CONTRATO MASTER

SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME

SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO

PRODUTOS ANUAIS

PRODUTOS DE CURTO PRAZO

ENTRE

NOVA TRANSPORTADORA DO SUDESTE S.A. - NTS

e

[**CARREGADOR**]

Sumário

CLÁUSULA PRIMEIRA – ESTRUTURA, DEFINIÇÕES E INTERPRETAÇÃO 6

CLÁUSULA SEGUNDA – OBJETO 8

CLÁUSULA TERCEIRA – HABILITAÇÃO DO CARREGADOR E SOLICITAÇÃO DE ANÁLISE DE LIMITE DE CRÉDITO 8

CLÁUSULA QUARTA – ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE DISPONÍVEL 9

CLÁUSULA QUINTA – CONTRATOS DE TRANSPORTE 9

CLÁUSULA SEXTA – DECLARAÇÕES E GARANTIAS 11

CLÁUSULA SÉTIMA – PRAZO E RESCISÃO 11

CLÁUSULA OITAVA – INDENIZAÇÃO 11

CLÁUSULA NONA – DISPOSIÇÕES GERAIS 12

ANEXO I – A – REGULAMENTO PARA PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DA CAPACIDADE DE CURTO PRAZO 15

ANEXO I – B – REGULAMENTO PARA PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DA CAPACIDADE ANUAL 24

APÊNDICE I – MODELO DE CARTA FIANÇA PARA A GARANTIA DA PROPOSTA GARANTIDA 40

ANEXO I – C – LEILÃO DE PREÇO UNIFORME 41

ANEXO I - D – LEILÃO DE PREÇO ASCENDENTE 50

ANEXO II – TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS DO CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME (“TCG”) 54

CLÁUSULA PRIMEIRA – OBJETO 54

CLÁUSULA SEGUNDA – DEFINIÇÕES 54

CLÁUSULA TERCEIRA – SERVIÇO DE TRANSPORTE DE GÁS NATURAL 73

CLÁUSULA QUARTA – CUSTÓDIA DO GÁS 76

CLÁUSULA QUINTA – EMPACOTAMENTO 77

CLÁUSULA SEXTA – GÁS PARA USO NO SISTEMA 78

CLÁUSULA SÉTIMA – ALOCAÇÃO DE QUANTIDADES DE GÁS 79

CLÁUSULA OITAVA – FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE 86

CLÁUSULA NONA – PENALIDADES INDENIZAÇÃO E LIMITES DE RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR 89

CLÁUSULA DÉCIMA – FATURAMENTO 91

CLÁUSULA ONZE – COBRANÇAS OBJETO DE CONTROVÉRSIA 95

CLÁUSULA DOZE – FORÇA MAIOR 95

CLÁUSULA TREZE – TÉRMINO ANTECIPADO DO CONTRATO 99

CLÁUSULA QUATORZE – LEI APLICÁVEL E SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS 102

CLÁUSULA QUINZE – GARANTIA DE PAGAMENTO 105

CLÁUSULA DEZESSEIS - CESSÃO E RENÚNCIA DE DIREITOS E OBRIGAÇÕES 112

CLÁUSULA DEZESSETE – CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL 114

CLÁUSULA DEZOITO – REGRAS GERAIS DE UTILIZAÇÃO COMPARTILHADA 117

CLÁUSULA DEZENOVE – AJUSTES DECORRENTES DA PUBLICAÇÃO DE UM CÓDIGO DE REDE 117

CLÁUSULA VINTE – AJUSTES NO CONTRATO MASTER VIGENTE DETERMINADOS PELA ANP 118

CLÁUSULA VINTE E UM – GÁS DESCONFORME 119

CLÁUSULA VINTE E DOIS – PROTEÇÃO DE DADOS PESSOAIS 123

CLÁUSULA VINTE E TRÊS – ÉTICA E ANTICORRUPÇÃO 124

APÊNDICE I - REQUISITOS TÉCNICOS 126

CLÁUSULA PRIMEIRA - QUALIDADE DO GÁS 126

CLÁUSULA SEGUNDA – MEDIÇÃO 127

CLÁUSULA TERCEIRA – APURAÇÃO E ALOCAÇÃO DE GUS 134

CLÁUSULA QUARTA – OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DAS INSTALAÇÕES 136

APÊNDICE II – BALANCEAMENTO 139

CLÁUSULA PRIMEIRA – REGRAS DE BALANCEAMENTO 139

CLÁUSULA SEGUNDA – NOMINAÇÃO E PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE 151

CLÁUSULA TERCEIRA– APURAÇÃO E SALDO DE VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO 158

CLÁUSULA QUARTA – PENALIDADE E RESPONSABILIDADE DO CARREGADOR 159

APÊNDICE III – CONDIÇÕES TÉCNICO-OPERACIONAIS 161

APÊNDICE IV – TARIFAS E VALORES A FATURAR 165

APÊNDICE V MODELO DE CARTA DE FIANÇA PARA GARANTIA 177

ANEXO III – MODELO DE CONTRATO DE TRANSPORTE DE GÁS (ENTRADA) 179

CLÁUSULA PRIMEIRA – ESTRUTURA, DEFINIÇÕES DE TERMOS E INTERPRETAÇÃO 182

CLÁUSULA SEGUNDA – OBJETO 183

CLÁUSULA TERCEIRA – TARIFAS DE TRANSPORTE 183

CLÁUSULA QUARTA – QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA, PONTO DE ENTRADA E QUALIDADE DA CONTRATAÇÃO 184

CLÁUSULA QUINTA – INÍCIO E PERÍODO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE [FIRME] [EXTRAORDINÁRIO] DE ENTRADA 184

CLÁUSULA SEXTA – PRAZO DE VIGÊNCIA E TÉRMINO 185

CLÁUSULA SÉTIMA – CONDIÇÃO RESOLUTIVA 185

CLÁUSULA OITAVA – DECLARAÇÕES E GARANTIAS 185

CLÁUSULA NONA – DISPOSIÇÕES GERAIS 186

ANEXO IV– MODELO DE CONTRATO DE TRANSPORTE DE GÁS (SAÍDA) 190

CLÁUSULA PRIMEIRA – ESTRUTURA, DEFINIÇÕES DE TERMOS E INTERPRETAÇÃO 193

CLÁUSULA SEGUNDA – OBJETO 194

CLÁUSULA TERCEIRA – TARIFAS DE TRANSPORTE 194

CLÁUSULA QUARTA – QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA, ZONA DE SAÍDA E QUALIDADE DA CONTRATAÇÃO 195

CLÁUSULA QUINTA – INÍCIO E PERÍODO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE [FIRME] [EXTRAORDINÁRIO] DE SAÍDA 195

CLÁUSULA SEXTA – PRAZO DE VIGÊNCIA E TÉRMINO 196

CLÁUSULA SÉTIMA – CONDIÇÃO RESOLUTIVA 196

CLÁUSULA OITAVA – DECLARAÇÕES E GARANTIAS 196

CLÁUSULA NONA – DISPOSIÇÕES GERAIS 197

CONTRATO MASTER DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE GÁS NATURAL QUE ENTRE SI CELEBRAM, DE UM LADO, [DENOMINAÇÃO SOCIAL DO [TRANSPORTADOR], E, DE OUTRO LADO, [DENOMINAÇÃO SOCIAL DO CARREGADOR], NA FORMA ABAIXO:

Este Contrato Master de Serviço de Transporte Firme de Gás Natural ("CONTRATO MASTER") é celebrado pelas seguintes partes (doravante referidos conjuntamente como "PARTES" e, individualmente, como "PARTE"):

NOVA TRANSPORTADORA DO SUDESTE S.A. - NTS, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 04.992.714/0001-84, com sede na Praia do Flamengo, nº 200, Salas 2201 e 2301, na cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, CEP 22210-065, doravante denominada "TRANSPORTADOR" ou "NTS", neste ato representada por seus representantes legais, na forma de seu Estatuto Social, e, de outro lado,

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

CONSIDERANDO QUE:

a) o TRANSPORTADOR possui e opera a REDE DE TRANSPORTE distribuída nos Estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais e detém as autorizações emitidas pela ANP, nos termos da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL;

b) o parágrafo primeiro do artigo 13 da Lei 14.134 de 8 de abril de 2021, determina que os serviços de transporte de gás natural serão oferecidos no regime de contratação de capacidade por entrada e saída, em que a entrada e a saída podem ser contratadas de forma independente;

c) a Lei 14.134 de 8 de abril de 2021 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;

d) 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";

e) a Resolução ANP nº 11, de 18 de março de 2016, foi alterada pela Resolução ANP nº 961, de 24 de novembro de 2023, de forma a compatibilizá-la com os dispositivos legais acima citados;

f) a PETROBRAS celebrou um Termo de Compromisso de Cessação de Prática com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), no qual se comprometeu a (i) indicar nos sistemas de transporte da NTS quais são os volumes de injeção e retirada máxima em cada PONTO DE ENTRADA e ZONA DE SAÍDA, perante a ANP e a NTS, dentro dos limites de QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA dos contratos de serviço de transporte firme

atualmente vigentes, com o objetivo de eliminar a flexibilidade e o congestionamento contratual hoje existentes; e (ii) negociar com a NTS as adequações necessárias aos contratos de serviço de transporte firme vigentes a fim de que a NTS, sob supervisão da ANP, possa ofertar a capacidade remanescente ao mercado ("TCC CADE);

g) Com base no TCC CADE, a PETROBRAS e o TRANSPORTADOR firmaram entre si, em 30/09/2022, um ACORDO DE REDUÇÃO DE FLEXIBILIDADE que estabeleceu uma capacidade máxima de uso das capacidades contratadas nos CONTRATOS LEGADOS pela PETROBRAS;

h) se o TRANSPORTADOR dispuser de CAPACIDADE DISPONÍVEL na sua REDE DE TRANSPORTE poderá oferecer SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME a CARREGADORES HABILITADOS, nos termos da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL;

i) o CARREGADOR HABILITADO detém autorização da ANP nº xxxx e o CADASTRO ÚNICO atualizado com o TRANSPORTADOR, estanho apto a exercer a atividade de carregamento, e, portanto, a contratar SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, nos termos deste CONTRATO MASTER; e

j) as PARTES desejam acordar os termos e condições para participação do CARREGADOR HABILITADO em futuros PROCESSOS DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE promovidos pelo TRANSPORTADOR, na forma prevista nos Anexos I-A ou I-B deste CONTRATO MASTER, bem como para celebração de CONTRATOS DE TRANSPORTE entre as PARTES, conforme os modelos contratuais incluídos nos Anexos III e IV, que incorporarão os termos e condições do presente CONTRATO MASTER, na hipótese de efetiva ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE em favor do CARREGADOR.

