

CONTRATO MASTER

SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME

PRODUTOS ANUAIS

PRODUTOS DE CURTO PRAZO

ENTRE

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

E

[CARREGADOR]

SUMÁRIO

CONTRATO MASTER DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE GÁS NATURAL

CLÁUSULA PRIMEIRA – ESTRUTURA, DEFINIÇÕES DE TERMOS E INTERPRETAÇÃO.....	5
CLÁUSULA SEGUNDA – OBJETO.....	6
CLÁUSULA TERCEIRA – HABILITAÇÃO DO CARREGADOR E SOLICITAÇÃO DE ANÁLISE DE LIMITE DE CRÉDITO.....	6
CLÁUSULA QUARTA – ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE DISPONÍVEL	7
CLÁUSULA QUINTA – CONTRATOS DE TRANSPORTE	8
CLÁUSULA SEXTA – DECLARAÇÕES E GARANTIAS.....	9
CLÁUSULA SÉTIMA – PRAZO E RESCISÃO	10
CLÁUSULA OITAVA – INDENIZAÇÃO	10
CLÁUSULA NONA – DISPOSIÇÕES DIVERSAS	10
ANEXO I-A – REGULAMENTO PARA O PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO	13
ANEXO I-B – REGULAMENTO PARA O PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL	20
APÊNDICE I – MODELO DE CARTA FIANÇA PARA A GARANTIA DA PROPOSTA GARANTIDA	35
ANEXO I-C – LEILÃO DE PREÇO UNIFORME.....	37
ANEXO I-D – LEILÃO DE PREÇO ASCENDENTE	41
ANEXO II – TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS DO CONTRATO DE TRANSPORTE (“TCG”).....	44
CLÁUSULA PRIMEIRA – OBJETO.....	44
CLÁUSULA SEGUNDA – DEFINIÇÕES	44
CLÁUSULA TERCEIRA – SERVIÇO DE TRANSPORTE DE GÁS NATURAL	60
CLÁUSULA QUARTA – CUSTÓDIA DO GÁS	62
CLÁUSULA QUINTA – EMPACOTAMENTO	62
CLÁUSULA SEXTA – GÁS PARA USO NO SISTEMA	63
CLÁUSULA SÉTIMA – ALOCAÇÃO DE QUANTIDADES DE GÁS	65
CLÁUSULA OITAVA – FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE	69
CLÁUSULA NONA – PENALIDADES, INDENIZAÇÃO E LIMITES DE RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR	71
CLÁUSULA DÉCIMA – FATURAMENTO	72
CLÁUSULA ONZE – COBRANÇAS OBJETO DE CONTROVÉRSIA	76
CLÁUSULA DOZE – FORÇA MAIOR	77
CLÁUSULA TREZE – TÉRMINO ANTECIPADO DO CONTRATO	81
CLÁUSULA QUATORZE – LEI APLICÁVEL E SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS	83
CLÁUSULA QUINZE – GARANTIA DE PAGAMENTO	89
CLÁUSULA DEZESSEIS – CESSÃO DE DIREITOS E OBRIGAÇÕES E RENÚNCIA DE CAPACIDADE CONTRATADA.....	95
CLÁUSULA DEZESSETE – CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL	97
CLÁUSULA DEZOITO – REGRAS GERAIS DE UTILIZAÇÃO COMPARTILHADA	100
CLÁUSULA DEZENOVE – AJUSTES DECORRENTES DA PUBLICAÇÃO DE UM CÓDIGO DE REDE	100
CLÁUSULA VINTE – AJUSTES NO CONTRATO MASTER VIGENTE DETERMINADOS PELA ANP	100
CLÁUSULA VINTE E UM – GÁS DESCONFORME.....	101

CLÁUSULA VINTE E DOIS – PROTEÇÃO DE DADOS PESSOAIS.....	105
CLÁUSULA VINTE E TRÊS – ÉTICA E ANTICORRUPÇÃO	106
APÊNDICE I – REQUISITOS TÉCNICOS.....	107
CLÁUSULA PRIMEIRA – QUALIDADE DO GÁS	107
CLÁUSULA SEGUNDA – MEDIÇÃO.....	108
CLÁUSULA TERCEIRA – APURAÇÃO E ALOCAÇÃO DE GUS	113
CLÁUSULA QUARTA – OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DAS INSTALAÇÕES	115
APÊNDICE II – BALANCEAMENTO	118
CLÁUSULA PRIMEIRA – REGRAS DE BALANCEAMENTO.....	118
CLÁUSULA SEGUNDA – NOMINAÇÃO E PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE	129
CLÁUSULA TERCEIRA – APURAÇÃO E SALDO DE VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO	134
CLÁUSULA QUARTA – PENALIDADES E RESPONSABILIDADES DO CARREGADOR.....	135
APÊNDICE III – CONDIÇÕES TÉCNICO-OPERACIONAIS	139
APÊNDICE IV –TARIFAS E VALORES A FATURAR	142
APÊNDICE V – MODELO DE FIANÇA BANCÁRIA	152
ANEXO III – MODELO DE CONTRATO DE TRANSPORTE DE GÁS (ENTRADA)	153
CLÁUSULA PRIMEIRA – ESTRUTURA, DEFINIÇÕES DE TERMOS E INTERPRETAÇÃO.....	156
CLÁUSULA SEGUNDA – OBJETO	156
CLÁUSULA TERCEIRA – TARIFA DE TRANSPORTE	156
CLÁUSULA QUARTA – QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA E PONTO DE ENTRADA	157
CLÁUSULA QUINTA – INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA.....	157
CLÁUSULA SEXTA – PRAZO DE VIGÊNCIA E TÉRMINO DO CONTRATO	157
CLÁUSULA SÉTIMA – DECLARAÇÕES E GARANTIAS	158
CLÁUSULA OITAVA – DISPOSIÇÕES DIVERSAS.....	158
ANEXO IV – MODELO DE CONTRATO DE TRANSPORTE DE GÁS (SAÍDA)	162
CLÁUSULA PRIMEIRA – ESTRUTURA, DEFINIÇÕES DE TERMOS E INTERPRETAÇÃO.....	165
CLÁUSULA SEGUNDA – OBJETO	165
CLÁUSULA TERCEIRA – TARIFA DE TRANSPORTE	165
CLÁUSULA QUARTA – QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA E ZONA DE SAÍDA.....	166
CLÁUSULA QUINTA- INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA	166
CLÁUSULA SEXTA – PRAZO DE VIGÊNCIA E TÉRMINO DO CONTRATO	166
CLÁUSULA SÉTIMA – DECLARAÇÕES E GARANTIAS	167
CLÁUSULA OITAVA – DISPOSIÇÕES DIVERSAS	167

CONTRATO MASTER DE TRANSPORTE FIRME DE GÁS NATURAL CMT-2024/0[-] 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 seu [CARGO], [NOME], [ESTADO CIVIL], [NACIONALIDADE], [PROFISSÃO], portador da Carteira de Identidade nº [____], expedida pelo [____], inscrito no CPF/MF sob o nº [____]e, de outro lado,

[CARREGADOR], sociedade com sede na [INSERIR NOME DA RUA], nº [____], na cidade de [____], Estado de [____], inscrita no CNPJ/MF sob o nº [____], doravante denominada “CARREGADOR” neste ato representada por seu [CARGO], [NOME], [ESTADO CIVIL], [NACIONALIDADE], [PROFISSÃO], portador da Carteira de Identidade nº [____], expedida pelo [____], inscrito no CPF/MF sob o nº [____].

CONSIDERANDO QUE:

- o TRANSPORTADOR possui e opera um sistema de dutos de transporte de gás natural, também referido neste CONTRATO MASTER como REDE DE TRANSPORTE, que se estende de um ponto na fronteira Bolívia / Brasil, perto de Corumbá, Brasil, percorrendo os Estados de Mato Grosso do Sul e São Paulo até a cidade de Paulínia, onde se divide num ramal para a cidade de Guararema, em São Paulo, e noutro, para a cidade de Canoas, no Estado do Rio Grande do Sul, cruzando os Estados do Paraná e Santa Catarina;
- 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;
- a Lei 14.134 de 8 de abril de 2021 alterou o conceito de Chamada Pública e sua aplicação, de modo que a sua finalidade passou a ser estabelecer uma estimativa da demanda pelo serviço de transporte e não mais realizar a contratação dele;
- 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”;
- encontra-se em andamento junto à ANP o processo de revisão da Resolução ANP nº 11, de 18 de março de 2016, de forma a compatibilizá-la com os dispositivos legais acima citados;

- o TRANSPORTADOR poderá dispor de CAPACIDADE DISPONÍVEL na sua REDE DE GASODUTOS e poderá oferecer, o SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA ou de SAÍDA, sobre determinada CAPACIDADE DISPONÍVEL, em determinados locais de sua REDE DE GASODUTOS, conforme Anexo II, Apêndice III;
- a oferta e a alocação de CAPACIDADE DISPONÍVEL nos termos acima serão realizadas segundo O PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE, Anexo I-A e Anexo I-B deste CONTRATO MASTER, conforme o PRODUTO DE CAPACIDADE, e a contratação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, será realizada conforme os modelos contratuais incluídos nos Anexos III e IV, que incorporarão os termos e condições do presente CONTRATO MASTER;
- o CARREGADOR HABILITADO possui autorização de carregamento junto à ANP sob o número [-] e CADASTRO ÚNICO atualizado com a TRANSPORTADOR e está apto a contratar, a qualquer tempo, o SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME junto ao TRANSPORTADOR;
- o presente CONTRATO MASTER 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;
- as PARTES são legitimamente capazes para firmar contratos de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA e/ou o SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA, por meio da celebração de um ou mais transações individualizadas que poderão ser formalizadas por meio de um ou mais contratos de prestação de serviço de transporte firme de entrada ou de saída, cujo modelos encontram-se nos Anexos III e IV deste CONTRATO MASTER e cujos termos incorporarão por referência todos os termos do presente CONTRATO MASTER,

as PARTES têm justo e acordado dispor que o presente Contrato Master de Serviço de Transporte Firme de Gás Natural de Entrada e de Saída e seus Anexos (“CONTRATO MASTER”) reger-se-á pelas cláusulas e condições seguintes:

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-A – PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO

Anexo I-B – PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL

Apêndice I – Modelo de Carta Fiança da Proposta Garantida

Anexo I-C – LEILAO DE PRECO UNIFORME

Anexo I-D – LEILAO DE PRECO ASCENDENTE

Anexo II – Termos e Condições Gerais (TCG)

Apêndice I – Requisitos Técnicos

Apêndice II – Balanceamento

Apêndice III – Condições Técnico-Operacionais

Apêndice IV – Tarifas e Valores A Faturar

Apêndice V – Modelo de Fiança Bancária

Anexo III – Modelo de Contrato de Transporte de Gás (Entrada)

Anexo IV – Modelo de Contrato de Transporte de Gás (Saída)

- 1.1.1. Adicionalmente, integram os termos e condições do presente CONTRATO MASTER as informações disponibilizadas por meio do PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE (POC), aprovadas pela ANP, nomeadamente (i) o modelo de MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE; (ii) o modelo de PROPOSTA GARANTIDA; (iii) solicitação de Análise de Crédito, (iv) os requisitos para habilitação do CARREGADOR; (v) as capacidades disponíveis para cada PONTO DE ENTRADA e ZONA DE SAÍDA, bem como as informações complementares ao Apêndice IV, ANEXO II deste CONTRATO MASTER (Tarifas e Valores a Faturar);
- 1.2. Neste CONTRATO MASTER, os termos grafados em CAIXA ALTA, no singular ou no plural, terão as definições que lhes são atribuídas na Cláusula Segunda do TCG (Anexo II).
- 1.3. Todas as transações relacionadas com a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA ou do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA são celebradas pelas PARTES com base na premissa de que o CONTRATO DE TRANSPORTE DE ENTRADA (Anexo III) e o CONTRATO DE TRANSPORTE DE SAÍDA (Anexo IV), conforme o caso, juntamente com o presente CONTRATO MASTER, formam um único contrato entre as PARTES.
- 1.4. Exceto onde indicado de outra forma neste CONTRATO MASTER, 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 MASTER, as outras formas gramaticais da mesma expressão têm o mesmo significado.
- 1.6. Nenhuma regra de interpretação deste CONTRATO MASTER 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 MASTER é regido e interpretado de acordo com a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 e a legislação brasileira.

CLÁUSULA SEGUNDA – OBJETO

- 2.1. Este CONTRATO MASTER contém os termos e condições aplicáveis à prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA e do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA para oferta de PRODUTOS DE CURTO PRAZO e de PRODUTOS ANUAIS, mas não determina a CAPACIDADE DE TRANSPORTE objeto da contratação nem tampouco os PONTOS DE ENTRADA OU ZONAS DE SAÍDA a partir dos quais (e/ou até os quais) o SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME será prestado. Exceto se ocorrer a celebração de um CONTRATO DE TRANSPORTE na forma do Anexo III ou Anexo IV como resultado do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE, o presente CONTRATO MASTER não representa, da parte do TRANSPORTADOR, qualquer compromisso de prestar o SERVIÇO DE TRANSPORTE e, da parte do CARREGADOR HABILITADO, qualquer compromisso de pagar pelo referido SERVIÇO DE TRANSPORTE.

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, nos termos do processo disponível no POC, e deverá estar adimplente com todas as suas obrigações junto ao TRANSPORTADOR conforme estabelecido nos contratos de transporte que tenham sido celebrados a qualquer tempo com o TRANSPORTADOR, como condições para participação em qualquer PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE e celebração de CONTRATOS DE TRANSPORTE com o TRANSPORTADOR.
- 3.2 O TRANSPORTADOR poderá solicitar do CARREGADOR esclarecimentos e/ou informações e documentos adicionais aos descritos nos termos do processo disponível no POC, 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 e 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 HABILITADO e com a finalidade de analisar as informações comerciais e de crédito do CARREGADOR HABILITADO para fins do previsto no item 15.1.3 do TCG, o CARREGADOR HABILITADO 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 MASTER ou dos CONTRATOS DE TRANSPORTE celebrados em razão dele, uma obrigação de qualquer natureza do TRANSPORTADOR perante o CARREGADOR HABILITADO, sendo certo que a não-aprovação justificada do limite de crédito (total ou parcial) de um CARREGADOR HABILITADO não poderá ser invocada como razão para o descumprimento de qualquer obrigação estabelecida para o CARREGADOR em um CONTRATO DE TRANSPORTE.

CLÁUSULA QUARTA – ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE DISPONÍVEL

- 4.1 O TRANSPORTADOR ofertará CAPACIDADE DISPONÍVEL para a prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, nos termos da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL e sob a supervisão da ANP, por meio do PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE (POC).
- 4.2 Desde que atenda às exigências contidas neste CONTRATO MASTER e na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, o CARREGADOR poderá solicitar a alocação de CAPACIDADE DE TRANSPORTE para a CAPACIDADE DISPONÍVEL ofertada.
- 4.3 A oferta, a solicitação e a alocação de CAPACIDADE DISPONÍVEL serão realizadas segundo os PROCESSOS DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE, que constam do Anexo I-A – PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO e do Anexo I-B –

PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL e às quais o CARREGADOR adere por meio da celebração do presente CONTRATO MASTER.

CLÁUSULA QUINTA – CONTRATOS DE TRANSPORTE

- 5.1 Se obtiver a alocação de CAPACIDADE DE TRANSPORTE em seu favor ao término de um PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE, para assegurar a eficácia do CONTRATO DE TRANSPORTE com o TRANSPORTADOR, o CARREGADOR ficará obrigado:
- (i) a cumprir com as condições precedentes previstas no item 5.2. abaixo; e
 - (ii) a celebrar o CONTRATO DE TRANSPORTE com o TRANSPORTADOR, nos termos dos modelos que constam do Anexo III - Modelo de Contrato de Transporte de Gás (entrada) e do Anexo IV - Modelo de Contrato de Transporte de Gás (saída), conforme aplicável, e de acordo com as regras estipuladas no PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE;
 - (iii) a estar cadastrado, vinculado e/ou credenciado 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, devendo manter o cadastro durante toda a vigência do CONTRATO DE TRANSPORTE.
- 5.2 Como condições precedentes para a celebração de qualquer CONTRATO DE TRANSPORTE, o CARREGADOR deverá (i) ter CONTRATO MASTER celebrado e em vigor com o TRANSPORTADOR; (ii) ter se habilitado junto ao TRANSPORTADOR nos termos do item 3.1 deste CONTRATO MASTER, (iii) estar com o seu CADASTRO ÚNICO atualizado junto ao TRANSPORTADOR (iv) estar adimplente com todas as suas obrigações junto ao TRANSPORTADOR oriundas deste CONTRATO MASTER, e/ou de quaisquer outros CONTRATOS DE TRANSPORTE anteriormente celebrados com o TRANSPORTADOR, (v) aportar mecanismo financeiro de garantia dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE, nos termos do item 3.8 do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE.
- 5.3 Os CONTRATOS DE TRANSPORTE celebrados pelo CARREGADOR com o TRANSPORTADOR nos termos do item 5.1. serão regidos pelos termos e condições gerais previstos neste CONTRATO MASTER e pelas cláusulas específicas estipuladas nos CONTRATOS DE TRANSPORTE.
- 5.4 Em caso de um conflito entre os termos e condições deste CONTRATO MASTER e as cláusulas especiais estipuladas no CONTRATO DE TRANSPORTE, as cláusulas do CONTRATO DE TRANSPORTE prevalecerão.
- 5.5 O SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME contratado pelo CARREGADOR junto ao TRANSPORTADOR nos termos deste CONTRATO MASTER será prestado pelo regime de entrada e saída, nos termos da Lei n. 14.134/2021 e do Decreto 10.712/2021.

- 5.6 Apenas os representantes legais do CARREGADOR identificados no CADASTRO ÚNICO poderão representar o CARREGADOR na celebração de CONTRATOS DE TRANSPORTE.
- 5.7 Os CONTRATOS DE TRANSPORTE celebrados no âmbito deste CONTRATO MASTER deverão conviver com os demais contratos de transporte celebrados pelo TRANSPORTADOR, incluindo os CONTRATOS LEGADOS. As informações referentes aos contratos de transportes celebrados no regime de E/S e aos CONTRATOS LEGADOS podem ser consultados nos sítios eletrônicos da TBG e ANP e no POC.
- 5.7.1 Os CONTRATOS LEGADOS foram aditados de forma a compatibilizá-los com o novo REGIME DE ENTRADA E SAÍDA E/S. Essa compatibilização foi realizada, essencialmente, por meio da alocação das capacidades de transporte contratadas em determinadas zonas de cada CONTRATO LEGADO.
- 5.7.2 As regras de alocação das QUANTIDADES DE GÁS efetivamente realizadas nos PONTOS DE ENTRADA e PONTOS DE SAÍDA compartilhados serão as mesmas para os CONTRATOS LEGADOS e para todos os demais contratos de transporte, incluindo os CONTRATOS DE TRANSPORTE celebrados no âmbito deste CONTRATO MASTER.

CLÁUSULA SEXTA – DECLARAÇÕES E GARANTIAS

- 6.1 As PARTES declaram e garantem reciprocamente que, na data de celebração deste CONTRATO MASTER:
- (i) possuem plenos poderes para celebrar o presente CONTRATO MASTER e os demais instrumentos a eles relacionados, bem como para assumir validamente e cumprir integralmente todas as obrigações deles decorrentes;
 - (ii) as pessoas naturais que assinam o presente CONTRATO MASTER na qualidade de representantes legais, encontram-se plenamente autorizadas a fazê-lo, sem qualquer reserva ou limitação e sem a necessidade de obtenção de qualquer autorização legal, contratual ou estatutária que, nesta data, ainda não tenha sido obtida;
 - (iii) as certidões fornecidas pelo CARREGADOR HABILITADO quando da celebração do presente CONTRATO MASTER, conforme previsto na Cláusula Quinta, foram emitidas pelo CARREGADOR HABILITADO e atendem aos requisitos de habilitação previstos no POC;
 - (iv) a celebração deste CONTRATO MASTER e/ou o cumprimento das obrigações nele contempladas não entram em conflito com (a) qualquer dispositivo dos respectivos contratos ou estatutos sociais das PARTES; (b) qualquer dispositivo de natureza administrativa ou legal aplicável às PARTES; e/ou (c) qualquer determinação, intimação, decisão ou ordem emitida por qualquer autoridade que possa afetar, direta ou indiretamente, a capacidade das PARTES de celebrar e cumprir as disposições do presente CONTRATO MASTER; e

- (v) em relação às operações, serviços e outras atividades relativas a este CONTRATO MASTER cumprem e cumprirão com toda e qualquer LEGISLAÇÃO APLICÁVEL relativa à coibição de atos de corrupção, suborno ou lavagem de dinheiro, garantindo não ter autorizado, ofertado, prometido ou realizado o pagamento ou cessão, direta ou indiretamente, de qualquer suborno, desconto, compensação, restituição, vantagem, ou qualquer outro pagamento ilícito, a quaisquer agentes públicos e/ou membros ou representantes de qualquer AUTORIDADE GOVERNAMENTAL, que pudesse resultar em qualquer violação a qualquer LEGISLAÇÃO APLICÁVEL anticorrupção, em especial a Lei 12.846/2013, bem como que não realizarão tais atos a partir da data de celebração deste CONTRATO MASTER.
- (vi) os dados cadastrais do CARREGADOR HABILITADO e do CONTRATO MASTER no PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE refletem corretamente as informações do(s) representante(s) legal(is) cadastrado(s).

CLÁUSULA SÉTIMA – PRAZO E RESCISÃO

- 7.1 O presente CONTRATO MASTER será válido a partir da data de sua assinatura e seu término ocorrerá em 31 de dezembro de 2028.
- 7.2 Desde que não haja nenhum CONTRATO DE TRANSPORTE em vigor entre o TRANSPORTADOR e o CARREGADOR no âmbito deste CONTRATO MASTER ou (ii) obrigação do CARREGADOR em tais contratos de transporte que não tenha sido adimplida em sua totalidade, qualquer uma das PARTES poderá rescindir o presente CONTRATO MASTER com 30 (trinta) dias de antecedência, mediante NOTIFICAÇÃO enviada à outra PARTE nesse sentido.
- 7.3. Nenhuma das PARTES fará jus a qualquer compensação ou indenização em decorrência da rescisão deste CONTRATO MASTER nos termos do item 7.2.

CLÁUSULA OITAVA – INDENIZAÇÃO

- 8.1. Cada uma das PARTES se obriga a indenizar a outra e a mantê-la indene quanto aos danos diretos, excluídos lucros cessantes, sofridos em decorrência (i) de inveracidade, incompletude ou violação (a) dos documentos e/ou informações prestados para a realização do CADASTRO ÚNICO do TRANSPORTADOR, (b) das declarações e garantias estipuladas no item 6.1, ou (ii) de inadimplemento de obrigações assumidas nos termos deste CONTRATO MASTER.
- 8.2. As PARTES não farão jus a indenização por danos indiretos e/ou lucros cessantes, no que diz respeito às responsabilidades previstas no item 8.1 acima.

CLÁUSULA NONA – DISPOSIÇÕES DIVERSAS

- 9.1 Lei Aplicável. Este CONTRATO MASTER será regido e interpretado de conformidade com as leis da República Federativa do Brasil.
- 9.2 Notificações.

- 9.2.1 Para todos os efeitos legais derivados deste CONTRATO MASTER, 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 MASTER:

Se para o TRANSPORTADOR:

TRANSPORTADORA BRASILEIRA GASODUTO BOLÍVIA BRASIL S/A - TBG

Endereço: Praia do Flamengo, nº 200, 25º andar, Flamengo, CEP: 22210-901, Rio de Janeiro/ RJ

Telefone: (21) [__]

Em atenção a: [__]

Endereço eletrônico: [__]

Se para o CARREGADOR HABILITADO:

[CARREGADOR HABILITADO].

Endereço: [-], [-] CEP [-], [-], Telefone: (-) [-]

Em atenção a: [__]

Endereço eletrônico: [__]

- 9.2.2 Qualquer uma das PARTES terá o direito de modificar o seu domicílio ou destinatário mediante NOTIFICAÇÃO transmitida à outra.
- 9.2.3 As NOTIFICAÇÕES exigidas ou permitidas nos termos deste CONTRATO, poderão ser enviadas por carta registrada (com Aviso de Recebimento), por meio de correio eletrônico ou, ainda, por qualquer outro meio que venha a ser acordado por escrito pelas PARTES, desde que se possa comprovar o seu recebimento.
- 9.2.4 Qualquer NOTIFICAÇÃO será considerada válida na data de recebimento, ou na data da recusa do seu recebimento pelo destinatário.

9.3 Tolerância.

- 9.3.1. Toda e qualquer tolerância quanto ao cumprimento pelas PARTES dos prazos e condições estabelecidos nos Anexos ou no CONTRATO MASTER não significará alteração ou novação das disposições ora pactuadas ou renúncia a qualquer direito decorrente destes Anexos ou do CONTRATO MASTER. Qualquer renúncia ou novação só será considerada válida caso manifestada por escrito e em comum acordo pelas PARTES.

9.4 Modificações e cessão.

- 9.4.1 Este CONTRATO MASTER não poderá ser alterado senão por aditivo contratual assinado por ambas as PARTES, observando-se o disposto no item 7.2 e subitens abaixo, bem como as Cláusulas 19 e 20 do TCG. Os direitos e obrigações das PARTES neste CONTRATO MASTER não poderão ser cedidos. A cessão (e, no que couber, a renúncia da CAPACIDADE CONTRATADA) dos direitos e deveres relacionados a um CONTRATO DE TRANSPORTE é disciplinada no âmbito do TCG.

