando necessário:

I - para permitir a manutenção, reparo, revisão, substituição ou construção de dutos, compressores, medições, regulagens e outras produções e transmissão de instalações e equipamentos;

II - para assegurar a disponibilidade de capacidade para recebimentos e entregas, de forma equiparada, nos termos dos Serviços de Transporte Firme, caso o Gás Natural não esteja em conformidade com as Especificações de Qualidade contidas neste instrumento de Termos e Condições Gerais, sendo consideradas as prioridades estabelecidas no Artigo 57.

Artigo 95. O Transportador envidará seus melhores esforços para causar o mínimo de inconveniência ao Carregador e, excetuados os casos de emergência, deverá notificar o Carregador, com antecedência mínima de 24 (vinte e quatro) horas, quanto a sua intenção de interromper o transporte de Gás e da estimativa quantitativa de tais interrupções.

Artigo 96. O Transportador terá direito a, de forma não discriminatória, restringir as retiradas horárias de Gás por qualquer Carregador ao critério razoável do Transportador, para manter a integridade operacional do sistema, e deverão ser cumpridas pelo Carregador.

### **Seção III: Integridade de Operação**

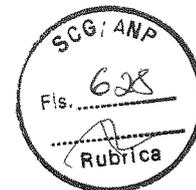
Artigo 97. A integridade operacional será determinada através dos seguintes critérios: as condições do sistema consistindo de empacotamento, pressões totais previstas nos locais de monitoramento; o estado da instalação definida conforme a utilização e a disponibilidade em cavalos de força; e as projeções e disponibilidades totais informadas e a simulação termo hidráulica do Gasoduto.

### **Seção V: Responsabilidades do Transportador nas Operações e Manutenções**

Artigo 98. A não ser que as Partes tenham acordado, por escrito, de outra forma, o Transportador será o único responsável pela manutenção e operação das Instalações de Transporte para as quais o Transportador detenha autorização para operação e não será responsável pela manutenção e operação de quaisquer outras instalações relacionadas, seja de que forma for, com o transporte de Gás Natural.

### **Capítulo XVII: Força Maior**

Artigo 99. O termo "Força Maior" terá o significado estipulado no Parágrafo Único do artigo 1.058 do Código Civil Brasileiro, incluindo os atos da natureza, greve ou paralisações, ou outras manifestações na indústria, falha de quaisquer terceiros essenciais ao desempenho nos termos do Contratos de, seja por parte do Transportador ou por parte do Carregador; impossibilidade de obter tubos ou qualquer material ou equipamento, ou mesmo em virtude de contencioso trabalhista, guerras, revoltas, insurreições, epidemias, desabamento de terra, relâmpagos, terremotos, incêndios, tempestades, enchentes, desmoronamentos, prisões e detenções de governantes, interrupções por atos governamentais ou judiciais, decisões presentes ou futuras de quaisquer órgãos regulatórios competentes, distúrbios da ordem civil, explosões, quebras ou acidentes em máquinas ou linhas de dutos, congelamento de poços ou dos gasodutos, ou qualquer outra causa, seja do tipo daquelas neste artigo enumeradas ou de outra forma, mas que não esteja dentro do controle da Parte que venha



solicitar a suspensão e que, pelo exercício da diligência necessária, tal Parte não seria capaz de superá-la ou a ela pôr termo .

Artigo 100. Caso o Transportador ou o Carregador, por motivo de Força Maior, venham estar, parcial ou totalmente, impossibilitados de cumprir com as obrigações previstas nos termos do Contrato de Transporte celebrado, as obrigações da Parte atingida, à exceção dos pagamentos devidos anteriormente a ocorrência do evento de Força Maior, estarão suspensas enquanto perdurar o evento de Força Maior, sem qualquer extensão de prazo, e sem qualquer responsabilidade por quebra de contrato. A causa de tal evento deverá ser sanada com presteza razoável, o mais rapidamente possível. Um evento de Força Maior que afete o desempenho de qualquer das Partes não implicará na isenção de responsabilidade das Partes caso haja negligência das mesmas, , exceto quando tal negligência for causada por um evento de Força Maior, ou no caso de falha tenham sido empregados esforços, de forma razoável, para remediar a situação e eliminar a causa da Força Maior de modo adequado. Tais eventos de Força Maior implicarão na isenção das responsabilidades de cada Parte, desde que a referida Parte inadimplente tenha notificado e detalhado, por escrito e por completo, para a outra Parte, dentro do menor prazo possível, a ocorrência do evento de Força Maior. A falta de financiamento, fundos, as mudanças nas condições do mercado para a compra, venda ou transporte de Gás, a falta de reservas de Gás necessárias, ou a inabilidade para pedir empréstimos não deverão, em qualquer circunstância, ser consideradas eventos de Força Maior, nos termos do Contrato de Prestação de Serviço de Transporte.

### **Capítulo XVIII: Solução de Controvérsias**

Artigo 101. As Partes tentarão, de boa fé, resolver prontamente, por meio de negociações, qualquer controvérsia ou reivindicação resultante dos Contratos de Transporte, ou em relação ao mesmo. Ocorrendo uma controvérsia ou reivindicação, cada Parte na disputa designará um representante para reunir-se com o representante da outra Parte e tentar resolver a pendência.