Assim, sendo, as PARTES têm justo e acordado celebrar este CONTRATO MASTER, conforme as cláusulas e condições seguintes:

CLÁUSULA PRIMEIRA – ESTRUTURA, DEFINIÇÕES E INTERPRETAÇÃO

1.1 Estrutura

1.1.1 Todos os Anexos e seus Apêndices ao presente CONTRATO MASTER listados abaixo ficam aqui incorporados por referência e tornam-se parte integrante e indissociável deste CONTRATO MASTER. Em caso de conflito entre o CONTRATO MASTER e seus Anexos, os Anexos devem prevalecer.

Anexo I-A – REGULAMENTO PARA PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO
Anexo I-B – REGULAMENTO PARA PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL Apêndice I (MASTER) – Modelo de Carta Fiança para Garantia da Proposta Garantida

Anexo I-C –LEILÃO DE PREÇO UNIFORME
Anexo I-D –LEILÃO DE PREÇO 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 para Garantia
ANEXO III –Modelo de Contrato de Transporte de Gás (Entrada)
ANEXO IV –Modelo de Contrato de Transporte de Gás (Saída)

1.1.1.1. 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).

1.1.2. Os termos “inclusive”, “incluindo” e outros termos semelhantes serão interpretados como se estivessem acompanhados da frase “a título meramente exemplificativo” e “sem limitação”.

1.1.3. As PARTES reconhecem que:

(i) têm capacidade para avaliar e estão cientes dos riscos assumidos no âmbito do CONTRATO MASTER;

(ii) o CONTRATO MASTER é simétrico e paritário; e

(iii) nenhuma regra de interpretação deste CONTRATO MASTER será aplicada em desfavor de uma PARTE sob a alegação de que essa PARTE a elaborou e/ou apresentou, não se aplicando a regra de interpretação prevista no inciso IV, §1º do art. 113 do Código Civil Brasileiro.

1.1.4. Exceto se expressamente indicado de outra forma neste CONTRATO MASTER, (i) uma referência a Cláusula ou ANEXO significa referência a uma cláusula, item ou anexo deste CONTRATO MASTER; e (ii) as referências a qualquer contrato ou instrumento incluem seus aditamentos, suplementos ou substituições que venham a ocorrer de tempos em tempos.

1.1.5. 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.

1.2 Definições de Termos

Os termos definidos em caixa alta neste CONTRATO MASTER, no singular ou no plural, em qualquer gênero, terão as definições que lhes são atribuídas na Cláusula 2ª do TCG, que constitui o ANEXO II deste CONTRATO MASTER.

1.3 Interpretação

1.3.1. O presente CONTRATO MASTER e seus anexos formam um único documento que regula os direitos e obrigações do TRANSPORTADOR e do CARREGADOR e devem ser interpretados e

aplicados como um único instrumento. Em caso de conflito entre o disposto nos ANEXOS e o disposto neste CONTRATO MASTER, prevalecerá o disposto nos ANEXOS. Na hipótese de conflito entre o disposto nos ANEXOS, prevalecerá o disposto no TCG.

1.3.1.1 Em havendo conflito entre o disposto neste CONTRATO MASTER e o disposto no CONTRATO DE TRANSPORTE firmado após o término do PROCESSO DE OFERTA E ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE, prevalecerá o disposto no CONTRATO DE TRANSPORTE.

CLÁUSULA SEGUNDA – OBJETO

2.1 Este CONTRATO MASTER tem por objeto:

(i) regular a habilitação do CARREGADOR perante o TRANSPORTADOR para participação em PROCESSOS DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE;

(ii) estabelecer as regras, condições e periodicidade dos PROCESSOS DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE; e

(iii) definir antecipadamente os termos e condições gerais que serão aplicáveis a todos os CONTRATOS DE TRANSPORTE celebrados entre as PARTES.

2.2 Somente com a celebração de um CONTRATO DE TRANSPORTE entre as PARTES, nos termos do presente CONTRATO MASTER, (i) o TRANSPORTADOR estará obrigado a prestar SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME ao CARREGADOR, e (ii) o CARREGADOR estará obrigado a efetuar o pagamento dos DOCUMENTOS DE COBRANÇA aplicáveis em favor do TRANSPORTADOR.

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**,** como condição 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 na CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE de PRODUTO DE CURTO PRAZO, exceto o FLEXÍVEL ANUAL, a utilização do LIMITE DE CRÉDITO, conforme o previsto no item 15.1.3 do TCG, este 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 de seu PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE (POC).

4.2 Desde que atenda às exigências contidas neste CONTRATO MASTER e na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, e observadas as condições de atendimento dos demais contratos de transporte celebrados pelo TRANSPORTADOR, 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 o PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE, que constam do Anexo I-A – REGULAMENTO PARA PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO e do Anexo I-B – REGULAMENTO PARA PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL e às quais o CARREGADOR adere integral e incondicionalmente por meio da celebração do presente CONTRATO MASTER.

4.4 Em havendo alguma ocorrência durante a execução do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE (POCC), que impeça ou postergue a contratação dos PRODUTOS DE CURTO PRAZO ou PRODUTOS ANUAIS, na forma prevista no CRONOGRAMA, o TRANSPORTADOR poderá ofertar, conforme determinado pela ANP, a CAPACIDADE DISPONÍVEL por meio de SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO, a ser publicado no POC, seguindo o REGULAMENTO para o PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO previsto no Anexo I-A.

CLÁUSULA QUINTA – CONTRATOS DE TRANSPORTE

5.1 Se obtiver a alocação de CAPACIDADE DE TRANSPORTE em seu favor ao término do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE, o CARREGADOR poderá celebrar o(s) CONTRATO(S) DE TRANSPORTE com o TRANSPORTADOR, nos termos dos modelos de entrada e saída que constam dos Anexos III e IV, conforme aplicável, o qual se tornará eficaz mediante o cumprimento das condições precedentes previstas no item 5.2 deste CONTRATO MASTER.

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 celebrados com o TRANSPORTADOR;

(v) aportar mecanismo financeiro de garantia dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE, nos termos do item 3.3 do Anexo I-A e do item 3.4 do Anexo I-B do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE; e

(vi) ter aderido, estar vinculado e/ou estar credenciado ao Ajuste SINIEF nº 03 de 3 de abril de 2018 e ao Ato COTEPE, ou a qualquer ato normativo subsequente que venha a substituí-los. Os CONTRATOS DE TRANSPORTE celebrados pelo CARREGADOR com o TRANSPORTADOR nos termos do item 5.1 serão regidos pelos termos e condições gerais previstos e/ou atualizados deste CONTRATO MASTER e pelas cláusulas específicas estipuladas nos CONTRATOS DE TRANSPORTE.

5.3 O CARREGADOR se manterá cadastrado e vinculado e/ou credenciado, durante toda a vigência do CONTRATO DE TRANSPORTE, 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.

5.4 O TRANSPORTADOR poderá, a seu exclusivo critério, renunciar, no todo ou em parte, ao cumprimento das condições precedentes previstas nos itens 5.2(i) e 5.2(iv) deste CONTRATO MASTER. A renúncia ora prevista será expressamente efetivada mediante notificação ao CARREGADOR.

5.5. 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, incluindo os seus Anexos, e pelas cláusulas específicas estipuladas nos CONTRATOS DE TRANSPORTE.

5.6. 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 LEGISLAÇÃO APLICÁVEL.

5.7. Apenas os representantes legais do CARREGADOR identificados no CADASTRO ÚNICO poderão representar o CARREGADOR na celebração de CONTRATOS DE TRANSPORTE.

5.8. 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 transporte

celebrados no REGIME DE ENTRADA E SAÍDA e aos CONTRATOS LEGADOS podem ser consultadas nos sítios eletrônicos da NTS, ANP e no POC.