- 9.5. Independência das disposições. Se qualquer disposição deste CONTRATO MASTER for considerada ilegal ou inexecutável de acordo com a LEGISLAÇÃO APLICÁVEL em vigor durante a vigência deste CONTRATO MASTER, tal disposição será considerada completamente independente do CONTRATO MASTER. Este CONTRATO MASTER 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.
- 9.5.1 Na hipótese do item 10.1 acima, as PARTES, através de aditivos ao CONTRATO MASTER, substituirão adequadamente a(s) disposição(ões) ilegal(is) ou inexecutável(is).
- 9.6 Não impedimento. A celebração pelo CARREGADOR de CONTRATO DE TRANSPORTE na forma do item 5.1, não o impede de celebrar novos contratos de transporte com o TRANSPORTADOR, seja em decorrência de CHAMADAS PÚBLICAS ou de novos PROCESSOS DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE.
- 9.7. Resolução de disputas. Qualquer disputa oriunda deste CONTRATO MASTER ou a ele relacionada será resolvida conforme as regras previstas na Cláusula Décima-Quarta dos TCG.
- 9.8 As PARTES confirmam que negociaram e celebraram este CONTRATO MASTER seguindo os princípios de probidade e boa-fé, os quais deverão ser observados pelas PARTES durante toda a execução deste CONTRATO MASTER e de todos os CONTRATOS DE TRANSPORTE que venham a ser celebrado segundo os seus termos e condições.
- 9.9 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 MASTER. Os representantes legais das PARTES assinam o presente CONTRATO MASTER, e possuem poderes suficientes para assinar este CONTRATO MASTER em nome e por conta das PARTES, sendo executável de acordo com os seus respectivos termos.

E por estarem justos e combinados, os representantes das PARTES firmam o presente CONTRATO MASTER, que segue ainda subscrito por duas testemunhas.

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

[CARREGADOR]

ANEXO I-A – REGULAMENTO PARA O PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO

1. Regras de Acesso e Alocação da CAPACIDADE DISPONÍVEL para Contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE DE CURTO PRAZO

1.1 OBJETO

1.1.1 Constitui objeto deste documento, anexo ao CONTRATO MASTER, estabelecer as regras de oferta e alocação da CAPACIDADE DISPONÍVEL para contratação do SERVIÇO DE TRANSPORTE DE CURTO PRAZO pelo CARREGADOR HABILITADO junto à TBG, para as periodicidades diária, mensal, trimestral e flexível anual, segundo as características dos PRODUTOS DE CURTO PRAZO, conforme item 3.2 deste Anexo I-A.

1.1.2 O SERVIÇO DE TRANSPORTE DE CURTO PRAZO será contratado pelo CARREGADOR HABILITADO e a TBG segundo os termos e condições do CONTRATO MASTER. O CONTRATO MASTER e seus Anexos foram previamente homologados pela ANP e encontram-se disponíveis para consulta no sítio eletrônico da TBG.

1.1.3 Este PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO confere publicidade, transparência e isonomia de acesso e alocação da capacidade disponível para todos os interessados na contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE DE CURTO PRAZO, segundo as características dos PRODUTOS DE CURTO PRAZO, conforme item 3.2 deste Anexo I-A, nos termos da regulamentação vigente.

1.1.3.1 A CAPACIDADE DISPONÍVEL para prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE DE CURTO PRAZO, segundo as características dos PRODUTOS DE CURTO PRAZO, conforme no item 3.2 do Anexo I-A, será ofertada pela TBG aos CARREGADORES HABILITADOS. Sua contratação efetiva se dará por meio de um ou mais CONTRATOS DE TRANSPORTE, na forma substancialmente igual ao do Anexo III ou Anexo IV do CONTRATO MASTER, que deverão ser celebrados de forma irrevogável e irretratável pelo CARREGADOR HABILITADO que obtenha CAPACIDADE ALOCADA, observado o item 7.1.1 e de acordo com a SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE por ele realizada e os critérios do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO aqui estabelecidos.

1.1.4 O PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO será conduzido pela TBG, sob a supervisão da ANP, nos termos da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL.

1.1.5 Os termos em maiúsculas utilizados neste PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CURTO PRAZO terá seu significado atribuído no CONTRATO MASTER.

1.2 Etapas do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO

1.2.1 O PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO para contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE DE CURTO PRAZO, para as periodicidades diária, mensal, trimestral e flexível anual, será constituído das etapas indicadas abaixo:

- a. **Validação do CONTRATO MASTER** – Para que sejam considerados CARREGADORES HABILITADOS, os carregadores deverão ter CONTRATO MASTER em vigor e estar adimplentes com suas obrigações nele previstas (bem como em qualquer contrato de transporte que tenha sido celebrado com a TBG), previamente à etapa de submissão do(s) CONTRATO(S) DE TRANSPORTE para contratação dos PRODUTOS DE CURTO PRAZO.
- b. **Divulgação da CAPACIDADE DISPONÍVEL pelo TRANSPORTADOR** – Diariamente, a TBG divulgará no POC as CAPACIDADES DISPONÍVEIS ofertadas para contratação dos PRODUTOS DE CURTO PRAZO em cada PONTO DE ENTRADA e ZONA DE SAÍDA.
- c. **SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE** - O CARREGADOR HABILITADO deverá submeter eletronicamente no POC a SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE para os PRODUTOS DE CURTO PRAZO em cada PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA, na qual registrará suas CONDIÇÕES DE CONTRATAÇÃO quanto às quantidades mínimas de atendimento de sua SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE (atendimento parcial, atendimento total ou limite mínimo de reserva de capacidade), de acordo com o CRONOGRAMA, bem como sua DISPOSIÇÃO A PAGAR.
- d. **ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE** – O TRANSPORTADOR realizará a ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE por mecanismo isonômico, de acordo com os volumes solicitados e a disponibilidade técnica da REDE DE TRANSPORTE. Caso haja demanda maior que a oferta de CAPACIDADE DE TRANSPORTE para determinado PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA, será utilizado critério isonômico para ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE, considerando-se todas as SOLICITAÇÕES DE RESERVA DE CAPACIDADE submetidas pelos CARREGADORES HABILITADOS em um mesmo dia de acordo com o mecanismo de LEILÃO DE PREÇO UNIFORME descrito no Anexo I-C deste CONTRATO MASTER. O TRANSPORTADOR obedecerá, ainda, as CONDIÇÕES DE CONTRATAÇÃO estabelecidas pelo CARREGADOR HABILITADO em sua SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE.
- e. **Divulgação do Resultado** – A TBG divulgará por meio da ÁREA DO CARREGADOR NO POC o resultado do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO para contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE DE CURTO PRAZO.
- f. **Celebração dos Contratos** – As SOLICITAÇÕES DE RESERVA DE CAPACIDADE serão alocadas pela TBG de acordo com os critérios descritos nos itens “c” e “d” acima constarão no contrato de transporte assinado eletronicamente pela TBG. Após o processo de ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE e observando o disposto no item 7.1.1 deste Anexo I-A, o(s) CONTRATO(S) DE TRANSPORTE deverá(ão) ser assinado(s) eletronicamente pela TBG e pelo REPRESENTANTE LEGAL do CARREGADOR VENCEDOR, de forma irrevogável e irretratável, constituindo um ato jurídico perfeito e acabado.
- g. **Garantia Financeira do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME** – O CARREGADOR que tiver sua SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE atendida e celebrar CONTRATO DE TRANSPORTE com a TBG deverá, como condição para o início da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE pela TBG (e sem prejuízo da exigibilidade de suas obrigações) nos termos do CONTRATO DE TRANSPORTE celebrado, aportar mecanismo financeiro de garantia dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE solicitados, de acordo com os termos e com as regras estabelecidas no CONTRATO DE TRANSPORTE em questão.

2. CRONOGRAMA

- 2.1 O PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO para prestação de serviços seguirá o cronograma a ser divulgado no sítio eletrônico [www.tbg.com.br] e/ou em PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE e estará sujeito a atualizações de acordo com eventuais instruções expedidas pela ANP (“CRONOGRAMA”).
- 2.1.2 A CAPACIDADE DISPONÍVEL a ser ofertada em cada publicação prevista no CRONOGRAMA é calculada de forma dinâmica e estará sujeita à disponibilidade técnica da infraestrutura de transporte da REDE DE TRANSPORTE, sendo divulgada diariamente no sítio eletrônico [www.tbg.com.br] e/ou em PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE.

3. Aspectos Comerciais da Contratação da Capacidade

3.1 Condições Comerciais para Contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE DE CURTO PRAZO

- 3.1.1 A participação no PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO implica a aceitação incondicional dos termos e condições estabelecidos neste Anexo I-A e na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL.
- 3.1.2 A CAPACIDADE DISPONÍVEL para contratação dos SERVIÇOS DE CURTO PRAZO será atualizada em base diária e divulgada no sítio eletrônico [www.tbg.com.br], de acordo com o CRONOGRAMA disponibilizado conforme item 2 deste documento.
- 3.1.3 A capacidade ofertada na REDE DE TRANSPORTE da TBG contempla apenas a capacidade técnica e comercial de suas instalações. A TBG não se responsabiliza pelas características das instalações dos agentes a montante e a jusante de sua REDE DE TRANSPORTE, bem como eventuais restrições técnicas, operacionais ou comerciais de capacidade por parte destes agentes que venham a limitar a CAPACIDADE DISPONÍVEL de entrada / saída ofertada neste PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE.
- 3.1.4 Para fins deste PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE, o PODER CALORÍFICO DE REFERÊNCIA (PCR) é aquele definido conforme Cláusula Segunda do Anexo II do CONTRATO MASTER

3.2 Produtos

- 3.2.1 O presente PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE visa alocar a CAPACIDADE DE TRANSPORTE, ofertada pelo TRANSPORTADOR, para contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE DE CURTO PRAZO, por meio de contratos de transporte com duração de curto prazo, denominados “PRODUTOS DE CURTO PRAZO”.
- 3.2.2. A descrição dos PRODUTOS DE CURTO PRAZO existentes que podem vir a ser ofertados pelo TRANSPORTADOR poderá ser consultada no SÍTIO ELETRÔNICO DO TRANSPORTADOR e/ou no PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE. A lista de PRODUTOS DE CURTO PRAZO efetivamente ofertados para contratação, a cada janela de oferta, porém, será disponibilizada e atualizada no PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE (POC), conforme CRONOGRAMA.

- 3.2.3 O CARREGADOR HABILITADO poderá solicitar a contratação da CAPACIDADE por meio de 01 (um) PRODUTO ou mais PRODUTOS, por PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA, conforme seu interesse.

3.3 Mecanismos de GARANTIA FINANCEIRA

- 3.3.1 Os mecanismos de GARANTIA FINANCEIRA têm por finalidade assegurar o cumprimento das obrigações do CARREGADOR nos CONTRATOS DE TRANSPORTE, devendo ser implementados na forma prevista por estes instrumentos.
- 3.3.2 Os mecanismos de GARANTIA FINANCEIRA são: (i) caução em dinheiro na conta TBG, (ii) carta de fiança e (iii) seguro. Os mecanismos de GARANTIA FINANCEIRA poderão ser combinados com o pagamento antecipado dos valores relativos às obrigações garantidas e/ou com a concessão de LIMITE DE CRÉDITO ao CARREGADOR HABILITADO pela TBG, conforme estipulado no CONTRATO MASTER e nos contratos de transporte.
- 3.3.3 Os CARREGADORES HABILITADOS serão responsáveis pela comprovação, junto à TBG, do cumprimento de suas obrigações relativas aos mecanismos de GARANTIA FINANCEIRA como condição para o início de prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, conforme Cláusula Quinze do Anexo II.

3.4 Dos CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE DE CURTO PRAZO

- 3.4.1 Observado o item 3.4.1.1 abaixo, para cada produto a ser contratado por um CARREGADOR HABILITADO será celebrado um CONTRATO DE TRANSPORTE referente à CAPACIDADE ALOCADA por meio do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE para uma respectiva ZONA DE SAÍDA ou PONTO DE ENTRADA no prazo definido no item 7.1.1.
- 3.4.1.1 A celebração do CONTRATO DE TRANSPORTE que trata o item 3.4.1 acima será substituída pela celebração de um termo aditivo a um outro contrato de transporte em vigor que tenha sido anteriormente celebrado pelo mesmo CARREGADOR no âmbito deste CONTRATO MASTER e que (i) tenha por objeto o mesmo PRODUTO e (ii) tenha a mesma tarifa e (iii) se refira ao mesmo PONTO DE ENTRADA/ZONA DE SAÍDA ("Contrato Anterior"). O termo aditivo de que trata este item terá por objeto alterar a Quantidade Diária Contratual do Contrato Anterior de forma a que a sua QDC passe a ser equivalente à soma da QDC do Contrato Anterior com a QDC do CONTRATO DE TRANSPORTE de que trata o item 3.4.1. Nos prazos para a instituição da Garantia de Pagamento previstos nos itens 15.1.1 e 15.1.2 do TCG, o CARREGADOR deverá apresentar nova Garantia de Pagamento de forma a que esta atenda aos requisitos do VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO considerando a alteração da QDC do Contrato Anterior, sem prejuízo da observância, *mutatis mutandis*, dos demais requisitos previstos no Contrato Anterior, considerando as alterações efetuadas pelo termo aditivo. O termo aditivo de que trata este item deverá ser celebrado no mesmo prazo previsto para a celebração dos CONTRATOS DE TRANSPORTE, conforme item 7.1.1.

3.5 ZONAS DE SAÍDA e/ou PONTOS DE ENTRADA

- 3.5.1 A contratação do SERVIÇO DE TRANSPORTE é realizada por PONTOS DE ENTRADA (CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME – ENTRADA) e/ou por ZONAS DE SAÍDA (CONTRATOS DE

SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME – SAÍDA), disponíveis no PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE.

- 3.5.2 As condições contratuais para a efetivação da SOLICITAÇÃO RESERVA DE CAPACIDADE e contratação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME encontram-se nos Anexos III e IV e a SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE será realizada no PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE.
- 3.5.3 A CAPACIDADE DISPONÍVEL máxima independente dos PONTOS DE ENTRADA e ZONAS/PONTO DE SAÍDA encontram-se disponíveis no Anexo II, Apêndice III do CONTRATO MASTER. A possibilidade de atendimento das capacidades solicitadas dependerá da análise conjunta das demandas recebidas e obedecerá aos critérios estabelecidos no item 6.

3.6 Cessão de Direitos e Obrigações e Renúncia de Capacidade

- 3.6.1 O CARREGADOR contratante do SERVIÇO DE TRANSPORTE DE CURTO PRAZO somente poderá ceder e/ou renunciar, temporária ou definitivamente, parcial ou integralmente, sua capacidade contratada de transporte para outros carregadores segundo os termos e condições estipulados no CONTRATO DE TRANSPORTE e na regulamentação vigente emitida pela ANP.

4. Tarifas

- 4.1 As tarifas do SERVIÇO DE TRANSPORTE DE CURTO PRAZO são pré-homologadas pela ANP e encontram-se disponíveis no Apêndice IV deste Anexo II ao CONTRATO MASTER.

5. Processo de ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE

5.1 Submissão dos CONTRATOS DE TRANSPORTE DE CURTO PRAZO

- 5.1.1 Tendo em vista que (i) o SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME pode ser solicitado sempre que exista CAPACIDADE DISPONÍVEL, e de acordo com CRONOGRAMA divulgado no item 2 deste documento; e que (ii) a contratação deste serviço prescinde da realização de chamada pública, torna-se necessário, no caso específico da transição ao REGIME DE ENTRADA E SAÍDA E/S, estabelecer algumas regras que garantam a operabilidade, transparência e isonomia do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO.
- 5.1.2 O PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE para contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE DE CURTO PRAZO será realizado por meio dos procedimentos presentes neste documento, a partir da SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE pelos CARREGADORES HABILITADOS.
- 5.1.3 A SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE deverá ser submetida eletronicamente no PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE da TBG, na data estabelecida no CRONOGRAMA, por PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA, contendo:
- a) A identificação do CARREGADOR HABILITADO;
 - b) Assinatura eletrônica do REPRESENTANTE LEGAL do CARREGADOR HABILITADO;

- c) PRODUTO DE CURTO PRAZO;
- d) Quantidade de Capacidade na respectiva ZONA DE SAÍDA ou PONTO DE ENTRADA;
- e) DISPOSIÇÃO A PAGAR (Tarifa Máxima): É a tarifa máxima não inferior à tarifa de referência estabelecida para cada PRODUTO em cada PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA;
- f) Rateio de Capacidade: O CARREGADOR HABILITADO informa aceitar alocação de capacidade menor do que a solicitada em função de um eventual rateio de capacidade.
- g) Capacidade Mínima: menor capacidade que o CARREGADOR HABILITADO aceita para fins de alocação.

5.1.4 A SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE deverá ser realizada para cada PRODUTO e para cada ZONA DE SAÍDA e/ou PONTO DE ENTRADA. O CARREGADOR HABILITADO poderá realizar mais de uma SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE quando este tiver interesse em mais de um PRODUTO DE CURTO PRAZO e/ou contratar capacidade em mais de uma ZONA DE SAÍDA e/ou um PONTO DE ENTRADA. As SOLICITAÇÕES DE RESERVA DE CAPACIDADE serão consolidadas, considerando-se as tarifas de referência, para verificação do CARREGADOR HABILITADO antes do envio à TBG.

5.1.4.1 Os CARREGADORES HABILITADOS deverão observar o horário de 9:00 h às 18:00 h (horário de Brasília) para efetuar uma SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE, observando-se, para o caso do produto diário, quando aplicável, os horários específicos conforme oferta no POC.

5.1.5 Após o processo de alocação, os compromissos assumidos nos CONTRATOS DE TRANSPORTE, serão irrevogáveis e irretratáveis, caso sejam cumpridas as condições precedentes para atendimento, conforme registradas nas SOLICITAÇÕES DE RESERVA DE CAPACIDADE enviadas à TBG.

5.1.6 A ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE considerará simultaneamente todos os CONTRATOS submetidos pelos CARREGADORES HABILITADOS para todos os PONTOS DE ENTRADA e/ou as ZONAS DE SAÍDA.

5.1.7 A disputa dentro da mesma ZONA DE SAÍDA ou PONTO DE ENTRADA, ocorrerá quando o somatório da CAPACIDADE SOLICITADA em uma ZONA DE SAÍDA ou em um PONTO DE ENTRADA por mais de um CARREGADOR HABILITADO for superior à CAPACIDADE DISPONÍVEL para contratação nesta ZONA DE SAÍDA ou PONTO DE ENTRADA. Neste caso, o resultado será a distribuição de acordo com um mecanismo de alocação isonômico das quantidades solicitadas por cada CARREGADOR HABILITADO em determinado dia.

5.1.7.1 Na hipótese de disputa de capacidade, será utilizado o método de "LEILÃO DE PREÇO UNIFORME", conforme descrição disponível no Anexo I-C deste CONTRATO MASTER, no qual a DISPOSIÇÃO A PAGAR será o critério utilizado para priorizar a alocação da capacidade,

respeitadas as quantidades mínimas registradas na SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE de todos os CARREGADORES HABILITADOS.

6. Divulgação do Resultado

6.1 Publicidade

6.1.1 Diariamente, o resultado do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE para Contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE de curto prazo será disponibilizado na ÁREA DO CARREGADOR NO POC, explicitando a ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE para o CARREGADOR HABILITADO e a CAPACIDADE DISPONÍVEL remanescente.

7. Assinatura dos CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE DE CURTO PRAZO

7.1 Da Celebração do Contrato

7.1.1 A TBG e os CARREGADORES HABILITADOS que receberem ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE por meio do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO celebrarão o(s) CONTRATO(S) DE TRANSPORTE, e/ou o(s) termo(s) aditivo(s) conforme item 3.4.1.1 deste Anexo I-A, em até 24 horas a partir da divulgação do resultado do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO, sob pena de perda do direito do CARREGADOR a celebrar o correspondente CONTRATO DE TRANSPORTE.

7.1.2 Os CONTRATOS DE TRANSPORTE e/ou o(s) termo(s) aditivo(s) serão celebrados de acordo com as condições comerciais, técnico-operacionais e tarifárias estabelecidas e previamente acordadas pelas PARTES no CONTRATO MASTER, para as quantidades, prazos e ZONAS/PONTOS solicitados pelo CARREGADOR e alocados pelo TRANSPORTADOR, de acordo com a CAPACIDADE DISPONÍVEL na REDE DE TRANSPORTE e o mecanismo de ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE previsto neste documento, e observadas as condições de atendimento estabelecidas pelo CARREGADOR em seus respectivos CONTRATOS DE TRANSPORTE.

7.2 Das Minutas Contratuais

7.2.1 As minutas padrão do CONTRATOS DE TRANSPORTE para prestação de serviços de curto prazo encontram-se no Anexo III e Anexo IV do CONTRATO MASTER.

ANEXO I-B – REGULAMENTO PARA O PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL

1. Regras de Acesso e Alocação da CAPACIDADE DISPONÍVEL para Contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE ANUAL

1.1 Objeto

1.1.1 Constitui objeto deste documento, anexo ao CONTRATO MASTER, estabelecer as regras de oferta e alocação da CAPACIDADE DISPONÍVEL para contratação do SERVIÇO DE TRANSPORTE ANUAL pelo CARREGADOR HABILITADO junto à TBG, para a periodicidade anual, segundo as características dos PRODUTOS ANUAIS, conforme item 3.2 deste Anexo I-B.

1.1.2 O SERVIÇO DE TRANSPORTE ANUAL será contratado pelo CARREGADOR HABILITADO e a TBG segundo os termos e condições do CONTRATO MASTER. O CONTRATO MASTER e seus Anexos foram previamente homologados pela ANP e encontram-se disponíveis para consulta no sítio eletrônico da TBG e no POC.

1.1.3 Este PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL confere publicidade, transparência e isonomia de acesso e ALOCAÇÃO DA CAPACIDADE DISPONÍVEL para todos os interessados na contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE ANUAL, segundo as características dos PRODUTOS ANUAIS, conforme item 3.2 deste Anexo I-B, nos termos da regulamentação vigente.

1.1.3.1 A CAPACIDADE DISPONÍVEL para prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE ANUAL, segundo as características dos PRODUTOS ANUAIS, conforme item 3.2 deste Anexo I-B, será ofertada pela TBG aos CARREGADORES HABILITADOS. Sua contratação efetiva se dará por meio de um ou mais CONTRATOS DE TRANSPORTE, na forma substancialmente igual ao do Anexo III ou Anexo IV do CONTRATO MASTER, que deverão ser celebrados de forma irrevogável e irretratável pelo CARREGADOR HABILITADO que obtenha CAPACIDADE ALOCADA, observado o item 7.1.1 e de acordo com a CAPACIDADE SOLICITADA por ele realizada e os critérios do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE aqui estabelecido.

1.1.4 O PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL será conduzido pela TBG, sob a supervisão da ANP, nos termos da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL.

1.1.5 Os termos em maiúsculas utilizados neste PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL terão seu significado atribuído no CONTRATO MASTER.

1.2 Etapas do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL

1.2.1 O PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL para contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE ANUAL, para a periodicidade anual, será constituído das etapas indicadas abaixo:

a. **Validação do CONTRATO MASTER** – Para que sejam considerados CARREGADORES HABILITADOS, os carregadores deverão ter CONTRATO MASTER em vigor e estar adimplentes com suas obrigações nele previstas (bem como em qualquer contrato de transporte que

tenta sido celebrado com a TBG), previamente à etapa de submissão do(s) CONTRATO(S) DE TRANSPORTE para contratação dos PRODUTOS ANUAIS.

- b. **Divulgação da CAPACIDADE DISPONÍVEL pelo TRANSPORTADOR** – Anualmente, a TBG divulga em seu sítio eletrônico e no POC as CAPACIDADES DISPONÍVEIS ofertadas para contratação dos PRODUTOS ANUAIS em cada PONTO DE ENTRADA e ZONA DE SAÍDA, nos quais as CAPACIDADES DISPONÍVEIS serão ofertadas uma única vez. O prazo para a realização desta etapa é de 1 (um) dia útil, salvo se houver outro prazo previsto no CRONOGRAMA aprovado pela ANP.
- c. **MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE** – O CARREGADOR HABILITADO deverá submeter eletronicamente, no POC, a MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE para indicar sua real intenção na contratação de CAPACIDADE DISPONÍVEL relacionada ao PRODUTO ANUAL em questão, em cada PONTO DE ENTREGA e/ou ZONA DE SAÍDA, conforme modelo de MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE constante no POC e nos termos previstos na cláusula 3ª deste Anexo I-B, de acordo com o CRONOGRAMA. O prazo para a realização desta etapa é de, no mínimo, 5 (cinco) dias úteis, salvo se houver outro prazo previsto no CRONOGRAMA aprovado pela ANP.
- d. **Apresentação das GARANTIAS FINANCEIRAS DAS PROPOSTAS GARANTIDAS** – Os CARREGADORES HABILITADOS deverão apresentar as GARANTIAS FINANCEIRAS DAS PROPOSTAS GARANTIDAS, de acordo com os termos disponíveis no POC, simultaneamente à submissão da PROPOSTA GARANTIDA, como condição necessária à participação nesta etapa, de acordo com a data estabelecida no CRONOGRAMA da cláusula 2ª a seguir. Para fins do disposto neste item “d”, as GARANTIAS FINANCEIRAS DAS PROPOSTAS GARANTIDAS estão sujeitas a validação pela TBG. O prazo para a realização desta etapa é de, no mínimo, 5 (cinco) dias úteis, salvo se houver outro prazo previsto no CRONOGRAMA aprovado pela ANP.
- e. **PROPOSTA GARANTIDA** – Solicitação CAPACIDADE vinculante a ser realizada no período previsto no CRONOGRAMA, mediante a apresentação de PROPOSTA GARANTIDA, pelo CARREGADOR HABILITADO, para solicitação dos PRODUTOS ANUAIS ofertados para cada PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA individualmente, por meio do acesso ao POC. O CARREGADOR HABILITADO receberá uma confirmação eletrônica atestando a conclusão da etapa de submissão da PROPOSTA GARANTIDA também através do POC. Nesta etapa, não há remanejamento de CAPACIDADE DISPONÍVEL entre as ZONAS DE SAÍDA e interconexões e nem recálculo da TARIFA DE REFERÊNCIA. O prazo para a realização desta etapa é de, no mínimo, 5 (cinco) dias úteis, salvo se houver outro prazo previsto no CRONOGRAMA aprovado pela ANP.
- f. **ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE** – O TRANSPORTADOR realizará a ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE considerando, simultaneamente, todas as PROPOSTAS GARANTIDAS válidas para todos os PONTOS DE ENTRADA e/ou ZONAS DE SAÍDA. Caso haja demanda maior que a oferta de CAPACIDADE DE TRANSPORTE para determinado PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA quando da apresentação da PROPOSTA GARANTIDA, aplicar-se-á o LEILÃO DE PREÇO ASCENDENTE descrito no Anexo I-D deste CONTRATO MASTER. O prazo para a realização do LEILÃO DE PREÇO ASCENDENTE, se aplicável, é de, no mínimo, 2 (dois) dias úteis, salvo se houver outro prazo previsto no CRONOGRAMA aprovado pela ANP.