Artigo 102. Se a pendência não for resolvida, em prazos acordados entre as Partes, a disputa, no que prevê a Lei nº 9.478, deverá ser submetida à ANP, sendo assim resolvida, de acordo com os procedimentos estabelecidos pela ANP.

### **Capítulo XIX: Garantias**

Artigo 103. O Transportador, a seu exclusivo critério, poderá solicitar ao Carregador que este lhe ofereça garantias creditícias de solvência, para a prestação dos Serviços de Transporte.

### **Capítulo XX: Notificações**

Artigo 104. Salvo os aspectos peculiares estipuladas no Contrato de Serviço de Transporte, qualquer notificação ou outra comunicação será realizada por escrito e entregue no endereço de cada Parte a que se destinar, (a) pessoalmente, (b) por carta certificada ou registrada,

com franquia paga na origem e aviso de recebimento, (c) por fac-símile cujo recebimento seja confirmado pelo destinatário, ou (d) por serviço de correio expresso e contínuo, reconhecido internacionalmente, com todas as despesas de porte e entrega pagas pela Parte que esteja fazendo essa notificação ou outra comunicação. Quaisquer notificações ou outras comunicações enviadas por fac-símile deverão também ser enviadas, por escrito, pelo correio comum, a não ser que de outra forma acordado.

Artigo 105. Qualquer notificação efetuada nos termos estabelecidos no artigo anterior será considerada válida na data de recebimento, ou na data da recusa do seu recebimento pelo destinatário.

Artigo 106. Os Contratos de Transporte somente serão aditados mediante instrumento por escrito, firmado pelas Partes com relação às quais tais aditamentos serão exequíveis.

Artigo 107. Qualquer renúncia por uma das Partes em exercer seus direitos com relação a qualquer inadimplemento da outra Parte, inclusive deixando de obrigar à outra Parte ao cumprimento de suas obrigações, nos termos dos Contratos de Transporte, só produzirá efeitos se manifesta por escrito. Tal renúncia, no entanto, não deverá ser entendida como uma renúncia de direitos relativos a inadimplementos ou violações outros anteriores ou posteriores, seja de natureza similar ou distinta.

Artigo 108. Quaisquer perdas e danos resultantes de violação dos Contratos de Serviço pelo Transportador ou pelo Carregador, serão limitados aos danos efetivos sofridos pela Parte que os reivindicar, e cada uma das Partes concorda expressamente em renunciar a todo e qualquer direito, reivindicações ou causas de ação, resultantes dos Contratos de Transporte, por danos eventuais, indiretos, conseqüentes, ou quaisquer reivindicações de lucros cessantes. Nenhuma responsabilidade por qualquer ato ou omissão de qualquer Parte será alegada por qualquer entidade que detenha interesses em qualquer Parte, nem será reivindicada contra esse titular (exceto, e na medida em que seja também uma Parte, e, nessa hipótese, somente na qualidade de Parte) ou qualquer dos seus respectivos proprietários, subsidiárias e associadas. Nada contido neste instrumento impedirá as Partes de exercer os seus direitos, nos termos do Capítulo IV.

Artigo 109. Os Contratos de Serviço constituem a totalidade do acordo entre o Transportador e o Carregador em relação às matérias abordadas neste instrumento de Termos e Condições Gerais e substitui todos os acordos e entendimentos anteriores, escritos ou verbais, entre o Transportador e o Carregador em relação às matérias abordadas neste instrumento de Termos e Condições Gerais.

Artigo 110. Se qualquer dispositivo dos Contratos de Transporte, por qualquer razão, vier a ser declarado ou se tornar inválido ou inexecutável em virtude de qualquer lei aplicável, ou por decisão judicial final e irrecorrível, tal lei ou decisão não afetarão a validade das disposições remanescentes do Contrato de Serviço de Transporte, e essas disposições remanescentes permanecerão em vigor e surtirão efeito como se os Contratos de Transporte tivessem sido celebrados sem a parte inválida ou inexecutável.



Artigo 111 Caso em que quaisquer disposições dos Contratos de Transporte sejam declaradas inválidas ou inexecutáveis, ou se for necessário que essas disposições sejam modificadas ou aditadas, todas as demais disposições do Contrato de Transporte permanecerão em pleno vigor e efeito, no limite máximo permitido pela lei aplicável, e, se a invalidade, inexecutabilidade, modificação ou aditamento de tais disposições modificar substancialmente a economicidade do negócio entre o Transportador e o Carregador, as Partes deverão negociar, prontamente, de boa fé e da maneira prevista no Capítulo XVIII, para acordar novas disposições para atenuar ou eliminar tais disposições inválidas, inexecutáveis, aditadas ou modificadas, e para restabelecer o efeito original dos Contratos de Transporte, do modo mais aproximado que for razoavelmente praticável, de modo consistente com a intenção original do Transportador e do Carregador, conforme aqui expressos, e para eliminar, tanto quanto seja praticamente razoável, todas as conseqüências econômicas e operacionais adversas.

Artigo 112. Nem o Transportador, nem o Carregador poderão beneficiar qualquer terceiro mediante a utilização das disposições contidas nos Contratos de Transporte. Nenhum terceiro, com exceção de cessionários a justo título, terá qualquer direito de se prevalecer das disposições contidas nos Contratos de Transporte contra o Transportador ou contra o Carregador.