CLÁUSULA SEXTA – DECLARAÇÕES E GARANTIAS

6.1 Cada uma das PARTES declara e garante à outra que, na data de celebração deste CONTRATO MASTER e/ou durante toda sua vigência:

(i) Não é necessária qualquer autorização societária ou obteve todas as autorizações necessárias, conforme seus documentos societários, para celebrar o presente CONTRATO MASTER;

(ii) As suas obrigações oriundas deste CONTRATO MASTER foram validamente assumidas e são plenamente exigíveis em conformidade com seus próprios termos;

(iii) A(s) pessoa(s) natural(is) que assina(m) este CONTRATO MASTER na qualidade de seu(s) representante(s) legal(is) detém(êm) os poderes necessários para assiná-lo;

(iv) A celebração deste CONTRATO MASTER e/ou o cumprimento das obrigações nele contempladas não conflitam com (a) seus documentos societários, (b) qualquer LEGISLAÇÃO APLICÁVEL à PARTE; (c) qualquer contrato do qual seja parte; e/ou (d) qualquer determinação, intimação, decisão ou ordem emitida por qualquer AUTORIDADE GOVERNAMENTAL que possa afetar, direta ou indiretamente, a sua capacidade de celebrar e cumprir as disposições deste CONTRATO MASTER;

(v) Possui plena capacidade e experiência para celebração e execução do CONTRATO MASTER e está ciente de todas as circunstâncias, regras e riscos relacionados com o CONTRATO MASTER.

CLÁUSULA SÉTIMA – PRAZO E RESCISÃO

7.1 Este CONTRATO MASTER será válido a partir da data de sua assinatura e seu término se dará em 31 de dezembro de 2029.

7.2 Desde que não haja (i) 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 das PARTES poderá rescindir este CONTRATO MASTER, mediante NOTIFICAÇÃO enviada à outra PARTE, com 30 (trinta) DIAS de antecedência.

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 acima.

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 e/ou danos indiretos, 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 na Cláusula Sexta; ou

(ii) de inadimplemento de obrigações assumidas pela PARTE indenizadora nos termos deste CONTRATO MASTER.

CLÁUSULA NONA – DISPOSIÇÕES GERAIS

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:

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

Se para o CARREGADOR:

[DENOMINAÇÃO SOCIAL DO CARREGADOR]
[Endereço completo]
[Cidade]/[sigla do estado], CEP [•]
Telefone: (DDD) [•]
Em atenção a [•]
Endereço eletrônico: [•]

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

9.2.3 As NOTIFICAÇÕES serão consideradas entregues na data do respectivo recebimento ou recusa de recebimento.

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

9.3. **Tolerância**

9.3.1 Eventual tolerância quanto ao cumprimento dos prazos e condições estabelecidos neste CONTRATO MASTER não importará alteração ou novação das disposições ora pactuadas ou renúncia a qualquer direito decorrente do CONTRATO MASTER.

9.4. **Modificações**

9.4.1 Qualquer alteração ou novação das disposições ora pactuadas ou renúncia a qualquer direito decorrente do CONTRATO MASTER apenas será válida se feita por escrito, em documento próprio assinado por ambas as PARTES.

9.4.2 Este CONTRATO MASTER, seus ANEXOS e/ou qualquer CONTRATO DE TRANSPORTE não poderão ser alterados senão por aditivo contratual assinado por ambas as PARTES, observando-se o disposto nas Cláusulas 19 e 20 do TCG, bem como a LEGISLAÇÃO APLICÁVEL.

9.5. **Cessão e Renúncia.** 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 da Cláusula Dezesseis do TCG.

9.6. **Independência das Disposições.** As disposições deste CONTRATO MASTER são independentes umas das outras, de modo que, se qualquer disposição deste CONTRATO MASTER for considerada ilegal ou inexequível de acordo com a LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, (i) tal ilegalidade ou inexequibilidade não afetará a validade das suas demais disposições, nem das disposições de qualquer CONTRATO DE TRANSPORTE celebrado entre as PARTES, e (ii) este CONTRATO MASTER e/ou o CONTRATO DE TRANSPORTE continuará a vigorar em conformidade com as suas demais disposições, como se tal disposição ilegal ou inexequível 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 inexequíveis.

9.7. **Não impedimento.** A celebração pelo CARREGADOR do CONTRATO DE TRANSPORTE na forma do item 5.1, deste CONTRATO MASTER, não o impede de celebrar novos contratos de transporte com o TRANSPORTADOR.

9.8. **Resolução de Disputas.** Qualquer disputa oriunda deste CONTRATO MASTER ou a ele relacionada será resolvida conforme as regras previstas na Cláusula Décima Quarta do TCG.

9.9. **Proteção de Dados Pessoais.** O tratamento de DADOS PESSOAIS no âmbito deste CONTRATO MASTER observará o disposto na Cláusula Vinte e Dois do TCG.

9.10. **Probidade e Boa Fé.** 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 celebrados segundo os seus termos e condições.

9.11. **Assinatura Eletrônica.** As PARTES celebram este CONTRATO MASTER sob a forma eletrônica, a qual produz os mesmos efeitos legais da via assinada fisicamente, nos termos da Lei nº 13.874/2019 e do Decreto nº 10.278/2020, e acordam não contestar a sua validade, conteúdo, autenticidade e integridade. As PARTES convencionam, ainda, que este documento poderá ser assinado de forma manuscrita ou por meio eletrônico, ainda que por meio de plataforma de assinatura eletrônica não credenciada pela Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira (ICP-Brasil) e sem certificado de assinatura digital, nos termos do art. 10, § 2º, da Medida Provisória nº 2.200-2/2001.

Assim justas e acordadas, as PARTES celebram este CONTRATO MASTER, que segue ainda subscrito por suas testemunhas.

[Cidade]/[sigla do estado], [dia] de [mês] de [ano].

NOVA TRANSPORTADORA DO SUDESTE S.A. - NTS

Por **[Nome completo]** [Cargo]	Por **[Nome completo]** [Cargo]

[**DENOMINAÇÃO SOCIAL DO CARREGADOR**]

Por **[Nome completo]** [Cargo]	Por **[Nome completo]** [Cargo]

TESTEMUNHAS:

[Nome completo] CPF/MF [•]	[Nome completo] CPF/MF [•]

ANEXO I – A – REGULAMENTO PARA PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DA 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 2024, estabelecer as regras de oferta e alocação da CAPACIDADE DISPONÍVEL para contratação do SERVIÇO DE TRANSPORTE DE CURTO PRAZO pelo CARREGADOR HABILITADO junto ao TRANSPORTADOR, para as periodicidades diária, mensal, bimestral, trimestral e flexível anual, segundo as características dos PRODUTOS DE CURTO PRAZO definidos no item 3.2 deste Anexo I-A.

1.1.2 O SERVIÇO DE TRANSPORTE DE CURTO PRAZO será contratado pelo CARREGADOR HABILITADO e o TRANSPORTADOR 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 do TRANSPORTADOR.

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 definidos no item 3.2 deste Anexo I-A e no POC, 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 definidos no item 3.2 do Anexo I-A e POC, será ofertada pelo TRANSPORTADOR 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 abaixo 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 estabelecido.

1.1.3.2 Caso ocorra a hipótese prevista no item 4.4 do CONTRATO MASTER, o TRANSPORTADOR poderá ofertar o SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO por meio do POC e segundo o PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO previsto neste Anexo I-A. Nessa hipótese, a contratação efetiva do SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO em questão se dará por meio de um ou mais CONTRATOS DE TRANSPORTE, na forma substancialmente igual ao do Anexo III – Modelo de Contrato de Transporte (Entrada) ou do Anexo IV – Modelo de Contrato de Transporte (Saída) do CONTRATO MASTER, que deverão ser celebrados de forma irrevogável e irretratável pelo CARREGADOR HABILITADO, observado o item 7.1.1 deste Anexo 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, ficando sujeitos à CLÁUSULA RESOLUTIVA.

1.1.4 O PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO será conduzido pelo TRANSPORTADOR, 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, bimestral, 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 o TRANSPORTADOR), 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, o TRANSPORTADOR 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 item 5.1.7.1 deste PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO, detalhado no Apêndice I do Anexo I-A e no POC. O TRANSPORTADOR obedecerá, ainda, as CONDIÇÕES DE CONTRATAÇÃO estabelecidas pelo CARREGADOR HABILITADO em sua SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE.

e. Divulgação do Resultado – O TRANSPORTADOR divulgará por meio do POC e em seu sítio eletrônico, 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 pelo TRANSPORTADOR de acordo com os critérios descritos nos itens "c" e "d" acima e constarão no contrato de transporte assinado eletronicamente pelo TRANSPORTADOR. 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 pelo TRANSPORTADOR e pelo REPRESENTANTE LEGAL do CARREGADOR VENCEDOR, de forma irretratável e irrevogável, constituindo um ato jurídico perfeito e acabado.

g. GARANTIA DO CONTRATO do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME – O CARREGADOR que tiver sua SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE atendida e celebrar CONTRATO DE TRANSPORTE com o TRANSPORTADOR deverá, como condição para o início da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE pelo TRANSPORTADOR (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 e AÇÕES DE BALANCEAMENTO, de acordo com os termos e com as regras estabelecidas no CONTRATO DE TRANSPORTE, em questão.