- g. **Divulgação do Resultado** – O resultado do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL para contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE ANUAL é disponibilizado no POC e na Área do CARREGADOR. O prazo para a realização desta etapa é de 1 (um) dia útil, salvo se houver outro prazo previsto no CRONOGRAMA aprovado pela ANP.
- h. **Celebração dos Contratos** – As PROPOSTAS GARANTIDAS serão alocadas pela TBG de acordo com os critérios descritos no item “f” acima constarão no contrato de transporte assinado eletronicamente pela TBG. Após o processo de ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE e observando o disposto no item 7.1.1 deste Anexo I-B, o(s) CONTRATO(S) DE TRANSPORTE deverá(ão) ser assinado(s) eletronicamente pela TBG e pelo REPRESENTANTE LEGAL do CARREGADOR HABILITADO, de forma irreatável e irrevogável, constituindo um ato jurídico perfeito e acabado. O prazo para a realização desta etapa é de, no mínimo, 5 (cinco) dias úteis, salvo se houver outro prazo previsto no CRONOGRAMA aprovado pela ANP.
- i. **GARANTIA FINANCEIRA do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME** – O CARREGADOR que tiver sua PROPOSTA GARANTIDA atendida e celebrar CONTRATO DE TRANSPORTE com a TBG deverá, como condição para o início da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE pela TBG (e sem prejuízo da exigibilidade de suas obrigações) nos termos do CONTRATO DE TRANSPORTE celebrado, aportar mecanismo financeiro de garantia dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE solicitados, de acordo com os termos e com as regras estabelecidas no CONTRATO DE TRANSPORTE em questão. O prazo para a realização desta etapa é de, no mínimo, 5 (cinco) dias úteis, salvo se houver outro prazo previsto no CRONOGRAMA aprovado pela ANP.

2. CRONOGRAMA

- 2.1 O PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL para prestação de serviços segue o cronograma divulgado no sítio eletrônico www.tbq.com.br e/ou em PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE e estará sujeito a atualizações de acordo com eventuais instruções expedidas pela ANP (“CRONOGRAMA”).
- 2.1.2 A CAPACIDADE DISPONÍVEL a ser ofertada na publicação prevista no CRONOGRAMA é calculada de forma dinâmica e estará sujeita à disponibilidade técnica da infraestrutura de transporte da REDE DE TRANSPORTE, sendo divulgada anualmente no sítio eletrônico www.tbq.com.br e/ou em PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE.

3. Aspectos Comerciais da Contratação da Capacidade

3.1 Condições Comerciais para Contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE ANUAL

- 3.1.1 A participação no PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL implica a aceitação incondicional dos termos e condições estabelecidos neste Anexo I-B e na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL.
- 3.1.2 O presente PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL encontra-se no contexto da transição ao REGIME DE ENTRADA E SAÍDA E/S e integração das áreas de mercado no país. Desta forma, os CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE a serem firmados como resultado deste PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE podem estar sujeitos a eventuais adequações legais e/ou regulatórias provenientes de códigos de rede ou MODIFICAÇÕES DETERMINADAS no que tange a deveres e direitos das

partes signatárias dos CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, conforme item 20.2 e seguintes do CONTRATO MASTER, Cláusula Dezenove e Cláusula Vinte do TCG. As eventuais adequações que se façam necessárias serão submetidas à aprovação da ANP, quando não estabelecidas diretamente por ela por meio de Ato Normativo.

- 3.1.3 A CAPACIDADE DISPONÍVEL para contratação do SERVIÇO DE TRANSPORTE ANUAL será atualizada em base anual e divulgada no sítio eletrônico www.tbg.com.br e no POC, de acordo com o CRONOGRAMA disponibilizado conforme item 2 deste documento.
- 3.1.4 A capacidade ofertada na REDE DE TRANSPORTE da TBG contempla apenas a capacidade técnica e comercial de suas instalações. A TBG não se responsabiliza pelas características das instalações dos agentes a montante e a jusante de sua REDE DE TRANSPORTE, bem como eventuais restrições técnicas, operacionais ou comerciais de capacidade por parte destes agentes que venham a limitar a CAPACIDADE DISPONÍVEL de entrada / saída ofertada neste PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL.
- 3.1.5 Para fins deste PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE, o PODER CALORÍFICO DE REFERÊNCIA (PCR) é aquele definido conforme Cláusula Segunda do Anexo II do CONTRATO MASTER.

3.2 Produtos

- 3.2.1 O presente PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL visa alocar a CAPACIDADE DE TRANSPORTE, ofertada pelo TRANSPORTADOR, para contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE ANUAL, por meio de contratos de transporte com duração anual, denominados “PRODUTOS ANUAIS”.
- 3.2.2 A descrição dos PRODUTOS ANUAIS existentes que podem ser ofertados pelo TRANSPORTADOR está disponível no SÍTIO ELETRÔNICO DO TRANSPORTADOR. A lista de PRODUTOS ANUAIS ofertados a cada janela de contratação, porém, será disponibilizada e atualizada no PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE (POC).
- 3.2.3 O CARREGADOR HABILITADO poderá solicitar a contratação da CAPACIDADE por meio de 01 (um) PRODUTO ou mais PRODUTOS, por PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA, conforme seu interesse.

3.3 GARANTIA FINANCEIRA DA PROPOSTA GARANTIDA

- 3.3.1. A GARANTIA FINANCEIRA DA PROPOSTA GARANTIDA tem por finalidade assegurar o cumprimento das PROPOSTAS GARANTIDAS até a assinatura do CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE pelos CARREGADORES VENCEDORES, devendo ser aportada até a data prevista no CRONOGRAMA.
- 3.3.2. Os CARREGADORES HABILITADOS serão responsáveis pela comprovação, junto à TBG, do aporte da GARANTIA FINANCEIRA DA PROPOSTA GARANTIDA como condição para a validade das respectivas PROPOSTAS GARANTIDAS.
- 3.3.3. A GARANTIA FINANCEIRA DA PROPOSTA GARANTIDA, caso aprovada pela TBG, será aportada uma única vez por cada CARREGADOR HABILITADO, quando da etapa de PROPOSTA

GARANTIDA, e permanecerá válida para a eventual etapa do LEILÃO DE PREÇO ASCENDENTE, até a assinatura do CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE. O valor da garantia permanecerá fixo ao longo do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE, independentemente dos resultados da MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE e da PROPOSTA GARANTIDA.

- 3.3.3.1. As garantias das PROPOSTAS GARANTIDAS deverão ser apresentadas e ter prazo inicial de validade a partir do dia da apresentação da PROPOSTA GARANTIDA.
- 3.3.3.2. O montante de GARANTIA FINANCEIRA DA PROPOSTA GARANTIDA exigido de cada CARREGADOR HABILITADO será equivalente a 10% (dez por cento) do valor referente à SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE submetida na PROPOSTA GARANTIDA.
- 3.3.3.3. O valor garantido da PROPOSTA GARANTIDA deve ser calculado considerando o produto do volume diário que o CARREGADOR HABILITADO pretende solicitar pelo somatório das TARIFAS (TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA; TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE; TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA; TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO) para cada ZONA ou PONTO DE ENTRADA e/ou SAÍDA, multiplicado pelo número de dias do ano contratado.
- 3.3.3.4. A TARIFA DE MOVIMENTAÇÃO (TM) não deve ser incluída no cálculo da garantia da proposta.
- 3.3.4. Caso o CARREGADOR HABILITADO não apresente a GARANTIA DO CONTRATO ou deixe de assinar o CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, a GARANTIA FINANCEIRA referente a sua PROPOSTA GARANTIDA será executada.
- 3.3.5. As GARANTIAS FINANCEIRAS DAS PROPOSTAS GARANTIDAS poderão ser prestadas exclusivamente nas seguintes modalidades:
 - i) Caução em dinheiro, depositada em conta corrente da TBG;
 - ii) Fiança bancária, irrevogável e executável ao primeiro pedido, tendo como beneficiária a TBG, conforme modelo previsto no Apêndice I deste Anexo I-B; ou
 - iii) Seguro garantia contratual emitido por seguradora autorizada a operar no Brasil que possua a Certidão de Regularidade na Superintendência de Seguros Privados (SUSEP), tendo como beneficiária a TBG.
- 3.3.6. A Carta de Fiança Bancária prevista no item acima deverá:
 - i) Ser emitida por instituição financeira de primeira linha, contendo classificação de risco de longo prazo em moeda nacional, por ao menos uma agência de classificação, o rating entre: "AAA.br" e "A-.br" pela Fitch Ratings e/ou Standard & Poor's, ou entre "Aaa.br" e "A3.br" pela Moody's; e
 - ii) Ter o prazo mínimo de vigência até 30 (trinta) dias após a data estabelecida para a assinatura do CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, conforme CRONOGRAMA, e ser mantida válida durante todo o PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE.

- 3.3.7. Na hipótese prevista de prestação da garantia financeira da PROPOSTA GARANTIDA sob a modalidade de caução em dinheiro depositada em conta corrente da TBG, conforme descrita no item 3.3.5, “i” deste documento, a mesma deverá ser realizada em nome da sociedade ou consórcio participante inscrita e habilitada no PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE e/ou do contratante do SERVIÇO DE TRANSPORTE, tendo como favorecida a TBG, de acordo com os dados a seguir:

Favorecido: TBG
Conta Corrente: Banco do Brasil
Agência 3180-1
Conta Corrente: 354.448-6
CNPJ: 01891441/0001-93

- 3.3.8. Com a assinatura do CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, de acordo com a data prevista no CRONOGRAMA deste PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL, ocorrerá a devolução da garantia da PROPOSTA GARANTIDA, devendo os CARREGADORES VENCEDORES cumprirem apenas com as obrigações relativas às garantias contratuais, conforme detalhadas no item 3.4.5.
- 3.3.9. Na hipótese da garantia da PROPOSTA GARANTIDA ter sido apresentada através de caução em dinheiro, a TBG realizará a sua devolução no prazo de até 7 (sete) dias úteis após a assinatura do CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, atualizados 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 HABILITADO efetuar o depósito até a data da assinatura do CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, líquido de tributos e custos bancários.

3.4 **Mecanismos de GARANTIA FINANCEIRA**

- 3.4.1 Os mecanismos de GARANTIA FINANCEIRA têm por finalidade assegurar o cumprimento das obrigações do carregador nos CONTRATOS DE TRANSPORTE, e devem ser apresentados previamente à assinatura do CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, de acordo com a data prevista no CRONOGRAMA.
- 3.4.2. Para os PRODUTOS ANUAIS, (a) se o CONTRATO tiver DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE fixada em 01 de janeiro do ANO imediatamente seguinte ao ANO em que ocorreu o PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE, o CARREGADOR VENCEDOR deverá apresentar a GARANTIA DO CONTRATO no ato da celebração dos referidos CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE; (b) se o CONTRATO tiver DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE fixada em data posterior àquela indicada no item ‘a’, a GARANTIA DO CONTRATO deverá estar disponível para o TRANSPORTADOR com antecedência mínima de 90 (noventa) dias da data definida no contrato como a DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE. Em ambos os casos, a GARANTIA DO CONTRATO deverá ser prestada em valor equivalente ao VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO, devendo permanecer válida durante toda a sua vigência.
- 3.4.2 Os mecanismos de GARANTIA FINANCEIRA são: (i) caução em dinheiro na conta TBG, (ii) CARTA DE FIANÇA e (iii) seguro.

3.4.3 A GARANTIA FINANCEIRA deverá ser apresentada, pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR, na forma prevista na Cláusula Quinze do TCG.

3.4.3 Os CARREGADOR VENCEDOR serão responsáveis pela comprovação, junto à TBG, do cumprimento de suas obrigações relativas aos mecanismos de GARANTIA FINANCEIRA como condição para o início de prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE ANUAL, conforme CRONOGRAMA disponibilizado no item 2 deste Anexo.

3.5 Dos CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE ANUAIS

3.5.1 Observado o item 3.5.1.1 abaixo, para cada PRODUTO a ser contratado por um CARREGADOR será celebrado um CONTRATO DE TRANSPORTE referente à CAPACIDADE ALOCADA por meio do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE para uma respectiva ZONA DE SAÍDA ou PONTO DE ENTRADA no prazo definido no item 7.1.1.

3.5.1.1 A celebração do CONTRATO DE TRANSPORTE que trata o item 3.5.1 acima será substituída pela celebração de um termo aditivo a um outro contrato de transporte em vigor que tenha sido anteriormente celebrado pelo mesmo CARREGADOR no âmbito deste CONTRATO MASTER e que (i) tenha por objeto o mesmo PRODUTO e (ii) tenha a mesma tarifa e (iii) se refira ao mesmo PONTO DE ENTRADA/ZONA DE SAÍDA ("Contrato Anterior"). O termo aditivo de que trata este item terá por objeto alterar a Quantidade Diária Contratual do Contrato Anterior de forma a que a sua QDC passe a ser equivalente à soma da QDC do Contrato Anterior com a QDC do CONTRATO DE TRANSPORTE de que trata o item 3.4.1. Nos prazos para a instituição da Garantia de Pagamento previstos nos itens 15.1.1 e 15.1.2 do TCG, o CARREGADOR deverá apresentar nova Garantia de Pagamento de forma a que esta atenda aos requisitos do VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO considerando a alteração da QDC do Contrato Anterior, sem prejuízo da observância, *mutatis mutandis*, dos demais requisitos previstos no Contrato Anterior, considerando as alterações efetuadas pelo termo aditivo. O termo aditivo de que trata este item deverá ser celebrado no mesmo prazo previsto para a celebração dos CONTRATOS DE TRANSPORTE, conforme item 7.1.1.

3.5.1.2 Caso o CARREGADOR não assine o CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE no prazo estipulado no CRONOGRAMA na forma do item 3.5.1 e conforme o item 7.1, a GARANTIA FINANCEIRA DA PROPOSTA GARANTIDA será executada.

3.6 ZONAS DE SAÍDA e/ou PONTOS DE ENTRADA

3.6.1 A contratação do SERVIÇO DE TRANSPORTE é realizada por PONTOS DE ENTRADA (CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME – ENTRADA) e/ou por ZONAS DE SAÍDA (CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME – SAÍDA), disponíveis no PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE.

3.6.2 As condições contratuais para a efetivação da SOLICITAÇÃO RESERVA DE CAPACIDADE e contratação do SERVIÇO DE TRANSPORTE encontram-se nos Anexos III e IV e a SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE será realizada no PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE.

3.7 Cessão de Direitos e Obrigações e Renúncia de Capacidade

3.7.1 O CARREGADOR contratante do SERVIÇO DE TRANSPORTE somente poderá ceder e/ou renunciar, temporária ou definitivamente, parcial ou integralmente, sua capacidade contratada de transporte para outros carregadores segundo os termos e condições estipulados no CONTRATO DE TRANSPORTE e na regulamentação vigente emitida pela ANP.

4 **Tarifas**

4.1 As tarifas do SERVIÇO DE TRANSPORTE ANUAL são aprovadas pela ANP nos termos da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL e encontram-se disponíveis no Anexo II, Apêndice IV do CONTRATO MASTER.

5 **PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE**

5.1 **Documentos de Solicitação de Capacidade**

5.1.1 Tendo em vista que (i) o SERVIÇO DE TRANSPORTE ANUAL pode ser solicitado anualmente e de acordo com CRONOGRAMA divulgado no item 2 deste documento; e que (ii) a contratação deste serviço não mais carece da realização de chamada pública, de acordo com a Lei nº 14.134 de 2021, torna-se necessário, no caso específico da transição ao regime de E/S, estabelecer algumas regras que garantam a operabilidade, transparência e isonomia do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL.

5.1.2 O PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL para contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE ANUAL será realizado por meio dos procedimentos presentes neste documento, a partir da solicitação de capacidade pelos CARREGADORES HABILITADOS, mediante a submissão dos documentos de solicitação de capacidade.

5.1.3 Os documentos de solicitação de capacidade são:

- a) MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE: documento não vinculante pelo qual o CARREGADOR HABILITADO manifesta interesse em contratar CAPACIDADE SOLICITADA pela TARIFA estabelecida no Anexo II do CONTRATO MASTER;
- b) PROPOSTA GARANTIDA: documento vinculante pelo qual o CARREGADOR HABILITADO se compromete, mediante apresentação de GARANTIA FINANCEIRA DA PROPOSTA, a contratar CAPACIDADE SOLICITADA, a ser definida e alocada por meio do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL definido neste Anexo I-B;

5.1.4 O CARREGADOR HABILITADO deve examinar todas as instruções, formulários, termos e especificações presentes nos documentos de solicitação de capacidade.

5.1.5. As PROPOSTAS GARANTIDAS somente serão consideradas válidas quando:

- a) estiveram corretamente preenchidos todos os campos obrigatórios, incluindo a planilha de solicitação de capacidade disponível no POC;
- b) forem assinadas eletronicamente pelo REPRESENTANTE LEGAL de sociedades ou consórcios que tiverem CADASTRO ÚNICO válido e vigente;

- c) cumprirem com a data estabelecida no CRONOGRAMA; e
- d) forem acompanhadas das GARANTIAS DAS PROPOSTAS GARANTIDAS válidas de acordo com os critérios definidos no item 5.4 deste Anexo I-B.

5.2. Custos das solicitações de capacidade

- 5.2.1. O CARREGADOR HABILITADO deverá arcar com todos os custos associados à preparação e submissão dos documentos de solicitação de capacidade, não cabendo à TBG qualquer responsabilidade quanto a custos, encargos, ônus e obrigações, independentemente da condução e do resultado da PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL.

5.3. Submissão da MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE

- 5.3.1. Todos os CARREGADORES HABILITADOS têm direito, de forma isonômica, de manifestar seu interesse pela contratação de CAPACIDADE e, posteriormente, realizar PROPOSTA GARANTIDA para contratação de CAPACIDADE segundo os termos e condições estabelecidos neste Anexo I-B.
 - 5.3.1.1. Apenas serão consideradas as MANIFESTAÇÕES DE INTERESSE dos CARREGADORES HABILITADOS que cumprirem os critérios previstos para habilitação conforme item 1.2.1 'a' deste Anexo I-B.
 - 5.3.1.2. Sem prejuízo do disposto no item 5.3.3, a realização de MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE é uma etapa não-vinculante do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL, ou seja, não gera a obrigação de celebrar o CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, não sendo exigida a apresentação de GARANTIA FINANCEIRA.
- 5.3.2. A etapa de MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE visa confirmar ou ajustar, junto aos CARREGADORES HABILITADOS, o CENÁRIO DE REFERÊNCIA que estima a demanda por capacidade de transporte, conforme tabelas disponíveis no POC, possibilitando definir a oferta de CAPACIDADE DISPONÍVEL e as TARIFAS DE REFERÊNCIA para a etapa seguinte da PROPOSTA GARANTIDA.
- 5.3.3. A confirmação ou ajuste do CENÁRIO DE REFERÊNCIA pelos CARREGADORES HABILITADOS na etapa de MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE, embora não-vinculante, é necessária para eventual ajuste da alocação de CAPACIDADE DISPONÍVEL e o recálculo das TARIFAS DE REFERÊNCIA, que serão ofertadas de forma vinculante na etapa de PROPOSTA GARANTIDA, descrita no item 5.4, permitindo a otimização da REDE DE TRANSPORTE.
- 5.3.4. Embora os CARREGADORES HABILITADOS possam, iniciada a PROPOSTA GARANTIDA, optar por desistir ou alterar as suas solicitações de CAPACIDADE DE TRANSPORTE feitas durante a MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE, observado o item 5.3.6, é importante que na MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE seja indicada sua real intenção de contratação de CAPACIDADE, em observância ao princípio de boa-fé objetiva, sinalizando suas intenções efetivas de contratação por meio de suas MANIFESTAÇÕES DE INTERESSE, a fim de permitir uma alocação eficiente de CAPACIDADE DISPONÍVEL, e minimizar (i) a eventual necessidade de recálculo tarifário previamente à PROPOSTA GARANTIDA e (ii) a possibilidade de ocorrer um remanejamento de CAPACIDADE DISPONÍVEL entre os PONTOS DE ENTRADA e/ou entre as

ZONAS DE SAÍDA que possa vir a limitar a oferta de CAPACIDADE durante a etapa de PROPOSTA GARANTIDA.

- 5.3.5. As adequações das TARIFAS DE REFERÊNCIA realizadas após a etapa de MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE e previamente ao início da etapa de PROPOSTA GARANTIDA seguirão a metodologia de cálculo tarifário aprovada pela ANP previamente ao início do certame.
- 5.3.6. Tais adequações são necessárias, porque a metodologia tarifária utilizada considera simultaneamente a CAPACIDADE DE TRANSPORTE total a ser contratada e a distância a ser percorrida pelo conjunto de contratos de transporte que venham a ser celebrados. Portanto, se os CARREGADORES HABILITADOS sinalizarem uma intenção de contratação divergente daquela estimada no CENÁRIO DE REFERÊNCIA, as TARIFAS DE REFERÊNCIA e as CAPACIDADES DISPONÍVEIS deverão ser adequadas antes do início da etapa de PROPOSTA GARANTIDA.
- 5.3.7. O objetivo da MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE é, assim, a partir do CENÁRIO DE REFERÊNCIA e da solicitação dos CARREGADORES HABILITADOS durante a MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE, otimizar a alocação de Capacidade na REDE DE TRANSPORTE e atualizar o cálculo tarifário previamente ao início da etapa de PROPOSTA GARANTIDA. Desse modo, poderá haver remanejamento das CAPACIDADES DISPONÍVEIS inicialmente ofertadas para os PRODUTOS, não sendo garantido qualquer exclusividade ou preferência de alocação de CAPACIDADE DE TRANSPORTE a qualquer PRODUTO nos PONTOS DE ENTRADA e nas ZONAS DE SAÍDA.
- 5.3.8. A adequação das TARIFAS DE REFERÊNCIA e a oferta de CAPACIDADE DISPONÍVEL para os PRODUTOS nos PONTOS DE ENTRADA e ZONAS DE SAÍDA resultantes após a etapa de MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE serão homologadas pela ANP, anteriormente ao início da etapa de PROPOSTA GARANTIDA e os resultados serão publicados no POC.
- 5.3.9. Na rodada de MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE, os CARREGADORES HABILITADOS poderão solicitar CAPACIDADE DE TRANSPORTE, para o(s) PONTO(S) DE ENTRADA ou ZONA(S) DE SAÍDA para o(s) PRODUTO(S) ofertado(s) de seu interesse em um horizonte de 5 (cinco) anos disponível por meio do POC.
- 5.3.9.1 O horizonte da oferta de capacidade disponível pode ser alterado a critério do TRANSPORTADOR, desde que aprovado pela ANP.
- 5.3.10. No caso de solicitação de CAPACIDADE superior à CAPACIDADE DISPONÍVEL, serão utilizados na etapa de MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE os seguintes critérios de alocação: (i) ALOCAÇÃO *PRO RATA* dentro da mesma ZONA DE SAÍDA ou PONTO DE ENTRADA, por CARREGADOR HABILITADO, ou de (ii) preferência para o suprimento de ZONAS DE SAÍDA mais à jusante, no caso de disputa entre diferentes ZONAS DE SAÍDA.
- 5.3.11. Para a hipótese do item 5.3.10 (i), a disputa dentro da mesma ZONA DE SAÍDA ou PONTO DE ENTRADA, ocorrerá quando o somatório da CAPACIDADE SOLICITADA em uma ZONA DE SAÍDA ou em um PONTO DE ENTRADA por mais de um CARREGADOR HABILITADO for superior à CAPACIDADE DISPONÍVEL indicada nesta etapa para contratação nesta ZONA DE SAÍDA ou PONTO DE ENTRADA. Neste caso, o resultado da MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE indicará a distribuição de ALOCAÇÃO *PRO RATA* das quantidades de capacidade solicitadas por cada CARREGADOR HABILITADO.

- 5.3.12. Para a hipótese do item 5.3.10 (ii), haverá uma disputa de capacidade entre ZONAS DE SAÍDA, uma vez que, no REGIME ENTRADA E SAÍDA, a solicitação de CAPACIDADE DISPONÍVEL em determinada região concorre com o acesso em ZONAS DE SAÍDA mais a jusante do gasoduto visando a otimização da CAPACIDADE DISPONÍVEL.
- 5.3.13. No caso de disputa de capacidade entre ZONAS DE SAÍDA, conforme descrito no item 5.3.10 (ii), foi estabelecido o critério de atendimento com preferência para a reserva de CAPACIDADE até o limite da oferta disponibilizada no início da etapa de MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE para as ZONAS DE SAÍDA que se localizarem mais a jusante na REDE DE TRANSPORTE. Este critério visa otimizar o uso da REDE DE TRANSPORTE, ao mesmo tempo em que respeita a expectativa mínima de contratação indicado pelo CENÁRIO DE REFERÊNCIA de demanda por capacidade utilizado para definição da oferta de CAPACIDADE DISPONÍVEL durante a MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE. Ressalta-se que a CAPACIDADE DISPONÍVEL na MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE é uma expectativa inicial de contratação tomando como referência o CENÁRIO DE REFERÊNCIA, mas não é exclusiva de uma ZONA DE SAÍDA, sendo necessário que a preferência de ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE seja confirmada ou não na etapa de MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE.
- 5.3.14. Desta forma, o PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL durante a etapa de MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE poderá resultar no remanejamento da CAPACIDADE DISPONÍVEL inicialmente apresentadas na etapa de MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE entre ZONAS DE SAÍDA e/ou PONTOS DE ENTRADA. Desta forma, cada CARREGADOR HABILITADO poderá solicitar como CAPACIDADE DE TRANSPORTE na MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE:
- a) para os PONTOS DE ENTRADA, a CAPACIDADE MÁXIMA DISPONÍVEL destes pontos, uma vez que a CAPACIDADE TÉCNICA nestes pontos é relativamente fixa;
 - b) para as ZONAS DE SAÍDA, sem limitação quanto a CAPACIDADE DISPONÍVEL destas ZONAS ofertadas na etapa de MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE, uma vez que elas podem sofrer alterações em função do remanejamento de capacidade durante a etapa de MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE.
- 5.3.14.1. O limite máximo para solicitar capacidade em cada PONTO é determinado pela CAPACIDADE TÉCNICA do PONTO em questão, conforme tabela do Anexo II, Apêndice III do CONTRATO MASTER.
- 5.3.15. Após o recebimento e verificação das solicitações apresentadas na MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE, a TBG divulgará a previsão de ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE, obtida em função das indicações de preferência não vinculantes dos CARREGADORES HABILITADOS até o prazo indicado no CRONOGRAMA. Os resultados divulgados da MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE serão específicos para cada PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA e poderão variar para cada produto ofertado, de acordo com a solicitação de capacidade apresentadas pelos CARREGADORES HABILITADOS.
- 5.3.16. Os eventuais impactos do remanejamento de CAPACIDADE DE TRANSPORTE serão publicados ao final da MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE conforme item 5.3.8. Eles terão efeito nas possibilidades de contratação de CAPACIDADE DISPONÍVEL dos CARREGADORES HABILITADOS na etapa da PROPOSTA GARANTIDA, bem como será utilizado para no recálculo

da TARIFA DE REFERÊNCIA inicial. Desta forma, caso a CAPACIDADE SOLICITADA seja diferente daquela prevista no CENÁRIO DE REFERÊNCIA, as TARIFAS DE REFERÊNCIA do início da MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE serão ajustadas de maneira a manter a RECEITA MÁXIMA PERMITIDA DO TRANSPORTADOR no CICLO REGULATÓRIO.