1.3 Dos Contratos Legados

1.3.1 O TRANSPORTADOR esclarece que é signatário dos seguintes contratos de transporte de gás natural na modalidade firme ("CONTRATOS LEGADOS"), que foram celebrados antes da implementação do regime de E/S e, consequentemente, adotaram regimes distintos do E/S:

(i) Segundo Contrato de Transporte Firme de Gás da Malha Sudeste Aditado Consolidado (GTA Malha SE), com capacidade contratada de 43,805 MMm³/dia, (quarenta e três vírgula oitocentos e cinco milhões metros cúbicos por dia), com término previsto para 31/12/2025;

(ii) Contrato de Transporte Firme de Gás de Paulínia/SP – Jacutinga/MG (GTA GASPAJ), com Capacidade contratada de 5 MMm³/dia, (cinco milhões de metros cúbicos por dia), com término previsto para 14/01/2030;

(iii) Contrato de Transporte Firme de Gás GASDUC III – de Cabiúnas/RJ a Duque de Caxias/RJ (GTA GASDUC III), com Capacidade contratada de 40,0 MMm³/dia (quarenta milhões de metros cúbicos por dia), com término previsto para 11/11/2030;

(iv) Contrato de Transporte Firme de Gás – Novo Sistema de Transporte Malha SE II (GTA Malha SE II), com Capacidade contratada de 49,4 MMm³/dia (quarenta e nove vírgula quatro milhões de metros cúbicos por dia), com término previsto para 13/10/2031; e

(v) Contrato de Transporte Firme de Gás GASTAU – Caraguatatuba/SP a Taubaté/SP, com

Capacidade contratada de 20,0 MMm³/dia (vinte milhões de metros cúbicos por dia), com término previsto para 30/11/2031.

1.3.2. Os CONTRATOS LEGADOS deverão conviver com os CONTRATOS DE TRANSPORTE celebrados nos termos deste PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE e com os demais contratos de SERVIÇO DE TRANSPORTE celebrados pelo TRANSPORTADOR, sendo que o carregador dos CONTRATOS LEGADOS e o TRANSPORTADOR firmaram entre si um acordo de redução de flexibilidade que estabeleceu uma capacidade máxima de uso das capacidades contratadas nos CONTRATOS LEGADOS deste carregador, com base nas obrigações estabelecidas no Termo de Compromisso de Cessação de Prática celebrado entre a Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobras e o Conselho Administrativo de Defesa Econômica, em 08/07/2019 ("TCC CADE") ("ACORDO DE REDUÇÃO DE FLEXIBILIDADE"). Qualquer CAPACIDADE DISPONÍVEL DE TRANSPORTE ofertada por meio deste PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE é resultado desta limitação de uso das capacidades do carregador dos CONTRATOS LEGADOS.

2. Cronograma

2.1. O PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE CURTO PRAZO para prestação de serviços seguirá o cronograma a ser divulgado no sítio eletrônico do TRANSPORTADOR e/ou em POC e estará sujeito a atualizações de acordo com eventuais instruções expedidas pela ANP ("Cronograma").

2.2. 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 diariamente no sítio eletrônico do TRANSPORTADOR e/ou em POC.

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 do SERVIÇO DE TRANSPORTE DE CURTO PRAZO será atualizada em base diária e divulgada no sítio eletrônico do TRANSPORTADOR, de acordo com o Cronograma disponibilizado conforme item 2 deste documento.

3.1.3. A CAPACIDADE ofertada na REDE DE TRANSPORTE do TRANSPORTADOR contempla apenas a capacidade técnica e comercial de suas instalações. O TRANSPORTADOR não se responsabiliza pelas características das instalações dos AGENTES A MONTANTE e dos agentes 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 DE CURTO PRAZO.

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 IV do CONTRATO MASTER, sendo a quantidade de energia utilizada como referência, equivalente a 37.302,1790 MMBTU em 1,0 MM m³ de GÁS, cuja conversão equivale a 9.400 kcal/m³.

3.2 PRODUTOS

3.2.1. O PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO visa alocar a CAPACIDADE DE TRANSPORTE de acordo com os produtos ofertados pelo TRANSPORTADOR no POC, para contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE DE CURTO PRAZO ("PRODUTOS DE CURTO PRAZO"), nos PONTOS DE ENTRADA e ZONAS/PONTO DE SAÍDA da REDE DE TRANSPORTE do TRANSPORTADOR, indicados abaixo:

Em relação à CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE nos PONTOS DE ENTRADA:

a) PRODUTO E1: quando referentes a CONTRATO DE TRANSPORTE DE ENTRADA com vigência de 1 (um) DIA;
b) PRODUTO E30, quando referentes a CONTRATO DE TRANSPORTE DE ENTRADA com vigência de 30 (trinta) DIAS;
c) PRODUTO E60, quando referentes a CONTRATO DE TRANSPORTE DE ENTRADA com vigência de 60 (sessenta) DIAS, com DATA DE INÍCIO DE TRANSPORTE necessariamente em novembro de determinado ANO;
d) PRODUTO E90, quando referentes a CONTRATO DE TRANSPORTE DE ENTRADA com vigência de 90 (noventa) DIAS; ou
e) PRODUTO FLEXÍVEL ANUAL, quando referentes a CONTRATO DE TRANSPORTE DE ENTRADA com vigência entre 120 (cento e vinte) DIAS e 335 (trezentos e trinta e cinco) DIAS.

Em relação à CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE nas ZONAS/PONTO DE SAÍDA:

a) PRODUTO S1, quando referentes a CONTRATO DE TRANSPORTE DE SAÍDA de 1 (um) DIA;
b) PRODUTO S30, quando referentes a CONTRATO DE TRANSPORTE DE SAÍDA de 30 (trinta) DIAS;
c) PRODUTO S60, quando referentes a CONTRATO DE TRANSPORTE DE SAÍDA de 60 (sessenta) DIAS, com DATA DE INÍCIO DE TRANSPORTE necessariamente em novembro de determinado ANO;
d) PRODUTO S90, quando a CONTRATO DE TRANSPORTE DE SAÍDA de 90 (noventa referentes) DIAS; ou
e) PRODUTO FLEXÍVEL ANUAL, quando referentes a CONTRATO DE TRANSPORTE DE ENTRADA com vigência entre 120 (cento e vinte) DIAS e 335 (trezentos e trinta e cinco) DIAS.

3.2.2. A descrição dos PRODUTOS DE CURTO PRAZO existentes que podem vir a ser ofertados pelo TRANSPORTADOR poderá ser consultada, ainda, no Sítio Eletrônico do TRANSPORTADOR e/ou no POC. A lista de PRODUTOS DE CURTO PRAZO efetivamente ofertados para contratação, a cada janela de oferta, porém, será disponibilizada e atualizada

no POC, conforme CRONOGRAMA.

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

3.3. Mecanismos de GARANTIA DO CONTRATO

3.3.1. Os mecanismos de GARANTIA DO CONTRATO 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, devendo ser implementados na forma prevista por estes instrumentos.

3.3.2 Os mecanismos de GARANTIA DO CONTRATO são: (i) caução em dinheiro na conta do TRANSPORTADOR, (ii) CARTA DE FIANÇA BANCÁRIA; (iii) SEGURO GARANTIA; (iv) PAGAMENTO ANTECIPADO; e (v) DEPÓSITO EM CONTA VINCULADA e (vi) GARANTIA CORPORATIVA DO CONTROLADOR poderão ser combinados com a concessão de LIMITE DE CRÉDITO ao CARREGADOR HABILITADO pelo TRANSPORTADOR, conforme estipulado no CONTRATO MASTER e nos contratos de transporte.

3.3.3 A GARANTIA DO CONTRATO deverá ser apresentada pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR, na forma prevista na Cláusula Quinze do TCG.

3.3.4 Os CARREGADORES HABILITADOS serão responsáveis pela comprovação, junto ao TRANSPORTADOR, do cumprimento de suas obrigações relativas aos mecanismos de GARANTIA DO CONTRATO como condição para o início de prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE DE CURTO PRAZO, conforme Cláusula 15 do Anexo II do CONTRATO MASTER.

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 um respectivo PONTO DE ENTRADA ou ZONA/PONTO DE SAÍDA 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 no item 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 PONTOS DE ENTRADA e/ou ZONAS DE SAÍDA

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 POC.

3.5.2 As condições contratuais para a efetivação da SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE e contratação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME e SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO encontram-se nos Anexos III e IV e a SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE será realizada no POC.

3.5.3 A CAPACIDADE DISPONÍVEL máxima independente dos PONTOS DE ENTRADA e ZONAS/PONTO DE SAÍDA encontram-se disponíveis no Anexo II do 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 5.

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.

3.6.2 A CAPACIDADE DE TRANSPORTE contratada no SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO, bem como os direitos e obrigações das PARTES oriundos ou relacionados a eles não poderão ser cedidos.**4. Tarifas**

4.1 As tarifas do SERVIÇO DE TRANSPORTE DE CURTO PRAZO são pré-homologadas pela ANP e encontram-se disponíveis no Anexo II, Apêndice IV do 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 do TRANSPORTADOR, 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 no respectivo PONTO DE ENTRADA ou ZONA/PONTO DE SAÍDA;

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/PONTO 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 PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA/PONTO DE SAÍDA contratados. 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 um PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA/PONTO DE SAÍDA. As SOLICITAÇÕES DE RESERVA DE CAPACIDADE serão consolidadas, considerando-se as tarifas de referência, para verificação do CARREGADOR HABILITADO antes do envio ao TRANSPORTADOR.

5.1.4.1 Os carregadores deverão observar o horário de 9:00h às 18:00h (horário de Brasília) para SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE, assim como o tipo de PRODUTO DE CURTO PRAZO ofertado e sua respectiva janela de oferta.

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 ao TRANSPORTADOR.

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/PONTOS 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 mecanismo de "LEILÃO DE PREÇO UNIFORME", conforme detalhado no Anexo I-C do CONTRATO MASTER e no POC, 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 O TRANSPORTADOR 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 PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DA 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 ao TRANSPORTADOR, para a periodicidade de oferta anual, segundo as características dos PRODUTOS ANUAIS, conforme especificado no item 3.2 deste Anexo I-B e no POC.

1.1.1.1. Caso ocorra a hipótese prevista no item 4.4 do CONTRATO MASTER, o TRANSPORTADOR poderá ofertar os PRODUTOS ANUAIS, por meio de SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO, por meio do POC e segundo o PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO previsto no Anexo I-A. Nessa hipótese, a contratação efetiva do SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO em questão se dará por meio de um ou mais CONTRATOS DE TRANSPORTE, na forma substancialmente igual ao do Anexo III – Modelo de CONTRATO DE TRANSPORTE (Entrada) ou do Anexo IV – Modelo de CONTRATO DE TRANSPOTE (Saída) do CONTRATO MASTER, que deverão ser celebrados de forma irrevogável e irretratável pelo CARREGADOR HABILITADO 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 estabelecidos no Anexo I-A, ficando sujeitos à CLÁUSULA RESOLUTIVA.

1.1.2. O SERVIÇO DE TRANSPORTE ANUAL será contratado pelo CARREGADOR HABILITADO e ao TRANSPORTADOR 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 do TRANSPORTADOR 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 especificado no item 3.2 deste Anexo I-B e no POC, 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 definidos no item 3.2 deste Anexo I-B e no POC, será ofertada pelo TRANSPORTADOR 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

pelo TRANSPORTADOR, 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 tenha sido celebrado com o TRANSPORTADOR), previamente à etapa de submissão do(s) CONTRATO(S) DE TRANSPORTE para contratação dos PRODUTOS ANUAIS.

b. **Divulgação da CAPACIDADE DISPONÍVEL pelo TRANSPORTADOR** – Anualmente, o TRANSPORTADOR divulgará em seu sítio eletrônico as CAPACIDADES DISPONÍVEIS ofertadas para contratação dos PRODUTOS ANUAIS em cada Ponto de Entrada e Zona/Ponto 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 ENTRADA 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 DAS PROPOSTAS GARANTIDAS** – Os CARREGADORES HABILITADOS deverão apresentar as GARANTIAS DAS PROPOSTAS GARANTIDAS, de acordo com os termos estabelecidos 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 DAS PROPOSTAS GARANTIDAS estão sujeitas a validação pelo TRANSPORTADOR. 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 da 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/PONTO 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 por meio 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/PONTO DE SAÍDA. Caso haja demanda maior que a oferta de CAPACIDADE DE TRANSPORTE para determinado PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA/PONTO DE SAÍDA quando da apresentação da PROPOSTA GARANTIDA, aplicar-se-á o mecanismo de LEILÃO DE PREÇO ASCENDENTE descrito no Anexo I - D deste CONTRATO MASTER e no POC. O prazo para a realização desta etapa é de, no mínimo, 2 (dois) dias úteis, salvo se houver outro prazo previsto no Cronograma aprovado pela ANP.

g. **Divulgação do Resultado** – O TRANSPORTADOR divulgará por *e-mail* o resultado do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL para contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE ANUAL e será disponibilizado no POC e na ÁREA DO CARREGADOR NO POC. 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 pelo TRANSPORTADOR de acordo com os critérios descritos no item "f" acima e constarão no contrato de transporte assinado eletronicamente pelo TRANSPORTADOR. 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 pelo TRANSPORTADOR e pelo REPRESENTANTE LEGAL DO CARREGADOR HABILITADO, de forma irretratável 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 DO CONTRATO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME** – O CARREGADOR que tiver sua PROPOSTA GARANTIDA atendida e celebrar CONTRATO DE TRANSPORTE com o TRANSPORTADOR deverá, como condição para o início da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE pelo TRANSPORTADOR (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 e AÇÕES DE BALANCEAMENTO, 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.

1.3 Dos Contratos Legados

1.3.1 O TRANSPORTADOR esclarece que é signatário dos seguintes contratos de transporte de gás natural na modalidade firme ("CONTRATOS LEGADOS"), que foram celebrados antes da implementação do regime de E/S e, consequentemente, adotaram regimes distintos do E/S:

(i) Segundo Contrato de Transporte Firme de Gás da Malha Sudeste Aditado Consolidado

(GTA Malha SE), com capacidade contratada de 43,805 MMm³/dia, (quarenta e três vírgula oitocentos e cinco milhões metros cúbicos por dia), com término previsto para 31/12/2025;

(ii) Contrato de Transporte Firme de Gás de Paulínia/SP – Jacutinga/MG (GTA GASPAJ), com Capacidade contratada de 5 MMm³/dia, (cinco milhões de metros cúbicos por dia), com término previsto para 14/01/2030;

(iii) Contrato de Transporte Firme de Gás GASDUC III – de Cabiúnas/RJ a Duque de Caxias/RJ (GTA GASDUC III), com Capacidade contratada de 40,0 MMm³/dia (quarenta milhões de metros cúbicos por dia), com término previsto para 11/11/2030;

(iv) Contrato de Transporte Firme de Gás – Novo Sistema de Transporte Malha SE II (GTA Malha SE II), com Capacidade contratada de 49,4 MMm³/dia (quarenta e nove vírgula quatro milhões de metros cúbicos por dia), com término previsto para 13/10/2031; e

(v) Contrato de Transporte Firme de Gás GASTAU – Caraguatatuba/SP a Taubaté/SP, com Capacidade contratada de 20,0 MMm³/dia (vinte milhões de metros cúbicos por dia), com término previsto para 30/11/2031.

1.3.2. Os CONTRATOS LEGADOS deverão conviver com os CONTRATOS DE TRANSPORTE celebrados nos termos deste PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE e com os demais contratos de SERVIÇO DE TRANSPORTE celebrados pelo TRANSPORTADOR, sendo que o carregador dos CONTRATOS LEGADOS e o TRANSPORTADOR firmaram entre si um acordo de redução de flexibilidade que estabeleceu uma capacidade máxima de uso das capacidades contratadas nos CONTRATOS LEGADOS deste carregador, com base nas obrigações estabelecidas no Termo de Compromisso de Cessação de Prática celebrado entre a Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobras e o Conselho Administrativo de Defesa Econômica, em 08/07/2019 (“TCC CADE”) (“ACORDO DE REDUÇÃO DE FLEXIBILIDADE”). Qualquer CAPACIDADE DISPONÍVEL DE TRANSPORTE ofertada por meio deste PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE é resultado desta limitação de uso das capacidades do carregador dos CONTRATOS LEGADOS.

2. Cronograma

2.1 O PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL para prestação de serviços seguirá o cronograma a ser divulgado no sítio eletrônico do TRANSPORTADOR e/ou no POC e estará sujeito a atualizações de acordo com eventuais instruções expedidas pela ANP (“Cronograma”).

2.2 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 do TRANSPORTADOR e/ou no POC.

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 outros mecanismos que disciplinem e permitam a melhor coordenação da malha de transporte nacional, no que tange a deveres e direitos das partes signatárias dos CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, conforme item 9.4.2 e seguintes do CONTRATO MASTER e Cláusula 19 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 do TRANSPORTADOR e no POC, de acordo com o Cronograma disponibilizado conforme item 2 deste documento.

3.1.4. A CAPACIDADE ofertada na REDE DE TRANSPORTE do TRANSPORTADOR contempla apenas a capacidade técnica e comercial de suas instalações. O TRANSPORTADOR não se responsabiliza pelas características das instalações dos AGENTES A MONTANTE e dos agentes 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 IV do CONTRATO MASTER, sendo a quantidade de energia utilizada como referência, equivalente a 37.302,1790 MMBTU em 1,0 MM m³ de GÁS, cuja conversão equivale a 9.400 kcal/m³.

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 (“PRODUTOS ANUAIS”).

3.2.2. A descrição dos PRODUTOS ANUAIS que podem ser ofertados pelo TRANSPORTADOR está disponível no Sítio Eletrônico do TRANSPORTADOR. A lista de PRODUTOS ANUAIS ofertados a cada janela anual de contratação será atualizada e disponibilizada no POC.

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

3.3 GARANTIA DA PROPOSTA GARANTIDA

3.3.1. A GARANTIA 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 ao TRANSPORTADOR, do aporte da GARANTIA DA PROPOSTA GARANTIDA como condição para a validade das respectivas PROPOSTAS GARANTIDAS.

3.3.3. A GARANTIA DA PROPOSTA GARANTIDA, caso aprovada pelo TRANSPORTADOR, 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 valor de GARANTIA DA PROPOSTA GARANTIDA exigido de cada CARREGADOR HABILITADO será equivalente a 10% (dez por cento) do valor apurado conforme item 3.3.3.3, referente à SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE submetida na PROPOSTA GARANTIDA.

3.3.3.3. O valor da GARANTIA DA PROPOSTA GARANTIDA deve ser calculado considerando o produto do volume diário que o CARREGADOR HABILITADO pretende solicitar pelo somatório das TARIFAS (TARIFA DE ENTRADA ou TARIFA DE SAÍDA; TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO) para cada PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA, multiplicado pelo número de dias do ano contratado para PRODUTO ANUAL.

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 DA PROPOSTA GARANTIDA será executada.