- 5.3.17. Na etapa de PROPOSTA GARANTIDA, será permitida redução de até 5% (cinco por cento) da CAPACIDADE ALOCADA e informada PRODUTO por PONTO DE ENTRADA e/ou PONTO/ZONA DE SAÍDA, com relação a divulgação da previsão de ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE obtida em função das indicações de preferência não vinculantes dos CARREGADORES HABILITADOS na etapa de MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE.
- 5.3.18. Durante a etapa de MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL, os CARREGADORES HABILITADOS devem submeter à TBG, no prazo estabelecido no CRONOGRAMA, as MANIFESTAÇÕES DE INTERESSE indicando a CAPACIDADE SOLICITADA nas respectivas ZONAS DE SAÍDA e PONTOS DE ENTRADA detalhados nas tabelas de oferta de capacidade disponível no POC.
- 5.3.19. Os CARREGADORES HABILITADOS submetem eletronicamente suas MANIFESTAÇÕES DE INTERESSE por meio do POC, corretamente preenchido, para solicitação de capacidade para cada PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA contendo:
- a) MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE com identificação do CARREGADOR HABILITADO;
 - b) Assinatura do REPRESENTANTE LEGAL do CARREGADOR HABILITADO;
 - c) Quantidade de CAPACIDADE SOLICITADA por PRODUTO ofertado; e
 - d) Demais campos obrigatórios constantes no formulário disponível no POC.
- 5.3.20. Para permanecer no PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL, os CARREGADORES HABILITADOS que realizaram MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE para qualquer PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA devem submeter a(s) PROPOSTA(S) GARANTIDA(S).
- 5.3.21. Quando da publicação do resultado do resultado da MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE no POC serão indicados: (1) tabela com capacidade solicitada por PRODUTO e ZONA/PONTO (2) tabela com a capacidade alocada por PRODUTO e ZONA/PONTO, (3) tabela com número de solicitações por PRODUTO e ZONA/PONTO, (4) CAPACIDADE DISPONÍVEL para a PROPOSTA GARANTIDA e (5) TARIFAS DE TRANSPORTE resultantes da etapa de MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE. O resultado da capacidade alocada para cada CARREGADOR HABILITADO nessa etapa será disponibilizado na área do CARREGADOR no POC.

5.4. Etapa de submissão de PROPOSTAS GARANTIDAS

- 5.4.1. A etapa seguinte do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL será realizada por meio da submissão de PROPOSTAS GARANTIDAS pelos CARREGADORES HABILITADOS com caráter vinculante, e somente serão consideradas válidas se o CARREGADOR HABILITADO em questão tiver participado da MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE, descrita no item 5.3, e se a CAPACIDADE SOLICITADA for superior a zero para pelo menos

um PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA, observada a condição estabelecida no item 5.3.16.

- 5.4.2. A etapa de SUBMISSÃO DE PROPOSTAS GARANTIDAS será realizada simultaneamente para todas as ZONAS DE SAÍDA e/ou PONTOS DE ENTRADA.
- 5.4.3. A solicitação de capacidade para cada ZONA DE SAÍDA e/ou PONTO DE ENTRADA e para cada produto ofertado é realizada de maneira independente.
- 5.4.4. O CARREGADOR HABILITADO deve submeter à TBG a PROPOSTA GARANTIDA para contratação de CAPACIDADE SOLICITADA referente às ZONAS DE SAÍDA e/ou PONTOS DE ENTRADA definidos na REDE DE TRANSPORTE (Apêndice III do Anexo III), aos PRODUTOS conforme no item 3.2 e segundo a CAPACIDADE DISPONÍVEL e as TARIFAS DE REFERÊNCIA publicadas após a etapa de MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE em Comunicado Relevante no POC no prazo previsto no do CRONOGRAMA, devendo a PROPOSTA GARANTIDA vir acompanhada de comprovação da emissão de GARANTIAS FINANCEIRAS DA PROPOSTA GARANTIDA, nos termos do item 5.4.
- 5.4.5. As PROPOSTAS GARANTIDAS deverão ser submetidas no POC, utilizando-se de formulários eletrônicos, corretamente preenchida e assinada eletronicamente, para solicitação de capacidade para cada PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA, contendo:
 - a) PROPOSTA GARANTIDA com identificação do CARREGADOR HABILITADO;
 - b) Assinatura do REPRESENTANTE LEGAL do CARREGADOR HABILITADO;
 - c) Quantidade de CAPACIDADE SOLICITADA por PRODUTO ofertado; e
 - d) Demais campos obrigatórios constantes no formulário disponível no POC
- 5.4.5.1.1. O formulário disponível no POC para submissão de PROPOSTA GARANTIDA deverá ser acompanhado do comprovante da emissão das GARANTIAS FINANCEIRAS para submissão de PROPOSTA GARANTIDA, nos termos do item 3.3.
- 5.4.5.2. Caso o signatário ou o REPRESENTANTE LEGAL indicado na PROPOSTA GARANTIDA não coincida com o indicado no CADASTRO ÚNICO, a PROPOSTA GARANTIDA deverá ser acompanhada da cópia do documento de identificação do signatário e, tratando-se do procurador, também de cópia de instrumento de procuração.
 - 5.4.5.2.1. O REPRESENTANTE LEGAL signatário do formulário deve ter poderes para tal, de acordo com o definido nos atos societários do CARREGADOR HABILITADO e demais documentos exigidos neste PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL.
 - 5.4.5.2.2. Os dados cadastrais do formulário de PROPOSTA GARANTIDA no POC devem refletir as informações do REPRESENTANTE LEGAL que assinará o formulário de PROPOSTA GARANTIDA. Caso haja alteração do REPRESENTANTE LEGAL, o CARREGADOR HABILITADO pode entrar na aba cadastro, opção “empresa” e editar o “REPRESENTANTE LEGAL”.

- 5.4.6. Na fase de análise das PROPOSTAS GARANTIDAS, os compromissos assumidos pelos CARREGADORES HABILITADOS serão irrevogáveis e irretratáveis, ocorrendo a execução da GARANTIA FINANCEIRA DA PROPOSTA GARANTIDA caso este não cumpra com o disposto na PROPOSTA GARANTIDA.

5.5. Dinâmica para Alocação de Capacidade

- 5.5.1. A ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE considerará simultaneamente todas as PROPOSTAS GARANTIDAS válidas para todos os PONTOS DE ENTRADA e/ou as ZONAS DE SAÍDA.
- 5.5.2. Ressalta-se que na etapa de PROPOSTA GARANTIDA não há remanejamento de CAPACIDADE DISPONÍVEL entre as ZONAS DE SAÍDA e interconexões e nem recálculo da TARIFA DE REFERÊNCIA.
- 5.5.3. Uma vez submetida a PROPOSTA GARANTIDA do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL, não serão permitidas alterações no formulário de solicitação de capacidade.
- 5.5.4. Nos casos em que (i) a oferta de CAPACIDADE TÉCNICA no final da etapa de PROPOSTA GARANTIDA seja maior ou igual à demanda agregada de todos os CARREGADORES HABILITADOS em determinada ZONA DE SAÍDA e/ou PONTO DE ENTRADA para todos os produtos ofertados, quando da apresentação da PROPOSTA GARANTIDA dos CARREGADORES HABILITADOS, o PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL é encerrado para determinada ZONA DE SAÍDA e/ou para o PONTO DE ENTRADA e a CAPACIDADE é alocada, sendo aplicada a TARIFA DE REFERÊNCIA obtida ao término da etapa de MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE. Se, por outro lado, a demanda agregada de todos os CARREGADORES HABILITADOS em determinada ZONA DE SAÍDA e/ou PONTO DE ENTRADA for maior que a oferta de CAPACIDADE TÉCNICA no final desta etapa para todos os produtos ofertados, quando da apresentação da PROPOSTA GARANTIDA dos CARREGADORES HABILITADOS, aplicar-se-á o LEILÃO DE PREÇO ASCENDENTE nos termos do Anexo I-D deste CONTRATO MASTER.

6. Divulgação do Resultado

6.1 Publicidade

- 6.1.1 Na data prevista no CRONOGRAMA, o resultado do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL será publicado no POC e na ÁREA DO CARREGADOR NO POC, explicitando a ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE para cada CARREGADOR VENCEDOR e as TARIFAS DE REFERÊNCIA resultantes do certame.

7. Assinatura dos CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e Conclusão do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL

7.1 Da Celebração do Contrato

- 7.1.1 A TBG e os CARREGADORES HABILITADOS que receberem ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE por meio do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL celebrarão o(s) CONTRATO(S) DE SERVIÇO DE TRANSPORTE até a data-limite prevista no CRONOGRAMA.
- 7.1.2 Os CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE serão celebrados de acordo com as condições comerciais, técnico-operacionais e tarifárias estabelecidas e previamente acordadas pelas PARTES no CONTRATO MASTER, para as quantidades, prazos e Zonas/Pontos solicitados pelo CARREGADOR HABILITADO e alocados pelo transportador, de acordo com a capacidade disponível na REDE DE TRANSPORTE e o mecanismo de ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE previsto neste documento, e observadas as condições de atendimento estabelecidas pelo CARREGADOR em seus respectivos CONTRATOS DE TRANSPORTE.
- 7.1.3. A CAPACIDADE DE TRANSPORTE não contratada neste PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL pode ser oferecida em outras ofertas de capacidade, tal como os PRODUTOS DE CURTO PRAZO, por exemplo, ou em outras formas de contratação de capacidade que venham a ser desenvolvidas e ofertadas.

7.2 Das Minutas Contratuais

- 7.2.1 As minutas padrão do CONTRATOS DE TRANSPORTE para prestação de serviços de transporte encontram-se no Anexo III e Anexo IV do CONTRATO MASTER.

ANEXO I-B – PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL

APÊNDICE I – MODELO DE CARTA FIANÇA PARA A GARANTIA DA PROPOSTA GARANTIDA

[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\$. , referente à 10% (dez por cento) do valor indicado na submissão da PROPOSTA GARANTIDA para participação do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL, conduzida de forma indireta pela Transportadora Brasileira Bolívia-Brasil S/A, sob a supervisão da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, nos termos do LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, para contratação da capacidade existente na REDE DE TRANSPORTE.

A presente Fiança tem por finalidade assegurar o cumprimento da PROPOSTA GARANTIDA submetida pela AFIANÇADA no âmbito do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE até a assinatura do CONTRATO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE pela AFIANÇADA e o aporte GARANTIA DO CONTRATO correspondente.

Caso a AFIANÇADA não apresente a(s) GARANTIA(S) DO(S) CONTRATO(S) ou deixar de assinar o(s) CONTRATO(S) DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, 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].

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 .../.../.....

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) vias.

ANEXO I-C – LEILÃO DE PREÇO UNIFORME

1. O LEILÃO DE PREÇO UNIFORME é um mecanismo utilizado para alocação de capacidade visando à agilidade e à isonomia de tratamento dos participantes, necessárias ao regramento da oferta de produtos de curto prazo.
2. Neste tipo de leilão, os participantes realizam uma única SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE, na qual, simultaneamente, registram (i) a quantidade desejada, (ii) informam que aceitará alocação *pro rata* ou condição de quantidade mínima a ser atendida em relação a esta quantidade e (iii) sua DISPOSIÇÃO A PAGAR em observância as disposições do item 5.1.3 do Anexo I-A do CONTRATO MASTER.
3. A DISPOSIÇÃO A PAGAR deve ser igual ou superior à tarifa de referência estabelecida para cada produto de transporte em cada PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA, conforme do Anexo II, Apêndice III do CONTRATO MASTER.
4. Uma vez encerrado o período para SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE, são verificadas as demandas de todos os participantes, bem como suas CONDIÇÕES DE CONTRATAÇÃO. Tais demandas são ordenadas em ordem decrescente, de acordo com a disposição a pagar (tarifa máxima) de cada carregador para cada produto em cada PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA.
5. As seguintes situações podem ser verificadas a partir da ordenação das solicitações de capacidade dos participantes:

Situação 1

A soma das SOLICITAÇÕES DE RESERVA DE CAPACIDADE de todos os participantes é igual ou inferior à CAPACIDADE DISPONÍVEL no PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA em questão – Neste caso, todos os participantes serão atendidos na totalidade de suas SOLICITAÇÕES DE RESERVA DE CAPACIDADE. A tarifa resultante para todos os participantes será a tarifa de referência estabelecida inicialmente no CONTRATO MASTER.

Situação 2

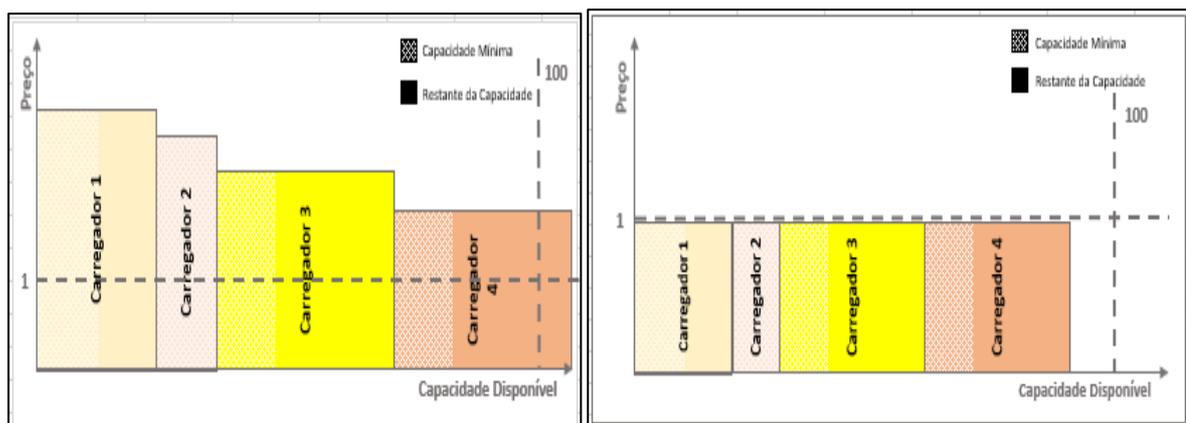
A soma das SOLICITAÇÕES DE RESERVA DE CAPACIDADE de todos os participantes é superior à CAPACIDADE DISPONÍVEL no PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA em questão e é possível atender às capacidades mínimas solicitadas pelos carregadores com maior DISPOSIÇÃO A PAGAR – Neste caso, será verificada a possibilidade de atendimento da capacidade mínima dos participantes, de acordo com as CONDIÇÕES DE CONTRAÇÃO informadas em sua SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE, respeitando-se a CAPACIDADE DISPONÍVEL do SISTEMA DE TRANSPORTE, e tendo como critério de preferência a DISPOSIÇÃO A PAGAR de cada agente. Ao final do leilão, todos os participantes serão atendidos de acordo com suas respectivas CONDIÇÕES DE CONTRAÇÃO e pagarão a mesma tarifa de transporte. Esta tarifa corresponderá à menor DISPOSIÇÃO A PAGAR, considerando-se todos os participantes atendidos.

Situação 3

A soma das SOLICITAÇÕES DE RESERVA DE CAPACIDADE de todos os participantes é superior à CAPACIDADE DISPONÍVEL no PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA em questão e não é possível atender às capacidades mínimas solicitadas pelos carregadores com maior DISPOSIÇÃO A PAGAR – Em relação à situação em que há escassez de CAPACIDADE DISPONÍVEL, isto é, quando a soma das SOLICITAÇÕES DE RESERVA DE CAPACIDADE de todos os participantes é superior à CAPACIDADE DISPONÍVEL no PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA em questão, o participante deve ficar atento ao estabelecer sua quantidade mínima para atendimento no momento de SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE. A definição de uma quantidade mínima muito elevada pode determinar sua exclusão no momento de alocação, ainda que sua DISPOSIÇÃO A PAGAR seja superior à de um outro participante. Isto ocorre porque pode não ser possível atender a toda capacidade mínima por ele definida, em função da combinação entre a restrição da CAPACIDADE DISPONÍVEL no SISTEMA DE TRANSPORTE e sua DISPOSIÇÃO A PAGAR em relação aos demais carregadores. Caso não seja possível atender à sua CONDIÇÕES DE CONTRAÇÃO de quantidade mínima e ainda haja capacidade remanescente a ser alocada, esta poderá atender a um participante com menor DISPOSIÇÃO A PAGAR, seguindo o critério de otimização de uso do SISTEMA DE TRANSPORTE. Desta forma, a menor DISPOSIÇÃO A PAGAR, considerando-se todos os participantes atendidos, também será a tarifa de transporte a ser paga por todos os carregadores no ponto em disputa.

6. Adicionalmente, é importante lembrar que, ao final do LEILÃO DE PREÇO UNIFORME, todos os carregadores pagarão a mesma tarifa pela capacidade solicitada para um dado produto em cada PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA
7. A representação esquemática a seguir exemplifica a aplicação do mecanismo de LEILÃO DE PREÇO UNIFORME, para melhor compreensão deste mecanismo.

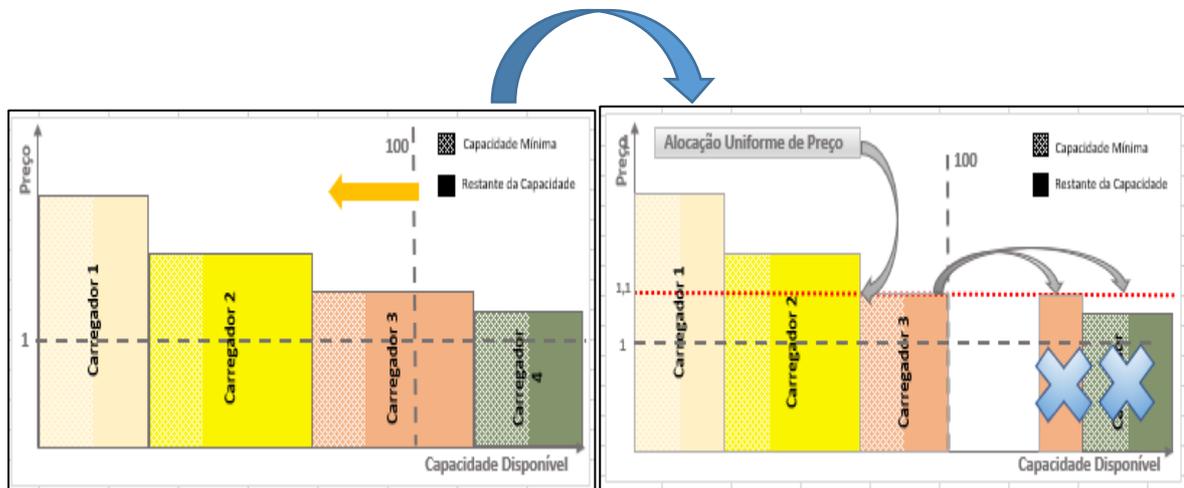
Situação 1: Somatório das capacidades solicitadas em determinado PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA é inferior à CAPACIDADE DISPONÍVEL



Resultado do Leilão:

- ✓ Todos os carregadores são atendidos em suas solicitações de capacidade;
- ✓ A tarifa final a ser paga por todos os participantes é igual a tarifa de referência (90)
- ✓ Há sobra de CAPACIDADE DISPONÍVEL no PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA

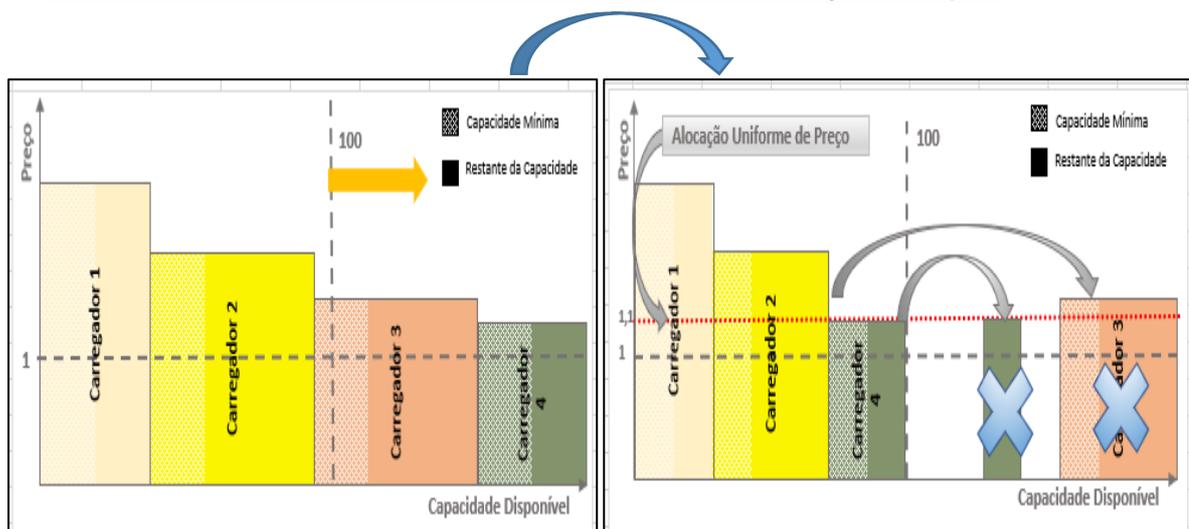
Situação 2: Somatório das capacidades solicitadas em determinado PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA é superior à CAPACIDADE DISPONÍVEL e é possível atender às CONDIÇÕES DE CONTRATAÇÃO dos carregadores com maior disposição a pagar



Resultado do Leilão:

- ✓ A CAPACIDADE DISPONÍVEL total da REDE DE TRANSPORTE é alocada respeitando-se a disposição a pagar dos participantes
- ✓ Desta forma, a solicitação de capacidade do carregador 4 e parte da solicitação de capacidade do carregador 3 não podem ser atendidas
- ✓ A tarifa final a ser paga por todos os participantes é igual a disposição a pagar do carregador 3 (\$ 1,10)
- ✓ Não há sobra de CAPACIDADE DISPONÍVEL no PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA

Situação 2-A: Somatório das capacidades solicitadas em determinado PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA é superior à CAPACIDADE DISPONÍVEL e as CONDIÇÕES DE CONTRATAÇÃO exclui um participante com maior disposição a pagar.



Resultado do Leilão:

- ✓ A CAPACIDADE DISPONÍVEL total da REDE DE TRANSPORTE é alocada respeitando-se as CONDIÇÕES DE CONTRAÇÃO e a DISPOSIÇÃO A PAGAR dos participantes
- ✓ A quantidade mínima solicitada pelo carregador 3 não pode ser atendida. Esta impossibilidade de atendimento ao carregador 3, em função das CONDIÇÕES DE CONTRAÇÃO definida por este participante (quantidade mínima de atendimento), abre espaço para que o carregador 4 seja parcialmente atendido, embora tenha menor DISPOSIÇÃO A PAGAR.
- ✓ Desta forma, o resultado do leilão será o atendimento dos carregadores 1 e 2 na totalidade de suas solicitações e do carregador 4, em parte de sua solicitação. O carregador 3 não será atendido.
- ✓ A tarifa final a ser paga por todos os participantes é igual a disposição a pagar do carregador 4 (\$ 1,10).
- ✓ Não há sobra de CAPACIDADE DISPONÍVEL no PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA.

8. Caso seja verificada a mesma DISPOSIÇÃO A PAGAR por mais de um participante para determinado produto em um PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA, será utilizado o critério *pro rata* simples para estes participantes, respeitando-se as CONDIÇÕES DE CONTRAÇÃO de cada um deles.