3.3.5. As GARANTIAS DAS PROPOSTAS GARANTIDAS poderão ser prestadas exclusivamente nas seguintes modalidades:

i) Caução em dinheiro, depositada em conta corrente do TRANSPORTADOR; ou

ii) Fiança bancária, irrevogável e executável ao primeiro pedido, tendo como beneficiário o TRANSPORTADOR, conforme modelo previsto no Apêndice I deste Anexo I-B;

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 mínimo de “AA” pela Fitch Ratings e/ou Standard & Poor’s, ou “Aa2” 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 DA PROPOSTA GARANTIDA sob a modalidade de caução em dinheiro depositada em conta corrente do TRANSPORTADOR, 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 favorecido o TRANSPORTADOR, de acordo com os dados a seguir:

Favorecido: Nova Transportadora do Sudeste S.A
Banco Santander
Conta Corrente: 13063256-5
Agência: 2263
CNPJ: 04.992.714/0001-84

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 de a GARANTIA DA PROPOSTA GARANTIDA ter sido apresentada por meio de caução em dinheiro, o TRANSPORTADOR realizará a sua devolução no prazo de até 7 (sete) DIAS ÚTEIS e, para o caso de a GARANTIA DA PROPOSTA GARANTIDA ter sido apresentada por meio de Carta Fiança Bancária, o TRANSPORTADOR irá emitir no prazo de 7 (sete) Dias Úteis, um termo de exoneração do instrumento informando da desobrigação desta garantia, observado em ambos os casos o item 3.3.8.

3.3.10. O Carregador Habilitado que não se qualificar como Carregador Vencedor nos termos deste PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL, terá sua GARANTIA DA PROPOSTA GARANTIDA devolvida, em até 5 (cinco) DIAS ÚTEIS após a conclusão deste processo.

3.4. Mecanismos de GARANTIA DO CONTRATO

3.4.1. Os mecanismos de GARANTIA DO CONTRATO 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.

3.4.3 Os mecanismos de GARANTIA DO CONTRATO são: (i) caução em dinheiro na conta do TRANSPORTADOR, (ii) CARTA DE FIANÇA BANCÁRIA; (iii) SEGURO GARANTIA; (iv) PAGAMENTO ANTECIPADO; (v) DEPÓSITO EM CONTA VINCULADA, (vi) GARANTIA CORPORATIVA DO CONTROLADOR.

3.4.4 A GARANTIA DO CONTRATO deverá ser apresentada, pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR, na forma prevista na Cláusula Quinze do TCG.

3.4.5 Os CARREGADORES VENCEDORES serão responsáveis pela comprovação, junto ao TRANSPORTADOR, do cumprimento de suas obrigações relativas aos mecanismos de GARANTIA DO CONTRATO 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 um respectivo PONTO DE ENTRADA OU ZONA/PONTO DE SAÍDA 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 DO CONTRATO previstos no item 15.1.2 do TCG, o CARREGADOR deverá apresentar nova GARANTIA DO CONTRATO 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 acima e conforme o item 7.1, a GARANTIA DA PROPOSTA GARANTIDA será executada.

3.6 PONTO DE ENTRADA e/ou ZONAS DE SAÍDA

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 POC.

3.6.2 As condições contratuais para a efetivação da solicitação de 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 POC.

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 ALOCAÇÃO 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 Anexo; 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 PRETENDIDA pela TARIFA estabelecida no Apêndice IV do Anexo II do CONTRATO MASTER;

b) PROPOSTA GARANTIDA: documento vinculante pelo qual o CARREGADOR HABILITADO se compromete, mediante apresentação de GARANTIA DA PROPOSTA GARANTIDA, 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 ao TRANSPORTADOR 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 DA PROPOSTA GARANTIDA.

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 disponível 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 garantida qualquer exclusividade ou preferência de alocação de CAPACIDADE DE TRANSPORTE a qualquer PRODUTO nos PONTOS DE ENTRADA e nas ZONAS/PONTOS 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/PONTOS 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/PONTOS(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.

5.3.10 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 PRETENDIDA 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 das CAPACIDADES DISPONÍVEIS 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 as mesmas 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, o TRANSPORTADOR 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 PRETENDIDA 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.

5.3.17 Durante a etapa de MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL, os CARREGADORES HABILITADOS devem submeter ao TRANSPORTADOR, no prazo estabelecido no CRONOGRAMA, as MANIFESTAÇÕES DE INTERESSE indicando a CAPACIDADE PRETENDIDA nas respectivas ZONAS DE SAÍDA e PONTOS DE ENTRADA detalhados nas tabelas de oferta de capacidade disponível no POC.

5.3.18 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 PRETENDIDA por PRODUTO ofertado; e

e) Demais campos obrigatórios constantes no formulário disponível no POC.

5.3.19 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).

5.3.20 Na etapa de PROPOSTA GARANTIDA, será permitida redução de até 5% (cinco por cento) da CAPACIDADE PRETENDIDA e já informada na etapa de MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE, por PRODUTO por PONTO DE ENTRADA e/ou PONTO/ZONA DE SAÍDA, conforme a divulgação da previsão de ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE obtida em função das indicações de preferência não vinculantes dos CARREGADORES HABILITADOS nesta

etapa.

5.3.21 Quando da publicação do resultado da MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE no POC serão indicados: (1) tabela com CAPACIDADE PRETENDIDA 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 e/ou enviado por e-mail.

5.4. 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/PONTO 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 os PONTOS DE ENTRADA e/ou ZONAS DE SAÍDA.

5.4.3 A solicitação de capacidade para cada PONTOS DE ENTRADA e/ou ZONAS DE SAÍDA e para cada produto ofertado é realizada de maneira independente.

5.4.4 O CARREGADOR HABILITADO deve submeter ao TRANSPORTADOR a PROPOSTA GARANTIDA para contratação de CAPACIDADE SOLICITADA referente aos PONTOS DE ENTRADA e/ou ZONAS DE SAÍDA definidos na REDE DE TRANSPORTE (Apêndice III do Anexo II), aos PRODUTOS definidos no POC 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 CRONOGRAMA, devendo a PROPOSTA GARANTIDA vir acompanhada de comprovação da emissão de GARANTIAS DA PROPOSTA GARANTIDA, nos termos do item 3.3.

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 O formulário disponível no POC para submissão de PROPOSTA GARANTIDA deverá ser acompanhado do comprovante da emissão da GARANTIA DA PROPOSTA GARANTIDA 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.

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 PONTOS DE ENTRADA e/ou as ZONAS DE SAÍDA 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 determinados PONTOS DE ENTRADA e/ou as ZONAS DE SAÍDA 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 determinados PONTOS DE ENTRADA e/ou as ZONAS DE SAÍDA 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

5.6 Divulgação do Resultado - Publicidade

5.6.1 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.

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

6.1 Da Celebração do Contrato

6.1.1 O TRANSPORTADOR 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.

6.1.2 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.

6.1.3 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.

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

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 Nova Transportadora do Sudeste S/A - NTS, sob a supervisão da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, nos termos do artigo 38, II, da Resolução ANP n° 11/2016, 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 ANUAL até a assinatura do CONTRATO DE TRASNPORTE pela AFIANÇADA e o aporte da GARANTIA DO CONTRATO correspondente.

Caso a AFIANÇADA não apresente a(s) GARANTIAS(s) do(s) CONTRATO(s) ou deixe de assinar o(s) CONTRATO(s) 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 deverá ser apresentada como condição para a validade da respectiva PROPOSTA GARANTIDA, devendo ser renovada, caso necessário, até a assinatura do CONTRATO DE TRANSPORTE.

O Banco ..... declara, ainda, que esta CARTA DE FIANÇA BANCÁRIA foi emitida de acordo com as normas do Banco Central do Brasil, do Conselho Monetário Nacional, do seu estatuto social e que os seus signatários estão investidos dos poderes necessários.

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

Esta CARTA DE FIANÇA BANCÁRIA é emitida em 02 (duas) vias.

ANEXO I – C – LEILÃO DE PREÇO UNIFORME

1. O mecanismo LEILÃO DE PREÇO UNIFORME é um mecanismo utilizado para ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE, visando à agilidade e à isonomia de tratamento dos carregadores, necessárias ao regramento da oferta de PRODUTOS DE CURTO PRAZO.

2. Neste tipo de leilão, os carregadores realizam uma única SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE, na qual, simultaneamente, registram as seguintes condições de contratação:

   a) PRODUTO DE CAPACIDADE firme;

   b) Quantidade de CAPACIDADE DE TRANSPORTE desejada na respectiva ZONA/PONTO DE SAÍDA ou PONTO DE ENTRADA;

   c) DISPOSIÇÃO A PAGAR (Tarifa Máxima): É a tarifa máxima não inferior à TARIFA DE REFERÊNCIA estabelecida para cada produto de transporte em cada PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA/PONTO DE SAÍDA, conforme disponibilizado no Anexo I – A, Apêndice I do CONTRATO MASTER;

   d) Rateio de Capacidade de Transporte: O carregador informa se aceita, ou não, a alocação de capacidade menor do que a solicitada em função de um eventual rateio de capacidade.

   e) Capacidade Mínima: Menor capacidade que o carregador aceita para fins de alocação. Vale ressaltar que, caso este campo seja preenchido, o sistema entenderá que o carregador aceita rateio.