ANEXO I-D – LEILÃO DE PREÇO ASCENDENTE

1. Mecanismo de LEILÃO DE PREÇO ASCENDENTE

- 1.1. O LEILÃO DE PREÇO ASCENDENTE (*Ascending Clock*) é um mecanismo utilizado para alocação de capacidade que utiliza de degraus tarifários para ajustar demandas que excedam a oferta de CAPACIDADE DISPONÍVEL na etapa das PROPOSTAS GARANTIDAS. Estas adequações são obtidas através da utilização de um intervalo grande de tarifa (“GRANDE DEGRAU DE TARIFA”), até que a demanda se torne igual ou inferior à oferta, e um intervalo pequeno de tarifa (“PEQUENO DEGRAU DE TARIFA”), visando a trazer a demanda de volta a um patamar próximo à oferta de CAPACIDADE DISPONÍVEL.
- 1.2. O intervalo referente ao GRANDE DEGRAU DE TARIFA e o intervalo referente ao PEQUENO DEGRAU DE TARIFA são expressos em R\$/MMBtu para cada PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA e estão disponíveis quando da solicitação de capacidade referente às ZONAS DE SAÍDA e/ou aos PONTOS DE ENTRADA solicitados.
 - 1.2.1. O GRANDE DEGRAU DE TARIFA terá o valor correspondente a 10% (dez por cento) da TARIFA INICIAL DA ETAPA de PROPOSTA GARANTIDA para cada PRODUTO ofertado em cada PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA.
 - 1.2.2. O PEQUENO DEGRAU DE TARIFA terá o valor correspondente a 20% (vinte por cento) do GRANDE DEGRAU DE TARIFA.
- 1.3. Se a demanda agregada de todos os CARREGADORES HABILITADOS em determinada ZONA DE SAÍDA e/ou PONTO DE ENTRADA for superior à oferta de capacidade máxima no final da etapa de submissão de PROPOSTA GARANTIDA, o processo de chamada pública terá continuidade, sendo, neste caso, aplicado o LEILÃO DE PREÇO ASCENDENTE (*Ascending Clock*), com o estabelecimento de uma rodada adicional para apresentação de PROPOSTAS GARANTIDAS, acrescentando-se à respectiva TARIFA DE REFERÊNCIA, um degrau de preço previamente estabelecido (GRANDE DEGRAU DE TARIFA).
- 1.4. A CAPACIDADE SOLICITADA pelo CARREGADOR HABILITADO na rodada do leilão deverá ser igual ou inferior ao volume solicitado na etapa de submissão de PROPOSTA GARANTIDA, considerando-se o LEILÃO DE PREÇO ASCENDENTE (*Ascending Clock*) para adequação da demanda a capacidade ofertada.
- 1.5. Para permanecer no PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL, os CARREGADORES HABILITADOS devem então ratificar a PROPOSTA GARANTIDA para ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE, devidamente preenchida e assinada no POC, considerando o GRANDE DEGRAU DE TARIFA aplicável na respectiva rodada do LEILÃO DE PREÇO ASCENDENTE, observando as regras descritas no item 5.4 do Anexo I-B.
- 1.6. As GARANTIAS FINANCEIRAS associadas às PROPOSTAS GARANTIDAS serão contratadas uma única vez, anteriormente à apresentação, pelo CARREGADOR HABILITADO, da PROPOSTA GARANTIDA, conforme previsto no CRONOGRAMA, e permanecem válidas para todo o processo de PROPOSTA GARANTIDA, inclusive para o caso de realização do leilão conforme

previsão do item 5.5.4 do Anexo I-B

- 1.7. A CAPACIDADE SOLICITADA na etapa de PROPOSTA GARANTIDA será considerada pela TBG antes do LEILÃO DE PREÇO ASCENDENTE, quando aplicável, para fins de análise de resultados e divulgação aos CARREGADORES HABILITADOS da adequação tarifária.
- 1.8. Nos casos em que a oferta de CAPACIDADE TÉCNICA no final de cada rodada subsequente à aplicação de um GRANDE DEGRAU DE TARIFA seja igual à demanda agregada de todos os CARREGADORES HABILITADOS em determinada ZONA DE SAÍDA e/ou PONTO DE ENTRADA, para todos os produtos ofertados, o PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL é encerrado para esta ZONA DE SAÍDA ou para o PONTO DE ENTRADA, aplicando-se a TARIFA acrescida do último GRANDE DEGRAU DE TARIFA.
- 1.9. O LEILÃO DE PREÇO ASCENDENTE é limitado a 1 uma rodada e caso ainda haja excesso de demanda, haverá a divisão *pro rata* da quantidade solicitada entre os CARREGADORES HABILITADOS, observando-se a opção assinalada no modelo de PROPOSTA GARANTIDA disponível no POC – referente ao leilão. Exclusivamente no caso de o CARREGADOR HABILITADO ter indicado a opção de que não aceita a CAPACIDADE *pro rata* ou, ainda, caso a condição de ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE mínima não tenha sido atendida, será considerado que o CARREGADOR HABILITADO declinou da sua PROPOSTA GARANTIDA, hipótese na qual a GARANTIA FINANCEIRA não será executada e será devolvida ao CARREGADOR HABILITADO em questão, ficando preservado o direito da TBG de executar a GARANTIA FINANCEIRA nas demais situações.
 - 1.9.1. Caso algum CARREGADOR HABILITADO decline a CAPACIDADE *pro rata* oferecida na rodada do LEILÃO DE PREÇO ASCENDENTE, conforme item 1.9, a CAPACIDADE DE TRANSPORTE objeto dessa desistência será alocada de forma *pro rata* adicional aos demais CARREGADORES HABILITADOS que permanecerem no processo.
- 1.10. Na fase de PROPOSTA GARANTIDA, caso algum CARREGADOR HABILITADO desista da CAPACIDADE SOLICITADA, o PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL poderá ser parcial ou totalmente reiniciado, a critério da ANP, alterando-se o CRONOGRAMA. A TBG divulgará o novo CRONOGRAMA em seu sítio eletrônico.
 - 1.10.1. O PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL que venha a ser total ou parcialmente reiniciado deverá seguir as mesmas condições da presente PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL.
 - 1.10.2. Deverão ser consideradas as TARIFAS DE REFERÊNCIA para o reinício do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL na zona ou na REDE DE TRANSPORTE.
 - 1.10.3. A TBG realizará a rodada do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL e divulgará os resultados, obedecendo o novo CRONOGRAMA.

2. Exemplo ilustrativo do LEILÃO DE PREÇO ASCENDENTE

- 2.1. O exemplo a seguir é meramente ilustrativo, sendo aplicável ao LEILÃO DE PREÇO ASCENDENTE o disposto na cláusula 1 deste Anexo I-D do CONTRATO MASTER.

Rodada 1:

Grande degrau de preço	P1 = 99	100	80	65	145
	P0 = 90	100	90	80	170
	Tarifa	Capacidade Disponível	Carregador 2	Carregador 1	TOTAL

Rodada 2:

Grande degrau de preço	P2 = 108	100	65	50	115
	P1 = 99	100	80	65	145
	P0 = 90	100	90	80	170
	Tarifa	Capacidade Disponível	Carregador 2	Carregador 1	TOTAL

Rodada 3:

Grande degrau de preço	P3 = 117	100	50	40	90
	P2 = 108	100	65	50	115
	P1 = 99	100	80	65	145
	P0 = 90	100	90	80	170
	Tarifa	Capacidade Disponível	Carregador 2	Carregador 1	TOTAL

Rodada 4:

Pequeno degrau de preço	P3 = 117	100	50	40	90

	P2.1 = 109,8	100	65	45	110
	P2 = 108	100	65	50	115
	P1 = 99	100	80	65	145
	P0 = 90	100	90	80	170
	Tarifa	Capacidade Disponível	Carregador 2	Carregador 1	TOTAL

Rodada 5:

Pequeno degrau de preço	P3 = 117	100	50	40	90

	P2.2 = 111,6	100	55	40	100
	P2.1 = 109,8	100	65	45	110
	P2 = 108	100	65	50	115
	P1 = 99	100	80	65	145
	P0 = 90	100	90	80	170
	Tarifa	Capacidade Disponível	Carregador 2	Carregador 1	TOTAL

ANEXO II – TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS DO CONTRATO DE TRANSPORTE (“TCG”)

CLÁUSULA PRIMEIRA – OBJETO

- 1.1 O presente anexo constitui parte integrante e inseparável do CONTRATO MASTER e tem por objeto estabelecer os termos e condições aplicáveis, de forma obrigatória, ao TRANSPORTADOR e ao CARREGADOR, tanto à prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA como do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA, relativos aos PRODUTOS DE CURTO PRAZO e aos PRODUTOS ANUAIS, a serem contratados nos termos do Anexo III ou Anexo IV, respectivamente.
- 1.2 Estes Termos e Condições Gerais serão incorporados a todos os CONTRATOS DE TRANSPORTE que forem celebrados no âmbito do CONTRATO MASTER.

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;

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

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;

ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE: Atribuição de CAPACIDADE DE TRANSPORTE no Gasoduto Bolívia-Brasil a ser definida ao longo do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE, conforme CONTRATO MASTER;

ALOCAÇÃO PRO RATA: ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE resultante de uma redução percentual idêntica nas CAPACIDADES SOLICITADAS de todos os CARREGADORES HABILITADOS, de modo a adequar o somatório de suas demandas por capacidade à capacidade do Gasoduto Bolívia-Brasil, conforme CONTRATO MASTER;

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 (PRIMEIRO ÁRBITRO, SEGUNDO ÁRBITRO e TERCEIRO ÁRBITRO): cada um dos membros do tribunal arbitral responsável pela ARBITRAGEM, indicados de acordo com o item 14.3.4 deste TCG;

ÁREA DO CARREGADOR NO POC: área disponível no POC para acesso ao conteúdo e andamento dos PROCESSOS DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE.

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;

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 ALOCADA: parcela da CAPACIDADE DE TRANSPORTE atribuída aos CARREGADORES HABILITADOS, resultante do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE e que será objeto do CONTRATO DE TRANSPORTE, conforme CONTRATO MASTER;

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

CAPACIDADE CONTRATADA: CAPACIDADE DE TRANSPORTE que o TRANSPORTADOR é obrigado a movimentar para o CARREGADOR, nos termos do respectivo contrato de transporte;

CAPACIDADE DISPONÍVEL: é a diferença entre a CAPACIDADE TÉCNICA e a CAPACIDADE 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 CONTRATADA da REDE DE TRANSPORTE contratada que, temporariamente, não esteja sendo utilizada;

CAPACIDADE RENUNCIADA: significa a parcela ou totalidade da CAPACIDADE CONTRATADA que o CARREGADOR deseja renunciar, na forma prevista na Cláusula 16 do TCG.

CAPACIDADE SOLICITADA: parcela da CAPACIDADE DE TRANSPORTE requerida pelo CARREGADOR HABILITADO na MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE, na PROPOSTA GARANTIDA ou na SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE, conforme CONTRATO MASTER.

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 FIRME DE ENTRADA ou (ii) CARREGADOR DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME 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 CEDENTE: significa o CARREGADOR, enquanto cedente do seu direito à utilização da CAPACIDADE CONTRATADA, no todo ou em parte, a um CARREGADOR CESSIONÁRIO;

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

CARREGADOR HABILITADO: significa o CARREGADOR signatário do presente CONTRATO MASTER cujo CONTRATO MASTER celebrado com a TBG esteja em pleno vigor 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.

CARREGADOR VENCEDOR: Carregador que ao final do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE celebrará o CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE com o TRANSPORTADOR, conforme CONTRATO MASTER;

CENÁRIO DE REFERÊNCIA: cenário de demanda de contratação de capacidade de transporte estimado pelo TRANSPORTADOR previamente ao início do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUA, conforme CONTRATO MASTER L;

CESSÃO DE CAPACIDADE CONTRATADA OU CESSÃO DE CONTRATO OU CESSÃO: transferência, no todo ou em parte, do direito de utilização da CAPACIDADE CONTRATADA;

CICLO REGULATÓRIO OU CICLO TARIFÁRIO: significa o período durante o qual o TRANSPORTADOR recupera a RMP (ver Nota Técnica ANP- SIM 13/2019);

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 CONTRATAÇÃO: significam as condições estipuladas pelo CARREGADOR HABILITADO em sua SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE para fins da contratação de PRODUTOS DE CURTO PRAZO no âmbito do CONTRATO MASTER, nomeadamente (i) o aceite de uma eventual ALOCAÇÃO *PRO RATA* ou (ii) a exigência de alocação de quantidades mínimas de atendimento e o estabelecimento de uma DISPOSIÇÃO A PAGAR mediante a indicação de uma tarifa máxima, conforme CONTRATO MASTER.

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);

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

CONTA 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 FIRME, que incorpora todos os termos e condições do CONTRATO MASTER, 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 FIRME DE ENTRADA ou (ii) CONTRATO DE TRANSPORTE DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA. Quando utilizando em caixa baixa, “contrato de transporte” significa qualquer contrato, 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 e Cláusula Quinta do CONTRATO MASTER;

CRONOGRAMA: significa, conforme o caso, (i) o cronograma do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO referido na cláusula segunda do Anexo I-A ou (ii) o cronograma do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL referido na cláusula segunda do Anexo I-B, do CONTRATO MASTER;

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 II, Apêndice IV do CONTRATO MASTER, podendo ser referente ao SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA ou SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME 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 FIRME, conforme definida na Cláusula Quarta 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 se 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 se 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;

DISPOSIÇÃO A PAGAR: significa a tarifa máxima que o CARREGADOR HABILITADO aceita pagar pelo SERVIÇO DE TRANSPORTE, conforme indicado em uma determinada SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE e de acordo com as regras de alocação por LEILÃO DE PREÇO UNIFORME disponível no Anexo I-C do CONTRATO MASTER.

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 CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA OU ECNU: significa a remuneração devida ao TRANSPORTADOR, calculada conforme o Anexo II, Apêndice IV deste CONTRATO, podendo ser referente ao SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA ou SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA;

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 II, Apêndice IV do CONTRATO MASTER, podendo ser referente ao SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA ou SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA.

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

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

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

GRANDE DEGRAU DE TARIFA: degrau tarifário grande para ajustar demandas que excedam a oferta de CAPACIDADE DISPONÍVEL, expressos em R\$/MMBtu para cada PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA, conforme CONTRATO MASTER.

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;

LEILÃO DE PREÇO ASCENDENTE: significa o conjunto de regras para alocação de capacidade de transporte aplicável aos PRODUTOS ANUAIS, também conhecido como “*ascending clock*”, que utiliza degraus tarifários para ajustar demandas que excedam a oferta de CAPACIDADE DISPONÍVEL com emprego do (i) GRANDE DEGRAU DE TARIFA, até que a demanda se torne igual ou inferior à oferta, e (ii) PEQUENO DEGRAU DE TARIFA, visando trazer a demanda de volta a um patamar próximo a oferta de CAPACIDADE DISPONÍVEL, conforme mecanismo detalhado Anexo I-D do CONTRATO MASTER.

LEILÃO DE PREÇO UNIFORME: significa o conjunto de regras para alocação de capacidade de transporte de maneira ágil e isonômica que considera a preferência dos CARREGADORES HABILITADOS de acordo com as CONDIÇÕES DE CONTRATAÇÃO por eles definidas em sua SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE, conforme mecanismo detalhado Anexo I-C do CONTRATO MASTER.

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

MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE: documento pelo qual o CARREGADOR HABILITADO manifesta interesse em contratar CAPACIDADE DE TRANSPORTE a ser definida e alocada por meio do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL, de forma não vinculante e sem prejuízo de adequações na TARIFA DE REFERÊNCIA e na CAPACIDADE DISPONÍVEL ofertada nos PONTOS DE ENTREGA ou ZONAS DE SAÍDA, conforme previsão do CONTRATO MASTER. Portanto, é uma etapa do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL na qual o CARREGADOR HABILITADO submete sua MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE não vinculante, mas que é determinante para otimização da oferta de CAPACIDADE DISPONÍVEL e do recálculo das TARIFAS DE REFERÊNCIA, conforme CONTRATO MASTER;

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 nomeação 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 Sétima do CONTRATO;

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

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

PEQUENO DEGRAU DE TARIFA: degrau tarifário pequeno para ajustar demandas que excedam a oferta de CAPACIDADE DISPONÍVEL, expressos em R\$/MMBtu para cada PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA, conforme CONTRATO MASTER.

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 II, Apêndice III do CONTRATO MASTER, 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 no Anexo II, Apêndice III do CONTRATO MASTER, 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 II, Apêndice III do CONTRATO MASTER;

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

PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE: procedimento segundo o qual a CAPACIDADE DISPONÍVEL poderá ser contratada pelo CARREGADOR HABILITADO junto à TBG, podendo ser, conforme o caso, (i) PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO estabelecido no Anexo I-A do CONTRATO MASTER, quando a oferta tiver por objeto os PRODUTOS DE CURTO PRAZO, ou (ii) PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL estabelecido no Anexo I-B do CONTRATO MASTER, quando a oferta tiver por objeto os PRODUTOS ANUAIS;

PRODUTO DE CAPACIDADE: significa a CAPACIDADE DE TRANSPORTE em determinado PONTO DE ENTRADA/ZONA DE SAÍDA em determinado período, objeto de um CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, podendo se referir a um PRODUTO DE CURTO PRAZO ou a um PRODUTO ANUAL, conforme CONTRATO MASTER;

PRODUTOS ANUAIS: Significam os PRODUTOS DE CAPACIDADE, conforme item 3.2 do Anexo I-B do CONTRATO MASTER, e cuja contratação é feita segundo o PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL, conforme CRONOGRAMA disponível no PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE;

PRODUTOS DE CURTO PRAZO: Significam os PRODUTOS DE CAPACIDADE, conforme item 3.2 do Anexo I-A do CONTRATO MASTER, e cuja contratação é feita segundo o PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO, conforme CRONOGRAMA disponível no PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE;

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;

PROPOSTA GARANTIDA: documento pelo qual o CARREGADOR HABILITADO se compromete a adquirir determinada parcela da CAPACIDADE DE TRANSPORTE a ser definida e alocada por meio do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL, e refletida no CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE. Portanto, é uma etapa do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL realizada por meio da submissão, pelos CARREGADORES HABILITADOS, de PROPOSTA GARANTIDA com caráter vinculante, consideradas válidas se o CARREGADOR HABILITADO tiver participado da rodada de MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE, devendo o processo ser repetido, caso necessário, para fins da fixação das TARIFAS e da CAPACIDADE ALOCADA, segundo o mecanismo previsto no item 5.5 do Anexo I-B do CONTRATO MASTER.

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 FIRME DE ENTRADA ou (ii) a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA;

QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA: QUANTIDADE DE GÁS estabelecida no 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 FIRME 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 FIRME 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 FIRME DE ENTRADA ou (ii) a QUANTIDADE DIÁRIA

MEDIDA DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA. 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 FIRME DE ENTRADA ou (ii) QUANTIDADE DIÁRIA NOMINADA DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA;

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

QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA (“QEA”): QUANTIDADE DE GÁS solicitada pelo CARREGADOR, em um determinado DIA OPERACIONAL, que exceda os limites da Quantidade Diária Contratual 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, 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 HABILITADO no PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE, conforme informações do CADASTRO ÚNICO;

RESULTADO DO PROCESSO DE OFERTA E ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE: divulgação dos resultados pela TBG, ao final de cada PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE, conforme CONTRATO MASTER;

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 ANUAL: é o SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME relativo aos PRODUTOS ANUAIS, conforme item 3.2 do Anexo I-B, do CONTRATO MASTER.

SERVIÇO DE TRANSPORTE DE CURTO PRAZO: é o SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME relativo aos PRODUTOS DE CURTO PRAZO, conforme item 3.2 do Anexo I-A, do CONTRATO MASTER.

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

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;

SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE: significa a etapa do processo constante do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO, Anexo I-A do do CONTRATO MASTER, por meio do qual o CARREGADOR HABILITADO solicita a contratação de

forma irrevogável e irretroatável, podendo ser condicionada segundo estipulado no Anexo I-A.

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 II, Apêndice IV do CONTRATO MASTER;

TARIFA DE REFERÊNCIA: tarifa inicial para cada PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA, discriminada com base no CENÁRIO DE REFERÊNCIA desenvolvido pela TBG, conforme CONTRATO MASTER;

TARIFA DE TRANSPORTE FIRME: tarifa a ser cobrada pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR VENCEDOR no âmbito do CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, composta pela TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA, TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA, TARIFA DE CAPACIDADE – EMPACOTAMENTO e TARIFA DE MOVIMENTAÇÃO, a serem definidas ao final do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE e reajustadas em conformidade com o disposto no Apêndice IV deste Anexo II ao CONTRATO MASTER;

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

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

TRIBUNAL ARBITRAL: terá o significado atribuído na Cláusula Quatorze;

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, conforme o PRODUTO DE CAPACIDADE.

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 II, Apêndice III do CONTRATO.

CLÁUSULA TERCEIRA – SERVIÇO DE TRANSPORTE DE GÁS NATURAL

- 3.1 O SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME constitui modalidade de serviço de transporte por meio da qual o TRANSPORTADOR presta ao CARREGADOR, em base firme (salvo nas hipóteses previstas no CONTRATO), 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. A prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME iniciar-se-á a partir da data estabelecida no item 4.1 do CONTRATO, encerrando-se no término do prazo de vigência estabelecido no item 3.1 do CONTRATO.
- 3.2 Observadas as exceções e demais disposições previstas no CONTRATO, incluindo, mas não se limitando, às demais hipóteses previstas neste TCG, constituem obrigações do TRANSPORTADOR:

- (i) Para cada PONTO DE ENTRADA, programar as QUANTIDADES DE GÁS a serem recebidas, com base nas QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS DE ENTRADA;
- (ii) Para cada ZONA DE SAÍDA, programar QUANTIDADES DE GÁS a serem entregues nos PONTOS DE SAÍDA, com base nas QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS DE SAÍDA;
- (iii) Receber, desde que o AGENTE A MONTANTE disponibilize, em cada PONTO DE ENTRADA, as QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS DE ENTRADA, respeitando-se os termos do CONTRATO, e desde que atendidas as ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS;
- (iv) Disponibilizar, para entrega ao CARREGADOR DE SAÍDA, ou a terceiro por ele indicado, em cada ZONA DE SAÍDA, conforme especificado em CONTRATO, as QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS DE SAÍDA, respeitando-se os termos do CONTRATO e desde que atendidas as ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS;
- (v) Informar ao CARREGADOR em caso de qualquer limitação ou interrupção do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME nos casos previstos no CONTRATO; e
- (vi) Faturar mensalmente o valor referente à prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME no âmbito do CONTRATO;

3.3 Observado o disposto no item 8.2 e subitens deste TCG, o TRANSPORTADOR será considerado como tendo descumprido as suas obrigações de receber ou de entregar QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS se, e somente se:

- (i) As QUANTIDADES DE GÁS efetivamente recebidas nos PONTOS DE ENTRADA ou as QUANTIDADES DE GÁS efetivamente entregues na ZONA DE SAÍDA forem menores que as QUANTIDADES DE GÁS programadas para injeção ou para retirada em tais PONTOS DE ENTRADA, PONTOS DE SAÍDA, PONTOS DE INTERCONEXÃO ou ZONA DE SAÍDA; e, concomitantemente
- (ii) A pressão a montante do PONTO DE ENTRADA for maior que a pressão mínima exigida do CARREGADOR DE ENTRADA nos termos do CONTRATO ou a pressão em um ou mais PONTOS DE SAÍDA for menor que a pressão mínima exigida do TRANSPORTADOR nos termos do CONTRATO para retirada pelo CARREGADOR ou por terceiro por ele indicado.

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

- (i) Cobrar e receber o pagamento dos serviços relacionados ao SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME e outros serviços adicionais prestados no âmbito do CONTRATO;
- (ii) Em caso de falta de capacidade técnica, recusar a prestar SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME em relação às QUANTIDADES DE GÁS que excedam a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA DE ENTRADA ou a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA 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 FIRME 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 A cada DIA OPERACIONAL, o CARREGADOR poderá requisitar o transporte de QUANTIDADES DE GÁS que superem a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA no PONTO DE ENTRADA ou na ZONA DE SAÍDA, sendo que fica facultado ao TRANSPORTADOR, após análise de disponibilidade de capacidade técnica, e respeitando-se as Prioridades de Programação estabelecidas na Cláusula Segunda, Apêndice II deste TCG, programar tais quantidades como QUANTIDADES EXCEDENTES AUTORIZADAS (“SERVIÇO EXCEDENTE AUTORIZADO”).

CLÁUSULA QUARTA – CUSTÓDIA DO GÁS

4.1 Desde o momento em que o GÁS é recebido pelo TRANSPORTADOR em um PONTO DE ENTRADA até o momento em que o GÁS é retirado por um CARREGADOR DE SAÍDA (ou terceiro que este indicar) em um PONTO DE SAÍDA, nos termos do CONTRATO, o TRANSPORTADOR terá a custódia do referido GÁS, 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 II, Apêndice IV do CONTRATO MASTER; 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 FIRME, 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 DE ENTRADA em questão.
- 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) 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, autoprodutor 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) 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 Sem prejuízo da aplicação do critério de alocação previsto no item 7.2.1, 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;
 - (b) 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 II, Apêndice IV do CONTRATO MASTER 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 II, Apêndice IV do CONTRATO MASTER 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. deste TCG, 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.

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, independentemente da redução do ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA prevista no Anexo II, Apêndice IV do CONTRATO MASTER, 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, exceto no que se refere à redução aplicável ao ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA, nos termos do Anexo II, Apêndice IV do CONTRATO MASTER.

- 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 II, Apêndice IV do CONTRATO MASTER 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 referidos no item 10.1.1 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 cadastrais na forma do Anexo VII.
- 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, referente a prestação do serviço de transporte.