3. Se for verificada a mesma DISPOSIÇÃO A PAGAR por mais de um carregador para determinado PRODUTO em um PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA, e as capacidades mínimas de transporte por eles solicitadas, somadas, ultrapassem a CAPACIDADE DISPONÍVEL remanescente, será utilizado o critério *pro-rata* simples para estes carregadores, respeitando-se as CONDIÇÕES DE CONTRATAÇÃO de cada um deles.

$$\%\ \text{Pro-rata} = \frac{\text{Capacidade Solicitada do Carregador}}{\text{Soma Capacidades solicitadas com mesma DISPOSIÇÃO A PAGAR}} \times \text{Capacidade Remanescente}$$

4. Caso não seja possível atender as CONDIÇÕES DE CONTRATAÇÃO de capacidade 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 da REDE DE TRANSPORTE.

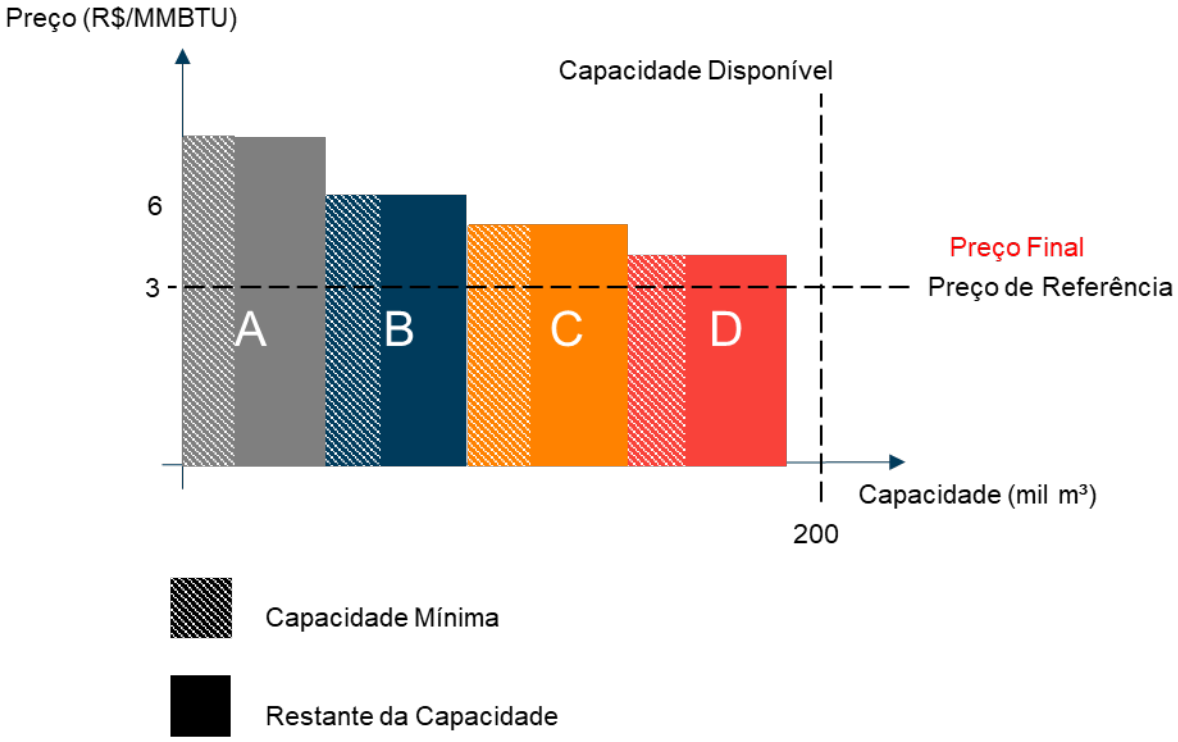
5. Uma vez encerrado o período para SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE, são verificadas as demandas por CAPACIDADE DE TRANSPORTE de todos os carregadores, bem como suas CONDIÇÕES DE CONTRATAÇÃO. Tais demandas são ordenadas em ordem decrescente, de acordo com a DISPOSIÇÃO A PAGAR (tarifa máxima) de cada participante para cada PRODUTO DE CAPACIDADE firme, em cada PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA/PONTO DE SAÍDA. Todos os carregadores pagarão a mesma tarifa pela CAPACIDADE SOLICITADA para um dado PRODUTO em cada PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE SAÍDA, conforme critérios estabelecidos neste Anexo.

6. Eventuais ganhos auferidos pelo TRANSPORTADOR em relação à sua RECEITA MÁXIMA PERMITIDA que sejam resultantes da aplicação do mecanismo de LEILÃO DE PREÇO UNIFORME estarão sujeitos às regras de contabilização de receita máxima permitida previstas na regulação aplicável.

7. A representação esquemática a seguir exemplifica a aplicação do mecanismo de LEILÃO DE PREÇO UNIFORME, para melhor compreensão.

<u>Situação 1</u>: A soma das SOLICITAÇÕES DE RESERVA DE CAPACIDADE de todos os carregadores é igual ou inferior à CAPACIDADE DISPONÍVEL DE TRANSPORTE no PONTO DE ENTRADA ou ZONA/PONTO DE SAÍDA em questão.

Como neste cenário não há disputa, todos os carregadores serão atendidos na totalidade de suas SOLICITAÇÕES DE RESERVA DE CAPACIDADE e a tarifa resultante será a TARIFA DE REFERÊNCIA estabelecida inicialmente no CONTRATO MASTER.



<u>Resultado do Leilão – Situação 1:</u>

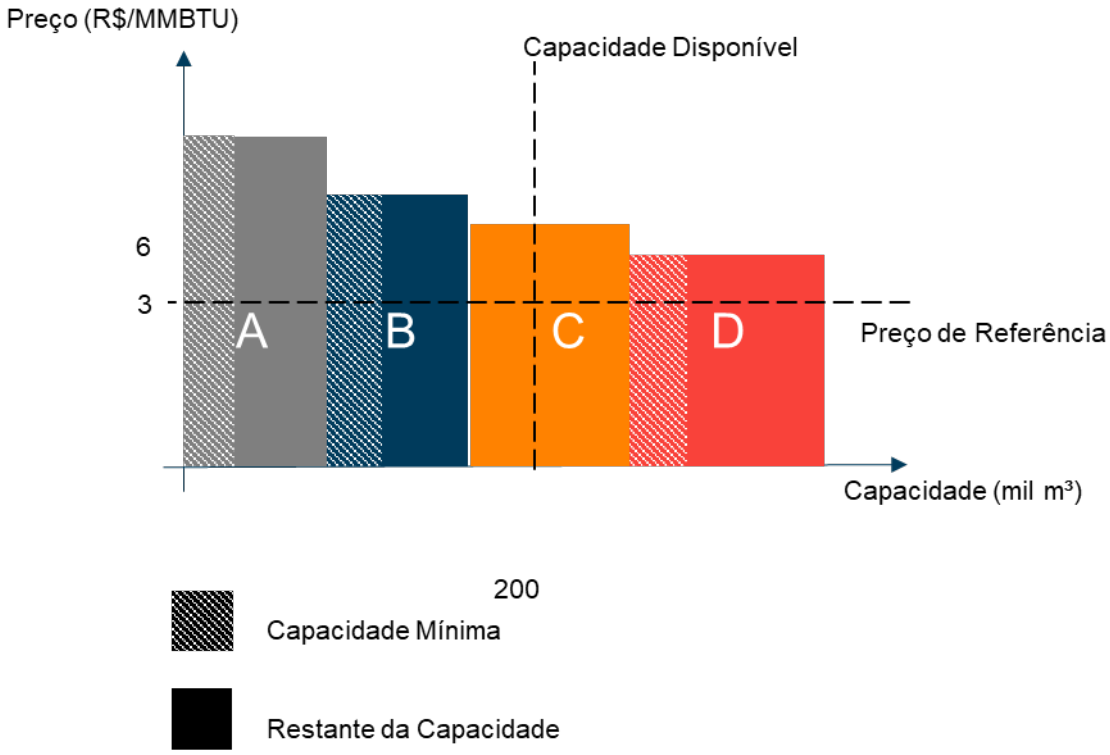
- ✓ Todos os carregadores são atendidos em suas SOLICITAÇÕES DE RESERVA DE CAPACIDADE;
- ✓ A tarifa final a ser paga por todos os carregadores é igual a TARIFA DE REFERÊNCIA (R$ 3,00);
- ✓ Há sobra de CAPACIDADE DISPONÍVEL no PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA

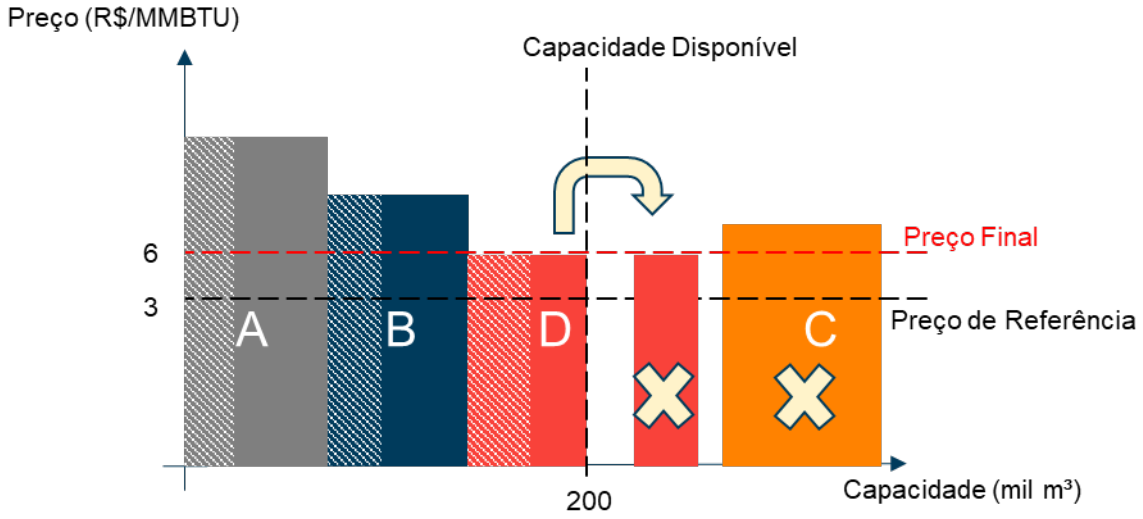
<u>Situação 2</u>: A soma das SOLICITAÇÕES DE RESERVA DE CAPACIDADE de todos os carregadores é superior à CAPACIDADE DISPONÍVEL DE TRANSPORTE no PONTO

DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA em questão e as CONDIÇÕES DE CONTRATAÇÃO excluem um participante com maior DISPOSIÇÃO A PAGAR, porém que não aceita rateio.