10.2 Faturamento Dependente de Informações do CARREGADOR

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

- 10.2.2 Quando a informação necessária para fins de emissão dos DOCUMENTOS DE COBRANÇA estiver sob o controle do CARREGADOR, o CARREGADOR deverá prestá-las, com a maior brevidade possível, a partir do momento em que estejam disponíveis, mas, em todo caso, sempre até as 10h (dez horas) do terceiro DIA ÚTIL de cada MÊS, relativo ao MÊS anterior. Caso o CARREGADOR não apresente essas informações ao TRANSPORTADOR, até as 10h (dez horas) do terceiro DIA ÚTIL do mês, o TRANSPORTADOR poderá emitir os DOCUMENTOS DE COBRANÇA com base em informações e estimativas por 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 (i) eventos de medição, nos termos do Apêndice I deste TCG, o respectivo ajuste deverá ser formalizado no DOCUMENTO DE COBRANÇA relativo ao MÊS do término dos procedimentos de apuração previstos no referido Apêndice I, e (ii) do processo de medição previsto no item 3.10 do Apêndice II deste TCG, o respectivo acertamento 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 nos itens 2.7.6 e 2.7.7 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 o (b) 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 item 2.7 do 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 observada a Cláusula 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 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, cuja contagem, nesta última hipótese, se dará em dias corridos.
- 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, 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 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 a outra e que não for pago no prazo contratualmente estabelecido sujeitará a PARTE inadimplente ao seguinte: (a) atualização monetário 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, 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 II, Apêndice IV do CONTRATO MASTER e demais valores devidos pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR nos termos deste CONTRATO não incluem quaisquer TRIBUTOS. Nos DOCUMENTOS DE COBRANÇA, os TRIBUTOS serão acrescidos aos valores devidos pelo CARREGADOR nos termos do CONTRATO.
- 10.7.2 Se, durante o prazo de vigência do CONTRATO, 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, ressalvada a hipótese de apuração de diferenças nas QUANTIDADES DE GÁS transportadas em decorrência de eventos de medição, nos termos da Cláusula 2.7 do Apêndice I deste TCG.
- 11.2. Para se opor, no todo ou em parte, ao pagamento de qualquer DOCUMENTO DE COBRANÇA, a PARTE reclamante deverá efetuar, até a data do seu vencimento, o pagamento integral do valor indicado no DOCUMENTO DE COBRANÇA questionado e notificar a PARTE reclamada a respeito de sua impugnação, informando, em detalhes, a quantia controversa, as razões de seu desacordo, além de outros elementos que julgue importantes para elucidar a controvérsia.
- 11.3. A PARTE reclamada deverá, no prazo de 15 (quinze) DIAS após o recebimento da NOTIFICAÇÃO de impugnação, enviar NOTIFICAÇÃO À PARTE reclamante informando seu entendimento sobre o questionamento apresentado e, se for o caso, restituir a parcela que reconheça ter sido indevidamente cobrada, atualizada pelo índice de correção monetária e acrescida dos juros moratórios conforme item 10.7 acima, 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 10.7, 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 accidental 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 acidental, quebra ou falha de instalações, maquinário ou equipamento pertencente a uma PARTE, ou qualquer evento ligado ao seu negócio, exceto se tal prejuízo acidental, quebra ou falha de instalações, maquinário ou equipamento ocorrer em virtude de um evento de FORÇA MAIOR;
- (iv) atraso no desempenho das obrigações assumidas por contratados 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

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 e ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA 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, caso o evento ou circunstância de FORÇA MAIOR afete o TRANSPORTADOR na sua capacidade de prestar o SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, a parcela do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e do ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA 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 e ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA, no limite do percentual de 10% (dez por cento) da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA de cada mês, até que seja compensado o total do referido crédito ou até o término da vigência deste CONTRATO, o que ocorrer primeiro.

12.9 Evento de FORÇA MAIOR do CARREGADOR

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

12.10 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 (i) atraso por período igual ou superior a 30 (trinta) DIAS contados do seu vencimento, para CONTRATOS cujo objeto seja um PRODUTO ANUAL, ou (ii) qualquer atraso, para CONTRATOS cujo objeto seja um PRODUTO DE CURTO PRAZO, 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 ou 13.1.3.1 desta Cláusula, conforme o caso, deverá ser paga pelo CARREGADOR no prazo de 30 (trinta) DIAS a contar do recebimento da referida NOTIFICAÇÃO.

13.1.3 Observado o item 13.1.3.1 abaixo, na hipótese de rescisão do CONTRATO na forma dos itens 13.1.1 e 13.1.2 desta Cláusula, o CARREGADOR está obrigado a pagar ao TRANSPORTADOR, como indenização aplicável a tal rescisão, o valor das perdas e danos diretos, excluídos os danos indiretos e lucros cessantes. A indenização mínima devida ao TRANSPORTADOR nessa hipótese será correspondente ao valor relativo ao ENCARGO DE SERVIÇO DE

TRANSPORTE somado ao ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA que seriam devidos até o termo final do CONTRATO, deduzindo-se deste valor a receita que venha a ser auferida pelo TRANSPORTADOR, até o último dia do ANO em que ocorrer a rescisão, em decorrência da recontração da capacidade objeto do CONTRATO rescindido, ficando limitada esta dedução ao valor que tenha sido efetivamente pago pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR como indenização aplicável pela rescisão. As PARTES acordarão a forma de eventual restituição ao CARREGADOR de valores pagos ao TRANSPORTADOR a título de rescisão.

13.1.3.1. Especialmente nos CONTRATOS cujo objeto seja um PRODUTO ANUAL, na hipótese de o CARREGADOR não instituir a GARANTIA DO CONTRATO segundo os termos e prazo estabelecidos no item 15.3, e exclusivamente nessa hipótese, o CARREGADOR está obrigado a pagar ao TRANSPORTADOR, como indenização única e aplicável a tal rescisão, o montante correspondente ao valor da GARANTIA DO CONTRATO, não sendo aplicável qualquer tipo de dedução para o caso de recontração de capacidade.

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 (i) atraso por período igual ou superior a 30 (trinta) DIAS contados do seu vencimento, para CONTRATOS cujo objeto seja um PRODUTO ANUAL, ou (ii) qualquer atraso, para CONTRATOS cujo objeto seja um PRODUTO DE CURTO PRAZO, 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 CONTRATADA 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.
- 13.2.3 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.
- 13.2.4 Caso o TRANSPORTADOR não concorde com os valores apresentados pelo CARREGADOR na NOTIFICAÇÃO mencionada no item 13.2.2 desta Cláusula, poderá recorrer à instauração de processo de ARBITRAGEM.

CLÁUSULA QUATORZE – LEI APLICÁVEL E SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS

14.1 Lei Aplicável

- 14.1.1 O CONTRATO será regido e interpretado de acordo com a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 e suas respectivas legislações.

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 distintas 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 3 (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 14.4.1 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 4.5.1 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, 15.3 e 15.4, 15.5 e 15.6, 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 beneficiária 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 IV 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 ser 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 nas seguintes datas:

- (I) Para os CONTRATOS cujo objeto seja um PRODUTO DE CURTO PRAZO, a GARANTIA DO CONTRATO deverá ser prestada com antecedência mínima de 2 (dois) DIAS úteis da data de INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE, conforme estabelecido no PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO, salvo no caso da contratação do PRODUTO 1E (Contrato diário de Entrada) e do PRODUTO 1S (Contrato diário de Saída), para os quais a as garantias estipuladas no item 15.1 deverão ser prestadas e estar disponíveis para o TRANSPORTADOR até a data de INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE.
- (II) Para os CONTRATOS cujo objeto seja um PRODUTO ANUAL, (a) se o CONTRATO tiver DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE fixada em 01 de janeiro do ANO imediatamente seguinte ao ANO em que ocorreu o PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE, a GARANTIA DO CONTRATO deverá ser prestada na data de celebração do CONTRATO, (b) se o CONTRATO tiver DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE fixada em data posterior àquela indicada no item ‘a’, a GARANTIA DO CONTRATO deverá estar disponível para o TRANSPORTADOR com antecedência mínima de 90 (noventa) dias da DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE.

15.1.3 Para os CONTRATOS com duração de até 90 (noventa) dias, até a data estabelecida no item 15.1.2 e, nos meses subsequentes de vigência do CONTRATO, com antecedência mínima 2 (dois) dias úteis do início do referido Mês, o CARREGADOR terá o direito de substituir a prestação das garantias estipuladas no item 15.1 pelo pagamento integral antecipado do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA ou de SAÍDA do CONTRATO em questão. O pagamento antecipado previsto neste item deverá ser realizado em conta bancária de titularidade da TBG, a saber:

BANCO DO BRASIL (001)
AGÊNCIA: 3180-0
CONTA: 354448-6
CNPJ: 01.891.441/0001-93
CHAVE PIX :01.891.441/0001-93
TITULAR: TRANSPORTADORA BRASILEIRA GADOSUTO BOLÍVIA-BRASIL S.A

15.1.3 Nos CONTRATOS cujo objeto seja um PRODUTO DE CURTO PRAZO, sujeito ao procedimento iniciado pelo CARREGADOR segundo o previsto no item 5.2 do CONTRATO MASTER, e com observância estrita ao prazo aqui previsto, 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 e/ou de realizar o pagamento antecipado do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME (“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:

- (i) 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;
- (ii) 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;
- (iii) 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;
- (iv) 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 nos itens 15.2, 15.3, 15.4 e 15.5 abaixo.

15.2 Para contratos de transporte com duração de um DIA (Produtos E1 e S1):

- (i) o Valor da GARANTIA DO CONTRATO será igual ao produto da 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;
- (ii) 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; e
- (iii) A parcela do VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO que, por qualquer razão, não houver sido 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 Para contratos de transporte com duração de 30 (trinta) DIAS (Produtos E30 e S30):

- (i) o VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO será igual ao produto de 30 (trinta) 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;
- (ii) 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; e
- (iii) 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.

15.4 Para contratos de transporte com duração de 90 (trinta) DIAS (Produtos E90 e S90):

- (i) o VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO será igual ao produto de 90 (noventa) 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;

- (ii) Ressalvada qualquer restrição creditícia do CARREGADOR identificada pelo TRANSPORTADOR no momento da utilização do LIMITE DE CRÉDITO, até 67% (sessenta e sete 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; e
- (iii) 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.

15.5 Para contratos de transporte com duração de 60 (sessenta) DIAS (Produtos FA11-E e FA11-S):

- (i) o VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO será igual ao produto de 60 (sessenta) 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;
- (ii) Ressalvada qualquer restrição creditícia do CARREGADOR identificada pelo Transportador no momento da utilização do LIMITE DE CRÉDITO, até 84% (oitenta e quatro 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; e
- (iii) 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.

15.6 Tanto para os demais PRODUTOS DE CURTO PRAZO Flexíveis Anuais, com duração de 121 (cento e vinte e um) DIAS até 334 (trezentos e trinta e quatro) DIAS (demais Produtos Flexíveis Anuais), quanto para os PRODUTOS ANUAIS:

- (i) o VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO será igual ao produto de 100 (cem) 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;
- (ii) O VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO, no todo ou em parte, não poderá ser substituído pelo emprego do LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR

- 15.7 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 o pagamento antecipado ou 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 nos itens 15.2, 15.3, 15.4, 15.5 e 15.6 desta Cláusula (VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO), sob pena de ficar suspenso o SERVIÇO DE TRANSPORTE nos termos do 10.7.2, sem prejuízo da aplicação do disposto no item 13.1.1 deste TCG.
- 15.8 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 15.7;
 - (v) Ser substituída (i) imediatamente, para CONTRATOS cujo objeto seja um PRODUTO DE CURTO PRAZO, ou (ii) em até 30 (trinta) DIAS, para CONTRATOS cujo objeto seja um PRODUTO ANUAL, 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).
- 15.9 Respeitado o prazo de 5 (cinco) DIAS previsto no item 10.7.2, 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.
- 15.9.1 Sem prejuízo do disposto no item 15.9 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 nos termos dos itens 15.7 e 15.8 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 E RENÚNCIA DE CAPACIDADE CONTRATADA

- 16.1 Cessão. Os contratos de transporte, bem como os direitos e obrigações deles decorrentes, poderão ser cedidos por qualquer das PARTES, total ou parcialmente, desde que haja o consentimento por escrito da outra PARTE, o qual não poderá ser imotivadamente negado se atendidos os requisitos do item 16.1.1.
- 16.1.1 Para o consentimento a que se refere o item 16.1, é requisito essencial que a PARTE que pretende ceder o CONTRATO demonstre que o cessionário reúne condições de garantia técnica e solvência econômica satisfatórias para assumir, no todo ou em parte, as obrigações decorrentes da cessão, sem que a outra PARTE incida num risco comercial e econômico maior que o assumido, cabendo a essa PARTE (parte cedida), motivadamente, determinar que o pretense cessionário reúne as condições necessárias à efetivação da cessão pretendida.
- 16.1.2. O TRANSPORTADOR poderá solicitar informações adicionais do CARREGADOR CEDENTE para dirimir eventuais dúvidas e obter informações adicionais sobre a solicitação de cessão da CAPACIDADE CONTRATADA.
- 16.2 A cessão da CAPACIDADE CONTRATADA, pelo CARREGADOR CEDENTE ao CARREGADOR CESSIONÁRIO, será realizada por meio do ACORDO DE CESSÃO DE CAPACIDADE, nos termos da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, sem que o TRANSPORTADOR incida num risco comercial, operacional ou econômico maior que o assumido ao tempo da contratação original, observando-se o previsto abaixo:
- 16.2.1 Observados os itens acima, a cessão pelo prazo total remanescente do CONTRATO exonerará o CARREGADOR CEDENTE de suas obrigações contratuais cedidas, aplicando-se o disposto a seguir:
- (i) A cessão de apenas de uma parcela da CAPACIDADE CONTRATADA será realizada mediante a celebração de (a) termo aditivo ao presente CONTRATO para refletir a nova CAPACIDADE CONTRATADA e (b) novo CONTRATO DE TRANSPORTE entre o TRANSPORTADOR e o CARREGADOR CESSIONÁRIO;
 - (ii) A cessão da totalidade da CAPACIDADE CONTRATADA será realizada mediante a (a) extinção do presente CONTRATO e (b) celebração de um novo CONTRATO DE TRANSPORTE entre o TRANSPORTADOR e o CARREGADOR CESSIONÁRIO.
- 16.2.2 Observados os itens 16.1 e seguintes acima, a cessão por período inferior ao prazo remanescente do CONTRATO exonerará o CARREGADOR CEDENTE das suas obrigações contratuais cedidas. Nesse caso, tanto a cessão de apenas uma parcela da CAPACIDADE CONTRATADA como da sua totalidade será realizada mediante a celebração de (a) termo aditivo ao presente CONTRATO para refletir a CAPACIDADE CONTRATADA remanescente e o seu prazo de vigência e (b) na celebração de um novo CONTRATO DE TRANSPORTE entre o TRANSPORTADOR e o CARREGADOR CESSIONÁRIO.
- 16.2.3 Ao término do prazo da vigência da cessão da CAPACIDADE CONTRATADA cedida nos termos

do item 16.2.2, o presente Contrato será reestabelecido às condições em vigor imediatamente antes da cessão.

- 16.3 Sem prejuízo de qualquer disposição de LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, o ACORDO DE CESSÃO DE CAPACIDADE deverá conter, no mínimo:
- (i) Prazo da CESSÃO DE CAPACIDADE CONTRATADA e data de início sujeita à celebração de um novo CONTRATO DE TRANSPORTE entre o TRANSPORTADOR e o CARREGADOR CESSIONÁRIO;
 - (ii) CAPACIDADE CONTRATADA cedida, por ZONA DE SAÍDA e PONTO DE ENTRADA, conforme o caso;
 - (iii) Remunerações e condições de pagamento;
 - (iv) Cláusulas que disciplinem, para o CARREGADOR CESSIONÁRIO, os procedimentos necessários para a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE, nos termos do presente CONTRATO.
- 16.4 O CARREGADOR CEDENTE deverá manter o TRANSPORTADOR permanentemente informado sobre suas tratativas preliminares para efetivar uma CESSÃO DE CAPACIDADE CONTRATADA, bem como sobre o início, andamento e perspectiva de conclusão da negociação do correspondente ACORDO DE CESSÃO DE CAPACIDADE, devendo apresentar ao TRANSPORTADOR, no prazo mínimo de 90 (noventa) dias antes da previsão de celebração do ACORDO DE CESSÃO DE CAPACIDADE, sua intenção em ceder total ou parcialmente a CAPACIDADE CONTRATADA. As operações de cessão da CAPACIDADE CONTRATADA só terão efeito perante o TRANSPORTADOR e o presente CONTRATO após celebração de um novo CONTRATO DE TRANSPORTE entre o TRANSPORTADOR e o CARREGADOR CESSIONÁRIO, de forma que o TRANSPORTADOR possa cumprir suas obrigações previstas em LEGISLAÇÃO APLICÁVEL e operacionalizar o atendimento ao CARREGADOR CESSIONÁRIO.
- 16.5 Os prazos máximos de vigência, as condições tarifárias e não tarifárias dos ACORDOS DE CESSÃO DE CAPACIDADE deverão ser compatíveis, do ponto de vista comercial e operacional, com os CONTRATOS DE TRANSPORTE cedidos, ressalvados eventuais custos decorrentes da cessão, os quais deverão ser suportados financeiramente pelo CARREGADOR CEDENTE ou pelo CESSIONÁRIO, conforme estipulado no ACORDO DE CESSÃO.
- 16.6 Renúncia. Nos termos da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, o CARREGADOR poderá renunciar à CAPACIDADE CONTRATADA, parcial ou integralmente, estando sujeito à recontratação da CAPACIDADE RENUNCIADA para a efetiva descontratação da CAPACIDADE CONTRATADA.
- 16.6.1 Para a renúncia de que trata o item 16.6 acima, o CARREGADOR deve informar ao TRANSPORTADOR o seu interesse em renunciar à CAPACIDADE CONTRATADA por meio de carta encaminhada na forma do item 8.2.1 do CONTRATO DE TRANSPORTE.
- 16.6.2 O TRANSPORTADOR, após receber a carta supramencionada, ofertará a CAPACIDADE RENUNCIADA através do POC, respeitando o PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE, ficando a oferta da CAPACIDADE RENUNCIADA sujeita ao CRONOGRAMA do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO ao qual for submetida, seja anual ou de curto prazo.

- 16.6.3 Somente após a efetiva contratação da CAPACIDADE RENUNCIADA, pelo prazo remanescente do CONTRATO DE TRANSPORTE, cessarão as obrigações do CARREGADOR. Até a celebração do novo contrato de transporte entre o TRANSPORTADOR e o(s) novo(s) carregador(es), todas as obrigações decorrentes do CONTRATO DE TRANSPORTE, incluindo o pagamento dos DOCUMENTOS DE COBRANÇA devidos até a celebração do novo contrato de transporte, permanecerão válidas e exigíveis.
- 16.6.3.1 Uma vez suprida a condição prevista no item 16.6.3 acima, as PARTES ratificarão o encerramento das obrigações decorrentes do CONTRATO DE TRANSPORTE, celebrando termo de encerramento e quitação de contrato ou outro instrumento equivalente.

CLÁUSULA DEZESSETE – CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL

- 17.1 A ocorrência potencial de CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL estará condicionada à caracterização da não-utilização sistemática da CAPACIDADE CONTRATADA em determinado PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA, de acordo com os seguintes termos e condições:
- 17.2 Pré-requisitos para Caracterização de Não Utilização de CAPACIDADE CONTRATADA de Modo Sistemático
- 17.2.1 A caracterização de potencial não-utilização sistemática da CAPACIDADE CONTRATADA em um determinado PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA, estará condicionada à ocorrência simultânea das seguintes situações:
- (i) Há interesse de terceiros em contratar SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME ANUAL e/ou SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE CURTO PRAZO no referido PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA, conforme o caso, registrado formalmente por meio de plataforma eletrônica mantida pelo TRANSPORTADOR;
 - (ii) Não há CAPACIDADE TÉCNICA disponível no PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA, conforme o caso, para contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME;
 - (iii) O CARREGADOR que possui CAPACIDADE CONTRATADA no PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA em questão utilizou, na média aritmética simples calculada com base nas QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS DE SAÍDA ou nas QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS DE ENTRADA, conforme aplicável, menos do que 80% da CAPACIDADE CONTRATADA neste PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA, conforme o caso, durante um intervalo de (i) 2 (duas) semanas, para contratos de transporte com duração inferior a 1 (um) ano e, (ii) de 4 (quatro) meses, para contratos de transporte de duração de um ano. O primeiro período de avaliação iniciar-se-á na DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE e será seguido pelos demais, sucessivamente, durante a vigência do CONTRATO, sendo que a verificação será feita de forma isolada em cada período, desconsiderando-se as médias observadas nos períodos precedentes.
- 17.2.2 Considerar-se-á, para fins de verificação de utilização da CAPACIDADE CONTRATADA, a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA por PONTO DE ENTRADA ou a QUANTIDADE DIÁRIA

CONTRATADA por ZONA DE SAÍDA, conforme o caso, vigente durante período de avaliação em referência.

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

- (i) que por sua natureza apresentem variações sazonais de injeção ou retirada de gás como, por exemplo, aqueles destinados à geração termelétrica;
- (ii) com entregas ou recebimento de quantidades de gás em regime de batelada;
- (iii) que tiveram a utilização da CAPACIDADE CONTRATADA reduzida por causa da ocorrência de eventos de FORÇA MAIOR; MANUTENÇÕES PROGRAMADAS ou FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE;
- (iv) com prazo de duração inferior a 90 (noventa) dias.

17.3 Procedimentos para Caracterização de Não Utilização de CAPACIDADE CONTRATADA de Modo Sistemático

17.3.1 Até 10 (dez) DIAS após o encerramento de cada período de avaliação, o TRANSPORTADOR, se verificada a ocorrência simultânea das situações previstas no item 17.2 acima, informará o resultado da avaliação à ANP.

17.3.2 Caso tenham sido satisfeitos os pré-requisitos para caracterização de potencial não utilização de CAPACIDADE CONTRATADA de modo sistemático, na forma do item 17.2 desta Cláusula, o CARREGADOR será notificado pelo TRANSPORTADOR, em até 5 (cinco) DIAS após o fim do prazo estipulado no item 17.3.1 desta Cláusula, da ocorrência de indícios de possível situação de CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL.

17.3.3 Juntamente com a notificação prevista no item 17.3.2 desta Cláusula, o TRANSPORTADOR notificará a ANP sobre a potencial não utilização de CAPACIDADE CONTRATADA de modo sistemático.

17.3.4 Não restando caracterizado o CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL, a notificação realizada perderá efeito.

17.3.5 Caso reste caracterizado o CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL, será promovida a transferência ou não, no todo ou em parte, da CAPACIDADE CONTRATADA não utilizada.

17.3.6 Se ao término dos procedimentos previstos na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL para fins de apuração da efetiva existência de CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL e havendo decisão da ANP confirmando a existência de CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL, o TRANSPORTADOR adotará a seguinte procedimento para gerenciamento do CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL:

- (i) Até 15 (quinze) DIAS da caracterização de CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL e para fins da transferência da CAPACIDADE CONTRATADA não utilizada, o TRANSPORTADOR

procederá à oferta da capacidade objeto de transferência aos terceiros interessados que registraram suas demandas de acordo com o item 17.2.1 (i) desta Cláusula, para utilização de capacidade do referido PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA, por meio da Plataforma Eletrônica, da forma descrita abaixo:

- (ii) A capacidade será ofertada a cada terceiro interessado que tenha manifestado interesse por meio da Plataforma Eletrônica, com prioridade que obedece a ordem cronológica, de acordo com a data de registro das demandas efetuadas pela Plataforma Eletrônica.
- (iii) O primeiro interessado, de acordo com o item (i) acima, poderá adquirir a capacidade ofertada em todo ou em parte.
- (iv) No caso de a capacidade objeto de transferência ter sido adquirida parcialmente pelo primeiro interessado, a capacidade remanescente será ofertada ao segundo interessado cadastrado por meio da Plataforma Eletrônica, e assim sucessivamente, até que toda a capacidade objeto de transferência seja recontratada.
- (v) O novo carregador deverá atender às condições de qualificação técnica e financeira satisfatórias para assumir, no todo ou em parte, a CAPACIDADE CONTRATADA objeto de transferência, sem que o TRANSPORTADOR incida num risco comercial, operacional ou econômico maior que o assumido ao tempo da contratação original, cabendo ao TRANSPORTADOR determinar se o novo carregador reúne as condições necessárias à efetivação da contratação pretendida, justificando eventual negativa.
- (vi) Em nenhuma hipótese a transferência de capacidade para um outro carregador na forma estipulada nesta cláusula poderá impor um resultado negativo, seja financeiro ou de outra natureza, ao TRANSPORTADOR, ou colocá-lo em situação econômica diferente daquela existente antes da transferência.

17.4 Direitos e Obrigações do CARREGADOR cuja CAPACIDADE CONTRATADA foi transferida:

- 17.4.1 A partir da data da transferência de capacidade, o CARREGADOR perde o direito de reserva da capacidade objeto de transferência, mas poderá utilizá-la até que as quantidades sejam efetivamente recontratadas pelo(s) novo(s) carregador(es) contratantes.
- 17.4.2 A efetiva transferência da capacidade por força da caracterização de CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL está condicionada à celebração, para essa finalidade, de um contrato de transporte com o(s) novo(s) carregador(es), segundo os mesmos termos e condições do presente CONTRATO, ou de um termo aditivo ao presente CONTRATO.
- 17.4.3 Caso a CAPACIDADE CONTRATADA seja transferida por prazo inferior ao do término do CONTRATO, ao final do período da transferência de capacidade de transporte, a CAPACIDADE CONTRATADA volta a estar plenamente disponível para o carregador inicialmente detentor da CAPACIDADE CONTRATADA, até o término do período de vigência do contrato de transporte em questão, observando-se, no que se aplicar, o disposto no item 17.4.2 desta Cláusula.

- 17.4.4 O CARREGADOR que teve sua capacidade transferida, ainda que não disponha mais do correspondente direito de reserva, nos termos do item 17.4.1, permanecerá obrigado a cumprir com todas as obrigações previstas no CONTRATO, em particular as de natureza financeira, como o pagamento integral de todos os encargos devidos nos termos do Anexo II, Apêndice IV do CONTRATO MASTER e da apresentação das garantias contratualmente previstas, referentes à CAPACIDADE CONTRATADA objeto de transferência, até a data de término do CONTRATO, ou até que tal capacidade seja efetivamente contratada pelo(s) terceiro(s) interessado(s) na forma do item 17.4.2, observando-se, sempre, o previsto no item 17.3.6, ambos itens desta Cláusula do TCG.

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

- 19.1.1 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.
- 19.1.2 Observado o disposto no item 19.1.2 e 19.1.3, 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.
- 19.1.3 Acordam as PARTES que os ajustes para refletir as novas condições do CÓDIGO DE REDE, conforme item 19.1.1, 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 termos da regulamentação aplicável.

CLÁUSULA VINTE – AJUSTES NO CONTRATO MASTER VIGENTE DETERMINADOS PELA ANP

- 20.1. Os contratos de transporte firmados entre as PARTES serão regidos pelo Contrato Master vigente aprovado pelo órgão regulador ANP para cada ANO calendário do ciclo tarifário.

- 20.2 Havendo determinação da ANP e/ou alteração da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL ao presente CONTRATO MASTER ou aos contratos de transporte celebrado em seu âmbito que, no entender da Autarquia, deva ser refletida nos termos e condições deste CONTRATO MASTER ao longo de sua vigência ou nos termos e condições de qualquer contrato de transporte celebrado no âmbito deste CONTRATO MASTER, as PARTES se comprometem, mediante ato formal da ANP, a realizar os ajustes necessários no CONTRATO MASTER e/ou nos contratos de transporte, conforme o caso, para refletir a referida determinação da ANP e/ou alteração da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL (“MODIFICAÇÃO DETERMINADA”), ressalvando-se que qualquer MODIFICAÇÃO DETERMINADA somente não será implementada se implicar, justificadamente, riscos operacionais e/ou custos adicionais e/ou perda de receita para as PARTES. A ANP concederá prazo razoável para que as PARTES possam avaliar as implicações da MODIFICAÇÃO DETERMINADA antes de efetivá-la.
- 20.3 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 19 do TCG.
- 20.4 As PARTES aceitam e reconhecem que, uma vez atendidos os requisitos dos itens 20.2 e 20.3 acima, bem como daqueles previstos na Cláusula 19 do TCG, conforme o caso, as PARTES estarão obrigadas a celebrar termo aditivo ao presente CONTRATO MASTER e/ou aos contratos de transporte celebrados em seu âmbito, 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.
- 20.5 O descumprimento desta obrigação por qualquer das PARTES em relação à celebração de um termo aditivo a um CONTRATO DE TRANSPORTE ou ao presente CONTRATO MASTER terá o seguinte tratamento: (i) se não houver nenhum CONTRATO DE TRANSPORTE em vigor em relação ao presente CONTRATO MASTER no momento da caracterização do descumprimento, aplicar-se-á o disposto 7.2 deste CONTRATO MASTER ou (ii) havendo um ou mais CONTRATOS DE TRANSPORTE em vigor ao tempo da caracterização do descumprimento, tal descumprimento será equiparado a um inadimplemento da PARTE no(s) CONTRATO(S) 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 irretroatável e incondicional a manter o TRANSPORTADOR a salvo e indene de qualquer demanda feita por qualquer pessoa junto ao TRANSPORTADOR em decorrência de DANOS POR GÁS DESCONFORME, 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 devem estar em conformidade com a Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (Lei nº 13.709/18) - LGPD, assumindo, de forma ilimitada 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, no âmbito deste CONTRATO MASTER e/ou do CONTRATO DE TRANSPORTE.

CLÁUSULA VINTE E TRÊS – ÉTICA E ANTICORRUPÇÃO

- 23.1. Em relação às operações, serviços e outras atividades relativas a este CONTRATO MASTER e outros instrumentos decorrentes ou conexos, 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 MASTER e/ou no 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 MASTER e/ou no 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.
- 23.5. Qualquer descumprimento das obrigações assumidas nesta Cláusula, constituirá inadimplemento deste CONTRATO MASTER e do CONTRATO DE TRANSPORTE, caso firmado entre as PARTES, dando direito ao TRANSPORTADOR de suspender e/ou rescindir este CONTRATO MASTER e/ou 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 MASTER e/ou ao 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 12h (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 n°1, 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 n°1 de 2013, desde que o ponto de operação esteja

dentro dos Intervalos de Vazão Mensurável especificados no projeto, nos termos do Anexo II, Apêndice III do CONTRATO MASTER.

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 n°1, 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 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 n°1, 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 n°1, de 10 de junho de 2013.

2.7 Correção de Erros e Falhas de Medição

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 O erro máximo admissível para os instrumentos que compõem o SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL será:
- 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 n°1, 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 N1, 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 (dezesesseis) DIAS para quaisquer medidores de PONTO DE ENTRADA ou (ii) 45 (quarenta e cinco) DIAS para os medidores de PONTOS DE SAÍDA, em ambos os casos contados regressivamente a partir da data de identificação do erro do SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL;
- 2.7.4.2 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:
- 2.7.4.2.1 Equação de conversão das vazões para a condição de base:

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

- 21.2.3.5.1. 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:

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

Onde:

<i>EP</i>	corresponde ao erro individual do equipamento medidor de pressão;
-----------	---

<i>EQ</i>	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;

2.7.4.2.2 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:

<i>GNC</i>	corresponde ao GÁS NÃO CONTADO do DIA OPERACIONAL em questão;
<i>E_j</i>	corresponde ao EMPACOTAMENTO total do DIA OPERACIONAL em questão;
<i>E_{j-1}</i>	corresponde ao EMPACOTAMENTO total do DIA OPERACIONAL anterior ao DIA OPERACIONAL em questão;
<i>QDRR_j</i>	corresponde ao total das QUANTIDADES DIÁRIAS MEDIDAS DE ENTRADA, no DIA OPERACIONAL em questão;
<i>QDRE_j</i>	corresponde ao total das QUANTIDADES DIÁRIAS MEDIDAS DE SAÍDA, no DIA OPERACIONAL em questão;
<i>GCOM_j</i>	corresponde ao GÁS COMBUSTÍVEL utilizado no DIA OPERACIONAL em questão;
<i>QPO_j</i>	corresponde às PERDAS OPERACIONAIS apuradas no DIA OPERACIONAL em questão;
<i>QPE_j</i>	corresponde às PERDAS EXTRAORDINÁRIAS apuradas no DIA OPERACIONAL em questão;
<i>j</i>	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 USO 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. 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.

4.2.5 Caso o TRANSPORTADOR não apresente NOTIFICAÇÃO, valerá o disposto no planejamento semestral de MANUTENÇÃO PROGRAMADA.

4.2.6 No caso de uma MANUTENÇÃO PROGRAMADA, o CARREGADOR permanecerá obrigado a pagar o ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA 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 e ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA 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 Anexo II, Apêndice IV do CONTRATO MASTER.

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
<i>QDCS</i>	QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA DE SAÍDA
<i>QDCE_o</i>	quantidade diária contratada de entrada nos demais contratos de transporte do CARREGADOR com o TRANSPORTADOR.
<i>QDCS_o</i>	quantidade diária contratada de saída nos demais contratos de transporte do CARREGADOR com o TRANSPORTADOR.

- 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 Anexo II, 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

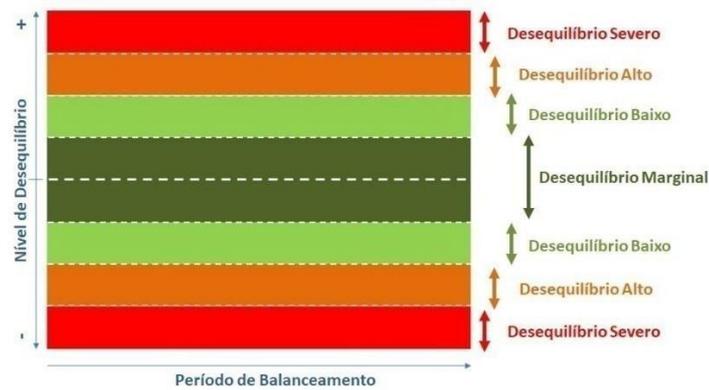
tal obrigação, o TRANSPORTADOR disponibilizará ferramentas para acompanhamento do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA e do SALDO DE DESEQUILÍBRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR, conforme descrito nos itens 1.8.1, 1.8.2 e 1.8.3 a seguir.

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:

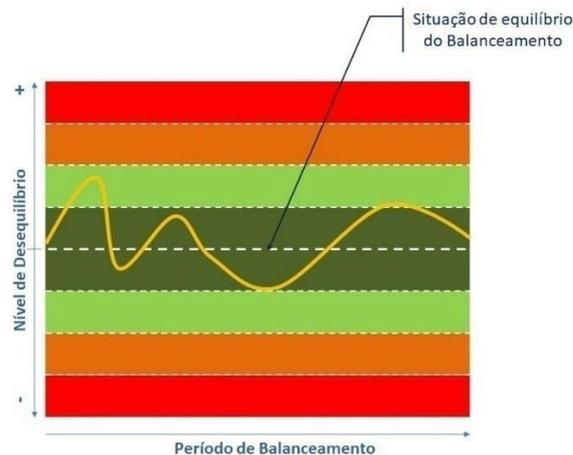


1.8.2 Curvas de Balanceamento e SALDO DE DESEQUILÍBRIO

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 PORTIFÓLIO 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 E ENTRADA e/ou para correção de desequilíbrios negativos pré-existentes.
<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-existentes.

- 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 , 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, irretroatável 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 do 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, irretroatável 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 do Apêndice II do, 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 do Apêndice II do TCG. 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, 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. Excetuam-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 Anexo II, Apêndice III CONTRATO, ficando sujeitos, em caso de descumprimento, ao pagamento de penalidade previsto na Cláusula Quarta deste Apêndice II do TCG.

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.

2.2 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 período contratado ou 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 14:59 (quatorze 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 15:00 (quinze) horas de cada DIA OPERACIONAL anterior (“D-1”) e até às 13:59 (treze 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 (dezessete) 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 16:00 (dezesseis) horas do DIA OPERACIONAL (“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 (dezessete) horas de tal DIA OPERACIONAL (“D”) não exceda os limites de tolerância estabelecidos no Anexo II, Apêndice III, do CONTRATO, 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 PONTOS 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 CONTRATADA, localização e limite físico dos PONTOS DE ENTRADA e PONTOS DE SAÍDA, tal como estabelecido no Anexo II, Apêndice III, do CONTRATO.

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 16:59 (dezesseis e cinquenta e nove) 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 da 17:59 (dezesete 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 16:59 (dezesseis 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 (dezesete) 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 da 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 (dezesesseis 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 ANUAL e SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE CURTO PRAZO, 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 ANUAL e nos contratos de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE CURTO PRAZO, 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;

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 VARIÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA para o referido ponto.

3.1.3 Se a VARIÇÃO 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 Anexo II, Apêndice III do CONTRATO, para esse DIA OPERACIONAL, então o CARREGADOR pagará uma penalidade de VARIÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA, conforme estabelecido na Cláusula Quarta deste Apêndice II do TCG.

3.2 VARIÇÃO 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 PROGRAMADA IMPLÍCITA ultrapasse a tolerância de variação instantânea estabelecida no Anexo II, Apêndice III do CONTRATO MASTER, o CARREGADOR estará sujeito ao pagamento de penalidade de VARIÇÃO 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 VARIÇÃO 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 Anexo II, 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 Anexo II, Apêndice III do CONTRATO MASTER

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 Anexo II, Apêndice III do CONTRATO MASTER,
- (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 Anexo II, 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.

4.5.1 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

4.5.2 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 VARIÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA (% DA QDP)	TOLERÂNCIA DE VARIÇÃO 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 m ³ 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 (m ³ /dia)	PRESSÃO DE ENTRADA MÍNIMA (kgf/cm ²)*	PRESSÃO DE ENTRADA MÁXIMA (kgf/cm ²)*
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 m ³ 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 (m ³ /dia)	PRESSÃO DE ENTRADA MÍNIMA (kgf/cm ²)*	PRESSÃO DE ENTRADA MÁXIMA (kgf/cm ²)*
EMED GASCAR	EMED GASCAR	15.000.000	EMED	+/- 10%	+ 10%	500.000 a 15.000.000	55	100
EMED JACUTINGA	EMED JACUTINGA	1.200.000	EMED	+/- 10%	+ 10%	10.000 a 1.200.000	55	100
EMED GUARAREMA	EMED GUARAREMA	15.000.000	EMED	+/- 10%	+ 10%	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 VARIÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA (% DA QDP)*	TOLERÂNCIA DE VARIÇÃO 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

OBS: O Ponto de Entrada Garuva/SC estará disponível para reserva de capacidade mediante a outorga da autorização de operação pela ANP, sendo que a sua efetiva utilização depende da conclusão de estudos, obras e montagem em andamento pela TBG.

APÊNDICE IV –TARIFAS E VALORES A FATURAR

A – TARIFAS

A.1 Valor das Tarifas

A.1.1 Na data de assinatura do presente CONTRATO, os valores das Tarifas cobradas pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR no âmbito do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, excluídos quaisquer TRIBUTOS incidentes sobre o faturamento realizado pelo TRANSPORTADOR, são os disponíveis no POC.

A.1.1.1 As Tarifas para PRODUTOS DE CURTO PRAZO, excluídos quaisquer tributos incidentes sobre o faturamento realizado pelo TRANSPORTADOR, consideram como base as Tarifas dos PRODUTOS ANUAIS para os PONTOS DE ENTRADA e ZONAS/PONTO DE SAÍDA aprovadas pela ANP após a etapa de PROPOSTA GARANTIDA no âmbito do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL, sendo aplicáveis a elas os multiplicadores disponíveis no POC, de acordo com o PRODUTO DE CURTO PRAZO contratado.

A.2. Reajuste Inicial

A.2.1 Para a contratação dos PRODUTOS DE CAPACIDADE no âmbito deste CONTRATO MASTER, 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 do ANO em que ocorreu o PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE, e serão ajustadas em 1º de janeiro do primeiro ANO após a realização do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE 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 PRODUTOS DE CURTO PRAZO, se os CONTRATOS tiverem DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE no mesmo ano em que ocorreu o PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE, publicadas no POC após 1º de janeiro daquele ANO já passaram pelo referido ajuste, conforme estabelece a Nota Técnica nº 01/2021/SIM.

A.3 Reajuste Anual

A.3.1 Para a contratação dos PRODUTOS ANUAIS no âmbito deste CONTRATO MASTER, 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 serão reajustadas todo 1º de janeiro de cada Ano, a partir de 2025, e permanecerão vigentes durante tal ano, aplicando-se como índice de reajuste a média ponderada dos seguintes índices: Índice Geral de Preços – Mercado (IGP-M) e Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), acumulados dos últimos 12 (doze) meses, conforme fórmulas disponíveis no POC.

A.3.2 As tarifas expressas no item A.3.1, respectivamente, deverão ser recalculadas anualmente, permanecendo as novas parcelas vigentes até a data do próximo reajuste.

A.3.3 Caso haja descontinuidade de cálculo de índices citados no CONTRATO MASTER, 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 LEGISLAÇÃO APLICÁVEL.

A.5 Arredondamento

A.5.1 Após o cálculo das TARIFAS, elas sofrerão o arredondamento na quarta casa decimal e serão expressas em R\$/MMBtu, conforme critério estabelecido abaixo:

- (a) Se a casa decimal subsequente ao algarismo a ser arredondado variar de 0 a 4, o algarismo a ser arredondado manterá seu valor;
- (b) Se a casa decimal subsequente ao algarismo a ser arredondado variar de 5 a 9, o algarismo a ser arredondado terá uma unidade somada ao seu valor

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 CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA 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:

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

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” do MÊS em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR;
<i>QEA_i</i>	corresponde ao somatório das QUANTIDADES EXCEDENTES AUTORIZADAS para cada DIA OPERACIONAL “i” do MÊS em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR;
<i>QENA_i</i>	corresponde ao somatório das QUANTIDADES EXCEDENTES NÃO AUTORIZADAS para cada DIA OPERACIONAL “i” do MÊS em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR;
<i>TCE</i>	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA.
<i>TCT</i>	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE.
<i>TM</i>	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE MOVIMENTAÇÃO.
<i>TCS</i>	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA.
<i>TCEmp</i>	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE CAPACIDADE DE EMPACOTAMENTO.

(ii) ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE AUTORIZADO:

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

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>TCE</i>	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA.
<i>TM</i>	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE MOVIMENTAÇÃO.
<i>TCT</i>	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE.
<i>TCS</i>	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DA CAPACIDADE DE SAÍDA.
<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% x QDC
$0,5 \leq QDC < 1 \text{ MM m}^3/\text{d}$	Maior entre: 40% x QDC ou 250 mil m^3/d
$1 \leq QDC < 1,5 \text{ MM m}^3/\text{d}$	Maior entre: 30% x QDC ou 400 mil m^3/d
$1,5 \leq QDC < 4 \text{ MM m}^3/\text{d}$	Maior entre: 20% x QDC ou 450 mil m^3/d
$QDC \geq 4 \text{ MM m}^3/\text{d}$	Maior entre: 15% x QDC ou 800 mil m^3/d

(iii) ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO:

$$ESENA = \sum_{i=1}^N QENA_i \times 2 \times (TCE + TCT + TM + TCS + TCEmp)$$

Onde:

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

(iv) ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA:

$$ECNU = \sum_{i=1}^N [QDC_i - (QDA_i - QEA_i - QENA_i) - QFST_i] \times (TCE + TCT + TCS + TCEmp)$$

Onde:

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

(v) 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>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” 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” 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>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.

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

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

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;
N	corresponde ao número de DIAS OPERACIONAIS no MÊS em questão;
I	corresponde a um determinado DIA OPERACIONAL no MÊS em questão;
$QDC_{c_{GUS}}$	corresponde a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA estabelecida neste CONTRATO para cada DIA OPERACIONAL “ i ” do MÊS em questão, deduzida da QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA ao CARREGADOR para cada DIA “ i ” do referido MÊS segundo os termos do presente CONTRATO
$QDC_{t_{GUS}}$	corresponde ao somatório das QUANTIDADES DIÁRIAS CONTRATADAS estabelecida neste CONTRATO e nos demais contratos de transporte celebrados pelo TRANSPORTADOR para cada DIA OPERACIONAL “ i ” do MÊS em questão, deduzido do somatório das QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS aos carregadores (incluindo o CARREGADOR) para cada DIA “ i ” do referido MÊS segundo os termos do presente CONTRATO.
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.
$QDC_{c_{FLEX}}$	corresponde a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA estabelecida neste CONTRATO para cada DIA OPERACIONAL “ i ” do MÊS;
$QDC_{t_{FLEX}}$	corresponde ao somatório das QUANTIDADES DIÁRIAS CONTRATADAS estabelecida neste CONTRATO e nos demais contratos de transporte celebrados pelo TRANSPORTADOR para cada DIA OPERACIONAL “ i ” do MÊS.
$CF_{FLEX(E)}$	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 e para o cumprimento de obrigações relacionadas com a instituição de garantias financeiras, entre outras.

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 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.

- 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 Anexo II. 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 (CTEs) 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
--------	--------------------	---

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 Firme 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.

ANEXO III – MODELO DE CONTRATO DE TRANSPORTE DE GÁS (ENTRADA)

**CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME
DE GÁS NATURAL DE ENTRADA**

PRODUTOS ANUAIS

PRODUTOS DE CURTO PRAZO

[

ENTRE

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

E

[CARREGADOR]

relativo ao CONTRATO MASTER

CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME 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 seu [CARGO], [NOME], [ESTADO CIVIL], [NACIONALIDADE], [PROFISSÃO], portador da Carteira de Identidade nº [__], expedida pelo [], inscrito no CPF/MF sob o nº [__], de outro lado,

[CARREGADOR], sociedade com sede na [INSERIR NOME DA RUA], nº [], na cidade de [], Estado de [__], inscrita no CNPJ/MF sob o nº [__], doravante denominada “CARREGADOR” neste ato representada por seu [CARGO], [NOME], [ESTADO CIVIL], [NACIONALIDADE], [PROFISSÃO], portador da Carteira de Identidade nº [__], expedida pelo [], inscrito no CPF/MF sob o nº [],

CONSIDERANDO QUE:

- o TRANSPORTADOR possui e opera um sistema de dutos de transporte de gás natural também referido neste CONTRATO como REDE DE TRANSPORTE, que se estende de um ponto na fronteira Bolívia / Brasil, perto de Corumbá, Brasil, percorrendo os Estados de Mato Grosso do Sul e São Paulo até a cidade de Paulínia, onde se divide num ramal para a cidade de Guararema, em São Paulo, e noutro, para a cidade de Canoas, no Estado do Rio Grande do Sul, cruzando os Estados do Paraná e Santa Catarina;
- 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;
- a Lei 14.134 de 8 de abril de 2021 alterou o conceito de chamada pública e sua aplicação, de modo que a sua finalidade passou a ser estabelecer uma estimativa da demanda pelo serviço de transporte e não mais realizar a contratação deste;
- 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”;
- encontra-se em andamento junto à ANP o processo de revisão da Resolução ANP nº 11, de 18 de março de 2016, de forma a compatibilizá-la com os dispositivos legais acima citados;
- o TRANSPORTADOR celebrou, em 25 de fevereiro de 1999, com a Petróleo Brasileiro S.A. (Petrobras), um contrato para prestação de serviço de transporte firme 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”);

- o TRANSPORTADOR celebrou, em 25 de maio de 2008, com a Petróleo Brasileiro S.A. (Petrobras), um contrato para prestação de serviço de transporte firme 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”);
- a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME no âmbito do presente CONTRATO ocorrerá concomitante com a prestação do serviço de transporte firme de gás no âmbito do CONTRATO TCO BRASIL, do Contrato CPAC (em conjunto denominados “CONTRATOS LEGADOS”) e dos CONTRATOS FIRMES E/S, razão pela qual este CONTRATO estabelece condições para preservar os direitos das partes já constituídos no âmbito dos CONTRATOS LEGADOS e dos CONTRATOS FIRMES E/S;
- o CARREGADOR e o TRANSPORTADOR são signatários do CONTRATO MASTER, e que ambas as PARTES do referido contrato estão adimplentes com suas obrigações neles previstas e nos demais contratos de transporte celebrados pelas PARTES;
- O TRANSPORTADOR e o CARREGADOR celebraram CONTRATO MASTER por meio do qual acordaram os termos e condições para participação do CARREGADOR em PROCESSOS DE OFERTA E ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE promovidos pelo TRANSPORTADOR nos termos dos Anexos I-A e I-B do CONTRATO MASTER bem como para a celebração de CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME entre as PARTES, na hipótese de efetiva alocação de CAPACIDADE DE TRANSPORTE em favor do CARREGADOR;
- O CARREGADOR participou de PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE instaurado pelo TRANSPORTADOR para contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, tendo ao término do referido procedimento obtido a alocação de CAPACIDADE DE TRANSPORTE no PONTO DE ENTRADA indicado no item 4.2 deste CONTRATO DE TRANSPORTE em seu favor;
- o presente CONTRATO será regido pelos termos e condições acordados pelo CARREGADOR e TRANSPORTADOR no âmbito do CONTRATO MASTER, incluindo, mas sem limitar, aos termos e condições gerais (“TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS” ou “TCG”);
- 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;
- o CARREGADOR deseja contratar o SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA no PONTO DE ENTRADA indicado neste CONTRATO e segundo a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA alocada pelo processo definido pelo PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE, nos termos e condições previamente acordados pelas PARTES no CONTRATO MASTER;

têm justo e acordado dispor que o presente CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA (“CONTRATO”) reger-se-á pelas cláusulas e condições seguintes:

CLÁUSULA PRIMEIRA – ESTRUTURA, DEFINIÇÕES DE TERMOS E INTERPRETAÇÃO

- 1.1 Este CONTRATO DE TRANSPORTE é celebrado no âmbito do CONTRATO MASTER e regido pelos termos e condições gerais contidos no seu ANEXO II (TCG), conforme item 1.1.1 do CONTRATO MASTER. Tais termos, condições e informações são incorporados aqui integralmente por referência, podendo ser atualizados na forma prevista no referido CONTRATO MASTER. O TCG e as cláusulas específicas pactuadas neste CONTRATO devem ser aplicados e interpretados em conjunto para disciplinar os direitos e obrigações contratuais das PARTES.
- 1.2 Exceto quando forem expressamente definidos de forma diversa no presente CONTRATO DE TRANSPORTE, os termos aqui grafados em caixa alta, no singular ou no plural, em qualquer gênero, terão as definições que lhes são atribuídas na Cláusula Segunda do TCG, que constitui o ANEXO II do CONTRATO MASTER, e outras formas gramaticais de um termo aqui definido terão significados correlatos.
- 1.3 Em caso de conflito entre o disposto neste CONTRATO DE TRANSPORTE e o CONTRATO MASTER, prevalecerá o disposto neste CONTRATO DE TRANSPORTE.
- 1.4 Exceto se expressamente indicado de outra forma neste CONTRATO, (i) uma referência a Cláusula ou Anexo significa referência a uma cláusula ou anexo deste CONTRATO; (ii) 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 Nenhuma regra de interpretação deste CONTRATO será aplicada em desfavor de uma PARTE sob a alegação de ter essa PARTE elaborado e/ou apresentado o referido documento.

CLÁUSULA SEGUNDA – OBJETO

- 2.1 O objeto deste CONTRATO é a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME a partir do PONTO DE ENTRADA indicado no item 4.2, pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR, em cada DIA OPERACIONAL, por meio da REDE DE TRANSPORTE, na forma, prazo e condições estipuladas no CONTRATO.
- 2.2 A QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA e o PONTO DE ENTRADA e eventual alteração da TARIFA DE TRANSPORTE decorrente do LEILÃO DE PREÇO UNIFORME ou do LEILÃO DE PREÇO ASCENDENTE, foram determinados segundo o PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE.
- 2.3 O SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME objeto do presente CONTRATO DE TRANSPORTE será prestado concomitantemente ao SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME objeto dos CONTRATOS LEGADOS, razão pela qual este CONTRATO estabelece condições para preservar os direitos das partes já constituídos no âmbito dos CONTRATOS LEGADOS.

CLÁUSULA TERCEIRA – TARIFA DE TRANSPORTE

- 3.1 A TARIFA DE TRANSPORTE aplicável ao presente CONTRATO é de -----.
- 3.2 As PARTES aceitam e reconhecem que as TARIFAS DE TRANSPORTE estabelecidas no item 3.1 poderão sofrer alterações em virtude de redefinições determinadas ou aprovadas pela ANP, observado o item 9.4 e a cláusula vinte do CONTRATO MASTER. Nessa hipótese, as TARIFAS DE TRANSPORTE deste CONTRATO DE TRANSPORTE passarão a ser as novas tarifas e encargos determinados pela ANP.

CLÁUSULA QUARTA – QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA E PONTO DE ENTRADA

- 4.1 A QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA do presente CONTRATO é de [-] MIL METROS CÚBICOS por DIA.
- 4.2 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 II, Apêndice III do CONTRATO MASTER.

CLÁUSULA QUINTA – INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA

- 5.1 A prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME iniciar-se-á no dia [] de [] de [] e encerrar-se-á no dia [] de [] de [] (“PERÍODO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE”). Qualquer alteração da DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE deverá ser feita por termo aditivo ao presente CONTRATO.
- 5.2 O TRANSPORTADOR não será obrigado a iniciar a prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME no caso de (i) ocorrência de um evento de FORÇA MAIOR; (ii) não outorga, revogação ou suspensão das AUTORIZAÇÕES GOVERNAMENTAIS para a operação das da REDE DE TRANSPORTE, a que o TRANSPORTADOR comprovadamente não tenha dado causa ou (iii) 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 MASTER ou em qualquer outro contrato de transporte a ele vinculado.
- 5.3 Exceto nos casos previstos nos itens 5.2 acima, que não configuram FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, caso o TRANSPORTADOR não esteja apto a iniciar a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME na data estabelecida no item 5.1 acima, no todo ou em parte, em relação à QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA, tal fato será considerado uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, sendo aplicável o disposto nas Cláusulas Oitava e Nona do TCG. O pagamento de tal penalidade não desobrigará o TRANSPORTADOR de quaisquer outras obrigações e responsabilidades previstas no CONTRATO.
- 5.4 O TRANSPORTADOR não estará obrigado a pagar qualquer outra penalidade ou indenização ao CARREGADOR pelo atraso no início da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE, além daquelas referenciadas no item 5.3 acima.

CLÁUSULA SEXTA – PRAZO DE VIGÊNCIA E TÉRMINO DO CONTRATO

- 6.1 O presente CONTRATO será válido a partir da data de sua assinatura e seu término ocorrerá na mesma data do encerramento do PERÍODO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, conforme previsto no item 5.1 do presente CONTRATO.

CLÁUSULA SÉTIMA – DECLARAÇÕES E GARANTIAS

- 7.1 As PARTES declaram e garantem reciprocamente que, na data de celebração deste CONTRATO:

- (i) possuem plenos poderes para celebrar o presente CONTRATO e os demais instrumentos a eles relacionados, bem como para assumir validamente e cumprir integralmente todas as obrigações deles decorrentes;
- (ii) as pessoas naturais que assinam o presente CONTRATO na qualidade de representantes legais, encontram-se plenamente autorizadas a fazê-lo, sem qualquer reserva ou limitação e sem a necessidade de obtenção de qualquer autorização legal, contratual ou estatutária que, nesta data, ainda não tenha sido obtida;
- (iii) As certidões fornecidas pelo CARREGADOR quando da celebração do CONTRATO MASTER, conforme previsto no processo para cadastro disponível no POC foram novamente emitidas pelo CARREGADOR e não apresentam, na data de celebração do presente CONTRATO, nenhuma alteração em relação àquelas apresentadas quando da celebração do CONTRATO MASTER;
- (iv) O CARREGADOR encontra-se adimplente com todas suas obrigações perante o TRANSPORTADOR segundo o previsto nos contratos de transporte que tenham sido celebrados no âmbito do CONTRATO MASTER;
- (v) a celebração deste CONTRATO e/ou o cumprimento das obrigações nele contempladas não entram em conflito com (a) qualquer dispositivo dos respectivos contratos ou estatutos sociais das PARTES; (b) qualquer dispositivo de natureza administrativa ou legal aplicável às PARTES; e/ou (c) qualquer determinação, intimação, decisão ou ordem emitida por qualquer autoridade que possa afetar, direta ou indiretamente, a capacidade das PARTES de celebrar e cumprir as disposições do presente CONTRATO;
- (vi) em relação às operações, serviços e outras atividades relativas a este CONTRATO cumprem e cumprirão com toda e qualquer LEGISLAÇÃO APLICÁVEL relativa à coibição de atos de corrupção, suborno ou lavagem de dinheiro, garantindo não ter autorizado, ofertado, prometido ou realizado o pagamento ou cessão, direta ou indiretamente, de qualquer suborno, desconto, compensação, restituição, vantagem, ou qualquer outro pagamento ilícito, a quaisquer agentes públicos e/ou membros ou representantes de qualquer AUTORIDADE GOVERNAMENTAL, que pudesse resultar em qualquer violação a qualquer LEGISLAÇÃO APLICÁVEL anticorrupção, em especial a Lei 12.846/2013, bem como que não realizarão tais atos a partir da data de celebração deste CONTRATO.

CLÁUSULA OITAVA – DISPOSIÇÕES DIVERSAS

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

8.2 Notificações.

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

Se para o TRANSPORTADOR:

TRANSPORTADORA BRASILEIRA GASODUTO BOLÍVIA BRASIL S/A - TBG

Endereço: Praia do Flamengo 200/25^o andar, Flamengo CEP 22210-901 Rio de Janeiro - RJ

Telefone: (21) [_____] Em atenção a: [_____]

Endereço eletrônico: [_____]

Se para o CARREGADOR:

[NOME DO CARREGADOR].

Endereço: Avenida xxxx, xx/y^o andar, nmn CEP 00000-000 Rio de Janeiro - RJ Telefone: (21) [_____]

Em atenção a: [_____] Endereço eletrônico: [_____]

8.2.2 Qualquer uma das PARTES terá o direito de modificar o seu domicílio ou destinatário mediante NOTIFICAÇÃO transmitida à outra.

8.2.3 As NOTIFICAÇÕES exigidas ou permitidas nos termos deste CONTRATO, poderão ser enviadas por carta registrada (com Aviso de Recebimento), por meio de correio eletrônico ou, ainda, por qualquer outro meio que venha a ser acordado por escrito pelas PARTES, desde que se possa comprovar o seu recebimento.

8.2.4 Qualquer NOTIFICAÇÃO será considerada válida na data de recebimento, ou na data da recusa do seu recebimento pelo destinatário.

8.3 Tolerância.

8.3.1 Toda e qualquer tolerância quanto ao cumprimento pelas PARTES dos prazos e condições estabelecidos nos Anexos ou no CONTRATO não significará alteração ou novação das disposições ora pactuadas ou renúncia a qualquer direito decorrente destes Anexos ou do CONTRATO. Qualquer renúncia ou novação só será considerada válida caso manifestada por escrito e em comum acordo pelas PARTES.

8.4 Modificações.

8.4.1 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.

- 8.4.2 Este CONTRATO não poderá ser alterado senão por aditivo contratual assinado por ambas as PARTES. O TRANSPORTADOR deverá, antes da celebração de um aditivo contratual, enviá-lo à ANP, nos termos da Resolução ANP nº 11, de 16 de março de 2016 ou regulação superveniente.
- 8.4.3 Havendo alteração da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL ao presente CONTRATO que, no entender da ANP, deva ser refletida nos termos e condições deste CONTRATO ao longo de sua vigência, aplicar-se-á o disposto no item 20.2 a 20.5 do CONTRATO MASTER.
- 8.5 Cessão de Direitos e Obrigações e Renúncia de Capacidade. Os direitos e obrigações das PARTES oriundos deste, ou relacionados a este CONTRATO DE TRANSPORTE poderão ser cedidos e/ou a CAPACIDADE CONTRATADA poderá ser renunciada nos termos da Cláusula Dezesesseis do TCG.
- 8.6. Independência das disposições. As disposições deste CONTRATO DE TRANSPORTE são independentes umas das outras, de modo que, se qualquer disposição deste CONTRATO DE TRANSPORTE for considerada ilegal ou inexecutável de acordo com a LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, (i) tal ilegalidade ou inexecutabilidade não afetará a validade das suas demais disposições, nem das disposições do CONTRATO MASTER e/ou de qualquer outro contrato de transporte celebrado entre as PARTES, e (ii) este CONTRATO DE TRANSPORTE e/ou o CONTRATO MASTER continuará a vigorar de conformidade com as suas demais disposições, como se tal disposição ilegal ou inexecutável nunca o tivesse integrado. Nessa hipótese, as PARTES se obrigam a negociar e contratar novas disposições que alcancem, na medida do possível, as que foram consideradas ilegais ou inexecutáveis.
- 8.7 Não impedimento. A celebração pelo CARREGADOR deste CONTRATO DE TRANSPORTE não o impede de celebrar novos contratos de transporte com o TRANSPORTADOR, seja em decorrência de CHAMADAS PÚBLICAS ou de novos PROCESSOS DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE.
- 8.8 Resolução de disputas. Qualquer disputa oriunda deste CONTRATO DE TRANSPORTE ou a ele relacionada será resolvida conforme as regras previstas na Cláusula Quatorze do TCG.
- 8.9 Concordância das PARTES.
- 8.9.1 As PARTES confirmam que negociaram e celebraram este CONTRATO seguindo os princípios de probidade e boa-fé, os quais deverão ser observados pelas PARTES durante toda a execução deste CONTRATO.
- 8.9.2 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. Os representantes legais das PARTES assinam o presente CONTRATO, e possuem poderes suficientes para assinar este CONTRATO em nome e por conta das PARTES, sendo executável de acordo com os seus respectivos termos.
- 8.10 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.

E por estarem justos e combinados, os representantes das PARTES firmam o presente CONTRATO, que segue ainda subscrito por duas testemunhas.

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

[CARREGADOR]

ANEXO IV – MODELO DE CONTRATO DE TRANSPORTE DE GÁS (SAÍDA)

**CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME
DE GÁS NATURAL DE SAÍDA**

PRODUTOS ANUAIS

PRODUTOS DE CURTO PRAZO

ENTRE

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

E

[CARREGADOR]

vinculado ao CONTRATO MASTER

CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA 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 seu [CARGO], [NOME], [ESTADO CIVIL], [NACIONALIDADE], [PROFISSÃO], portador da Carteira de Identidade nº [__], expedida pelo [], inscrito no CPF/MF sob o nº [_] e, de outro lado,

[CARREGADOR], sociedade com sede na [INSERIR NOME DA RUA], nº [], na cidade de [], Estado de [_], inscrita no CNPJ/MF sob o nº [_], doravante denominada “CARREGADOR” neste ato representada por seu [CARGO], [NOME], [ESTADO CIVIL], [NACIONALIDADE], [PROFISSÃO], portador da Carteira de Identidade nº [__], expedida pelo [_], inscrito no CPF/MF sob o nº [_],

CONSIDERANDO QUE:

- o TRANSPORTADOR possui e opera um sistema de dutos de transporte de gás natural também referido neste CONTRATO como REDE DE TRANSPORTE, que se estende de um ponto na fronteira Bolívia / Brasil, perto de Corumbá, Brasil, percorrendo os Estados de Mato Grosso do Sul e São Paulo até a cidade de Paulínia, onde se divide num ramal para a cidade de Guararema, em São Paulo, e noutro, para a cidade de Canoas, no Estado do Rio Grande do Sul, cruzando os Estados do Paraná e Santa Catarina;
- 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;
- a Lei 14.134 de 8 de abril de 2021 alterou o conceito de Chamada Pública e sua aplicação, de modo que a sua finalidade passou a ser estabelecer uma estimativa da demanda pelo serviço de transporte e não mais realizar a contratação deste;
- 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”;
- encontra-se em andamento junto à ANP o processo de revisão da Resolução ANP nº 11, de 18 de março de 2016, de forma a compatibilizá-la com os dispositivos legais acima citados;
- o TRANSPORTADOR celebrou, em 25 de fevereiro de 1999, com a Petróleo Brasileiro S.A. (Petrobras), um contrato para prestação de serviço de transporte firme 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”);

- o TRANSPORTADOR celebrou, em 25 de maio de 2008, com a Petróleo Brasileiro S.A. (Petrobras), um contrato para prestação de serviço de transporte firme 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”);
- a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME no âmbito do presente CONTRATO ocorrerá concomitante com a prestação do serviço de transporte firme de gás no âmbito do CONTRATO TCO BRASIL, do CONTRATO CPAC (em conjunto denominados “CONTRATOS LEGADOS”) e dos CONTRATOS FIRMES E/S, razão pela qual este CONTRATO estabelece condições para preservar os direitos das partes já constituídos no âmbito dos CONTRATOS LEGADOS e dos CONTRATOS FIRMES E/S;
- o CARREGADOR e o TRANSPORTADOR são signatários do CONTRATO MASTER, e que ambas as PARTES do referido contrato estão adimplentes com suas obrigações neles previstas e nos demais contratos de transporte celebrados pelas PARTES;
- O TRANSPORTADOR e o CARREGADOR celebraram CONTRATO MASTER por meio do qual acordaram os termos e condições para participação do CARREGADOR em PROCESSOS DE OFERTA E ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE promovidos pelo TRANSPORTADOR nos termos dos Anexos I-A e I-B do CONTRATO MASTER, bem como para a celebração de CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME entre as PARTES, na hipótese de efetiva alocação de CAPACIDADE DE TRANSPORTE em favor do CARREGADOR;
- O CARREGADOR participou de PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE instaurado pelo TRANSPORTADOR para contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, tendo ao término do referido procedimento obtido a alocação de CAPACIDADE DE TRANSPORTE na ZONA DE SAÍDA indicado no item 4.2 deste CONTRATO DE TRANSPORTE em seu favor;
- o presente CONTRATO será regido pelos termos e condições acordados pelo CARREGADOR e TRANSPORTADOR no âmbito do CONTRATO MASTER, incluindo, mas sem limitar, aos termos e condições gerais (“TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS” ou “TCG”);
- 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;
- o CARREGADOR deseja contratar o SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA na ZONA DE SAÍDA indicado neste CONTRATO e segundo a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA alocada pelo processo definido pelo PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE, nos termos e condições previamente acordados pelas PARTES no CONTRATO MASTER;

têm justo e acordado dispor que o presente CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA (“CONTRATO”) reger-se-á pelas cláusulas e condições seguintes:

CLÁUSULA PRIMEIRA – ESTRUTURA, DEFINIÇÕES DE TERMOS E INTERPRETAÇÃO

- 1.1 Este CONTRATO DE TRANSPORTE é celebrado no âmbito do CONTRATO MASTER e regido pelos termos e condições gerais contidos no seu ANEXO II (TCG), conforme item 1.1.1 do CONTRATO MASTER. Tais termos, condições e informações são incorporados aqui integralmente por referência, podendo ser atualizados na forma prevista no referido CONTRATO MASTER. O TCG e as cláusulas específicas pactuadas neste CONTRATO devem ser aplicados e interpretados em conjunto para disciplinar os direitos e obrigações contratuais das PARTES.
- 1.2 Exceto quando forem expressamente definidos de forma diversa no presente CONTRATO DE TRANSPORTE, os termos aqui grafados em caixa alta, no singular ou no plural, em qualquer gênero, terão as definições que lhes são atribuídas na Cláusula Segunda do TCG, que constitui o ANEXO II do CONTRATO MASTER, e outras formas gramaticais de um termo aqui definido terão significados correlatos.
- 1.3 Em caso de conflito entre o disposto neste CONTRATO DE TRANSPORTE e o CONTRATO MASTER, prevalecerá o disposto neste CONTRATO DE TRANSPORTE.
- 1.4 Exceto se expressamente indicado de outra forma neste CONTRATO, (i) uma referência a Cláusula ou Anexo significa referência a uma cláusula ou anexo deste CONTRATO; (ii) 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 Nenhuma regra de interpretação deste CONTRATO será aplicada em desfavor de uma PARTE sob a alegação de ter essa PARTE elaborado e/ou apresentado o referido documento.

CLÁUSULA SEGUNDA – OBJETO

- 2.1 O objeto deste CONTRATO é a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME até a ZONA DE SAÍDA indicada no item 4.2, pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR, em cada DIA OPERACIONAL, por meio da REDE DE TRANSPORTE, na forma, prazo e condições estipuladas no CONTRATO.
- 2.2 A QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA e a ZONA DE SAÍDA e eventual alteração da TARIFA DE TRANSPORTE decorrente do LEILÃO DE PREÇO UNIFORME ou do LEILÃO DE PREÇO ASCENDENTE, foram determinadas segundo o PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE.
- 2.3 O SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME objeto do presente CONTRATO DE TRANSPORTE será prestado concomitantemente ao SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME objeto dos CONTRATOS LEGADOS, razão pela qual este CONTRATO estabelece condições para preservar os direitos das partes já constituídos no âmbito dos CONTRATOS LEGADOS.

CLÁUSULA TERCEIRA – TARIFA DE TRANSPORTE

- 3.1 A TARIFA DE TRANSPORTE aplicável ao presente CONTRATO é de -----.

- 3.2 As PARTES aceitam e reconhecem que as TARIFAS DE TRANSPORTE estabelecidas no item 3.1 poderão sofrer alterações em virtude de redefinições determinadas ou aprovadas pela ANP, observado o item 9.4 e a cláusula vinte do CONTRATO MASTER. Nessa hipótese, as TARIFAS DE TRANSPORTE deste CONTRATO DE TRANSPORTE passarão a ser as novas tarifas e encargos determinados pela ANP.

CLÁUSULA QUARTA – QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA E ZONA DE SAÍDA

- 4.1 A QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA do presente CONTRATO é de [-] MIL METROS CÚBICOS por DIA.
- 4.2 A ZONA DE SAÍDA do presente CONTRATO é a [-]. Aplicam-se à referida ZONA DE SAÍDA as correspondentes condições de tolerâncias, vazões e intervalos de pressão especificadas no Anexo II, Apêndice III do CONTRATO MASTER.

CLÁUSULA QUINTA- INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA

- 5.1 A prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME iniciar-se-á no dia [] de [] de [] e encerrar-se-á no dia [] de [] de [] (“PERÍODO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE”). Qualquer alteração da DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE deverá ser feita por termo aditivo ao presente CONTRATO.
- 5.2 O TRANSPORTADOR não será obrigado a iniciar a prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME no caso de (i) ocorrência de um evento de FORÇA MAIOR; (ii) não outorga, revogação ou suspensão das AUTORIZAÇÕES GOVERNAMENTAIS para a operação das da REDE DE TRANSPORTE, a que o TRANSPORTADOR comprovadamente não tenha dado causa ou (iii) 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 MASTER ou em qualquer outro contrato de transporte a ele vinculado.
- 5.3 Exceto nos casos previstos nos itens 5.2 acima, que não configuram FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, caso o TRANSPORTADOR não esteja apto a iniciar a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME na data estabelecida no item 5.1 acima, no todo ou em parte, em relação à QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA, tal fato será considerado uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, sendo aplicável o disposto nas Cláusulas Oitava e Nona do TCG. O pagamento de tal penalidade não desobrigará o TRANSPORTADOR de quaisquer outras obrigações e responsabilidades previstas no CONTRATO.
- 5.4 O TRANSPORTADOR não estará obrigado a pagar qualquer outra penalidade ou indenização ao CARREGADOR pelo atraso no início da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE, além daquelas referenciadas no item 5.3 acima.

CLÁUSULA SEXTA – PRAZO DE VIGÊNCIA E TÉRMINO DO CONTRATO

- 6.1 O presente CONTRATO será válido a partir da data de sua assinatura e seu término ocorrerá na mesma data do encerramento do PERÍODO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, conforme previsto no item 5.1 do presente CONTRATO.

CLÁUSULA SÉTIMA – DECLARAÇÕES E GARANTIAS

- 7.1 As PARTES declaram e garantem reciprocamente que, na data de celebração deste CONTRATO:
- (i) possuem plenos poderes para celebrar o presente CONTRATO e os demais instrumentos a eles relacionados, bem como para assumir validamente e cumprir integralmente todas as obrigações deles decorrentes;
 - (ii) as pessoas naturais que assinam o presente CONTRATO na qualidade de representantes legais, encontram-se plenamente autorizadas a fazê-lo, sem qualquer reserva ou limitação e sem a necessidade de obtenção de qualquer autorização legal, contratual ou estatutária que, nesta data, ainda não tenha sido obtida;
 - (iii) As certidões fornecidas pelo CARREGADOR quando da celebração do CONTRATO MASTER, conforme previsto no processo para cadastro disponível no POC foram novamente emitidas pelo CARREGADOR e não apresentam, na data de celebração do presente CONTRATO, nenhuma alteração em relação àquelas apresentadas quando da celebração do CONTRATO MASTER;
 - (iv) O CARREGADOR encontra-se adimplente com todas suas obrigações perante o TRANSPORTADOR segundo o previsto nos contratos de transporte que tenham sido celebrados no âmbito do CONTRATO MASTER;
 - (v) a celebração deste CONTRATO e/ou o cumprimento das obrigações nele contempladas não entram em conflito com (a) qualquer dispositivo dos respectivos contratos ou estatutos sociais das PARTES; (b) qualquer dispositivo de natureza administrativa ou legal aplicável às PARTES; e/ou (c) qualquer determinação, intimação, decisão ou ordem emitida por qualquer autoridade que possa afetar, direta ou indiretamente, a capacidade das PARTES de celebrar e cumprir as disposições do presente CONTRATO;
 - (vi) em relação às operações, serviços e outras atividades relativas a este CONTRATO cumprem e cumprirão com toda e qualquer LEGISLAÇÃO APLICÁVEL relativa à coibição de atos de corrupção, suborno ou lavagem de dinheiro, garantindo não ter autorizado, ofertado, prometido ou realizado o pagamento ou cessão, direta ou indiretamente, de qualquer suborno, desconto, compensação, restituição, vantagem, ou qualquer outro pagamento ilícito, a quaisquer agentes públicos e/ou membros ou representantes de qualquer AUTORIDADE GOVERNAMENTAL, que pudesse resultar em qualquer violação a qualquer LEGISLAÇÃO APLICÁVEL anticorrupção, em especial a Lei 12.846/2013, bem como que não realizarão tais atos a partir da data de celebração deste CONTRATO.

CLÁUSULA OITAVA – DISPOSIÇÕES DIVERSAS

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

8.2 Notificações.

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

Se para o TRANSPORTADOR:

TRANSPORTADORA BRASILEIRA GASODUTO BOLÍVIA BRASIL S/A - TBG

Endereço: Praia do Flamengo 200/25^o andar, Flamengo CEP 22210-901 Rio de Janeiro - RJ

Telefone: (21) [_____] Em atenção a: [_____]

Endereço eletrônico: [_____]

Se para o CARREGADOR:

[NOME DO CARREGADOR].

Endereço: Avenida xxxx, xx/y^o andar, nmn CEP 00000-000 Rio de Janeiro - RJ Telefone:

(21) [_____]

Em atenção a: [_____] Endereço eletrônico: [_____]

8.2.2 Qualquer uma das PARTES terá o direito de modificar o seu domicílio ou destinatário mediante NOTIFICAÇÃO transmitida à outra.

8.2.3 As NOTIFICAÇÕES exigidas ou permitidas nos termos deste CONTRATO, poderão ser enviadas por carta registrada (com Aviso de Recebimento), por meio de correio eletrônico ou, ainda, por qualquer outro meio que venha a ser acordado por escrito pelas PARTES, desde que se possa comprovar o seu recebimento.

8.2.4 Qualquer NOTIFICAÇÃO será considerada válida na data de recebimento, ou na data da recusa do seu recebimento pelo destinatário.

8.3 Tolerância.

8.3.1 Toda e qualquer tolerância quanto ao cumprimento pelas PARTES dos prazos e condições estabelecidos nos Anexos ou no CONTRATO não significará alteração ou novação das disposições ora pactuadas ou renúncia a qualquer direito decorrente destes Anexos ou do CONTRATO. Qualquer renúncia ou novação só será considerada válida caso manifestada por escrito e em comum acordo pelas PARTES.

8.4 Modificações.

8.4.1 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.

- 8.4.2 Este CONTRATO não poderá ser alterado senão por aditivo contratual assinado por ambas as PARTES. O TRANSPORTADOR deverá, antes da celebração de um aditivo contratual, enviá-lo à ANP, nos termos da Resolução ANP nº 11, de 16 de março de 2016 ou regulação superveniente.
- 8.4.3 Havendo alteração da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL ao presente CONTRATO que, no entender da ANP, deva ser refletida nos termos e condições deste CONTRATO ao longo de sua vigência, aplicar-se-á o disposto no item 20.2 a 20.5 do CONTRATO MASTER.
- 8.5 Cessão de Direitos e Obrigações e Renúncia de Capacidade. Os direitos e obrigações das PARTES oriundos deste, ou relacionados a este CONTRATO DE TRANSPORTE poderão ser cedidos e/ou a CAPACIDADE CONTRATADA poderá ser renunciada nos termos da Cláusula Dezesseis do TCG.
- 8.6. Independência das disposições. As disposições deste CONTRATO DE TRANSPORTE são independentes umas das outras, de modo que, se qualquer disposição deste CONTRATO DE TRANSPORTE for considerada ilegal ou inexecúvel de acordo com a LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, (i) tal ilegalidade ou inexecúvel não afetará a validade das suas demais disposições, nem das disposições do CONTRATO MASTER e/ou de qualquer outro contrato de transporte celebrado entre as PARTES, e (ii) este CONTRATO DE TRANSPORTE e/ou o CONTRATO MASTER continuará a vigorar de conformidade com as suas demais disposições, como se tal disposição ilegal ou inexecúvel nunca o tivesse integrado. Nessa hipótese, as PARTES se obrigam a negociar e contratar novas disposições que alcancem, na medida do possível, as que foram consideradas ilegais ou inexecúveis.
- 8.7 Não impedimento. A celebração pelo CARREGADOR deste CONTRATO DE TRANSPORTE não o impede de celebrar novos contratos de transporte com o TRANSPORTADOR, seja em decorrência de CHAMADAS PÚBLICAS ou de novos PROCESSOS DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE.
- 8.8 Resolução de disputas. Qualquer disputa oriunda deste CONTRATO DE TRANSPORTE ou a ele relacionada será resolvida conforme as regras previstas na Cláusula Quatorze do TCG.
- 8.9 Concordância das PARTES.
- 8.9.1 As PARTES confirmam que negociaram e celebraram este CONTRATO seguindo os princípios de probidade e boa-fé, os quais deverão ser observados pelas PARTES durante toda a execução deste CONTRATO.
- 8.9.2 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. Os representantes legais das PARTES assinam o presente CONTRATO, e possuem poderes suficientes para assinar este CONTRATO em nome e por conta das PARTES, sendo exequível de acordo com os seus respectivos termos.
- 8.10 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.

E por estarem justos e combinados, os representantes das PARTES firmam o presente CONTRATO, que segue ainda subscrito por duas testemunhas.

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

[CARREGADOR]