Neste caso, uma vez verificado que a CAPACIDADE DE TRANSPORTE ofertada poderá ser alocada aos carregadores que apresentaram a maior DISPOSIÇÃO A PAGAR, nos termos de suas respectivas CONDIÇÕES DE CONTRATAÇÃO e respeitando-se a CAPACIDADE DISPONÍVEL DE TRANSPORTE, o processo de alocação se encerrará com a exclusão dos carregadores que solicitaram reserva de capacidade com maior DISPOSIÇÃO A PAGAR e não aceitaram rateio. O TRANSPORTADOR irá considerar como capacidade mínima a CAPACIDADE SOLICITADA.

Os carregadores que tiveram ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE pagarão a mesma tarifa de transporte, qual seja, a tarifa correspondente à menor DISPOSIÇÃO A PAGAR oferecida entre os carregadores atendidos.





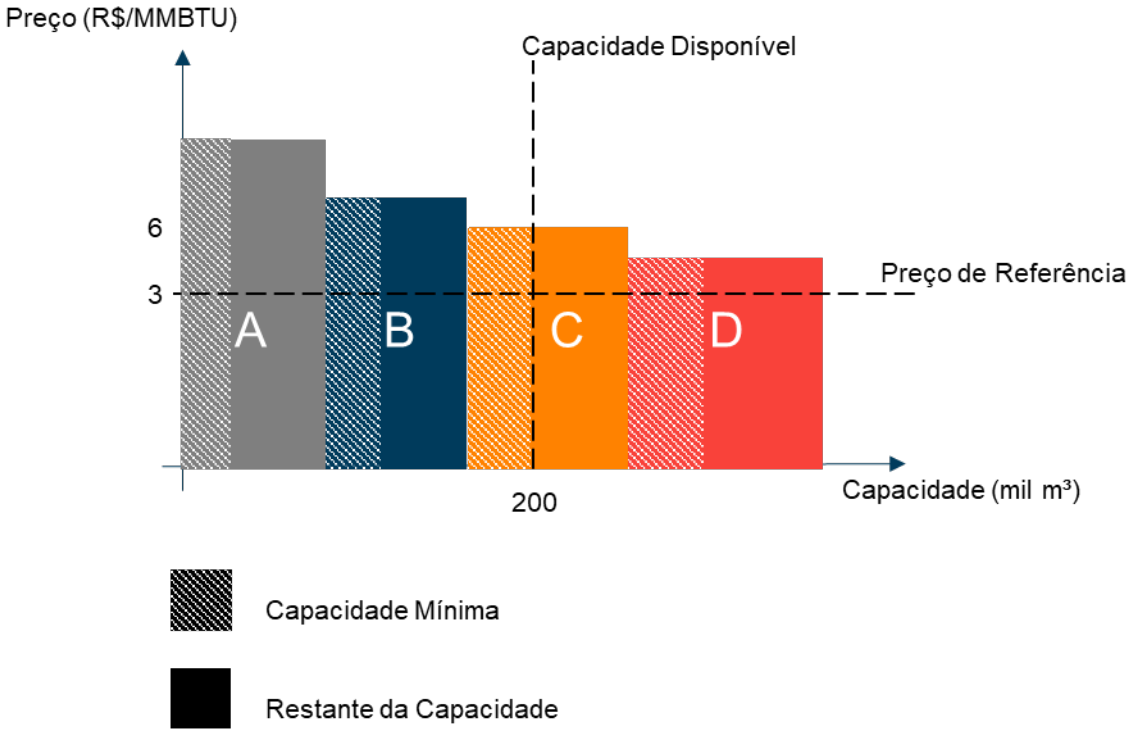
Resultado do Leilão – Situação 2:

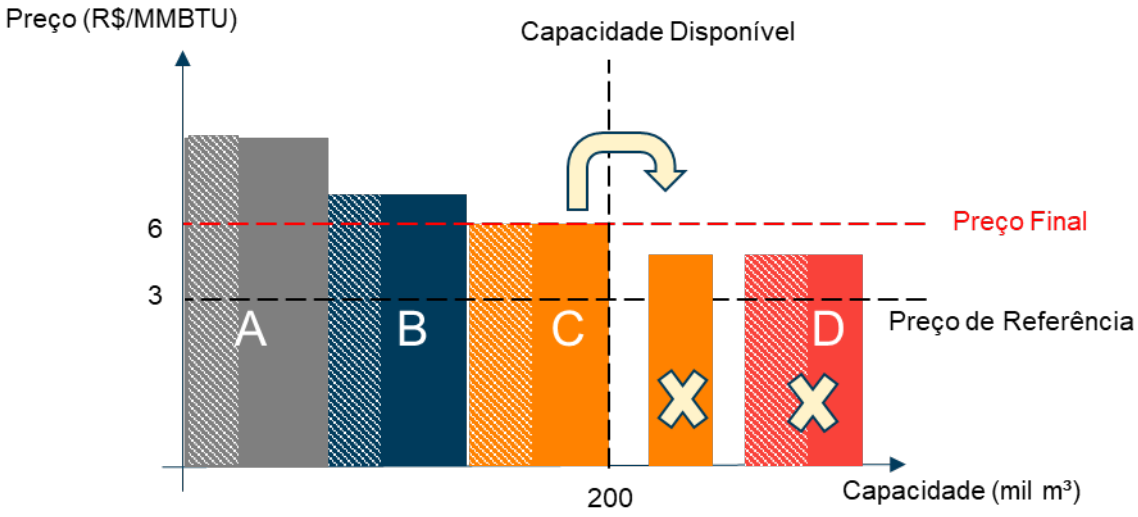
- ✓ A CAPACIDADE DISPONÍVEL total da REDE DE TRANSPORTE é alocada respeitando-se a DISPOSIÇÃO A PAGAR dos carregadores;
- ✓ Os carregadores A e B serão atendidos em suas SOLICITAÇÕES DE RESERVA DE CAPACIDADE;
- ✓ A SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE do carregador C não cabe na capacidade remanescente e este carregador não aceita rateio, por isso, será desconsiderado na disputa;
- ✓ Como o carregador D aceita rateio, parte da solicitação de capacidade pôde ser atendida, considerando suas CONDIÇÕES DE CONTRATAÇÃO;
- ✓ A tarifa final a ser paga por todos os carregadores é correspondente a menor DISPOSIÇÃO A PAGAR daqueles carregadores que forem atendidos (neste caso, R$ 6,00);
- ✓ Não há sobra de CAPACIDADE DISPONÍVEL no PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA.

Situação 3: A soma das SOLICITAÇÕES DE RESERVA DE CAPACIDADE de todos os carregadores é superior à CAPACIDADE DISPONÍVEL DE TRANSPORTE no PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA em questão, mas é possível atender às capacidades mínimas solicitadas pelos carregadores com maior DISPOSIÇÃO A PAGAR.

Neste caso, uma vez verificado que a CAPACIDADE DE TRANSPORTE ofertada poderá ser alocada aos carregadores que apresentaram a maior DISPOSIÇÃO A PAGAR, nos termos de suas respectivas CONDIÇÕES DE CONTRATAÇÃO e respeitando-se a CAPACIDADE DISPONÍVEL DE TRANSPORTE, o processo de alocação se encerrará com a exclusão dos carregadores que solicitaram reserva de capacidade com menor DISPOSIÇÃO A PAGAR, para os quais não houve saldo remanescente de CAPACIDADE DISPONÍVEL.

Os carregadores que tiveram ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE pagarão a mesma tarifa de transporte, qual seja, a tarifa correspondente à menor DISPOSIÇÃO A PAGAR oferecida entre os carregadores atendidos.





<u>Resultado do Leilão – Situação 3:</u>

- ✓ A CAPACIDADE DISPONÍVEL total da REDE DE TRANSPORTE é alocada respeitando-se a DISPOSIÇÃO A PAGAR dos carregadores;
- ✓ Como o carregador C aceita rateio, parte da SOLICITAÇÃO DE CAPACIDADE pôde ser atendida, considerando suas CONDIÇÕES DE CONTRATAÇÃO;

- ✓ A SOLICITAÇÃO DE CAPACIDADE do carregador D não pôde ser atendida pois sua DISPOSIÇÃO A PAGAR é a menor dentre os carregadores que estão participando do leilão;
- ✓ A tarifa final a ser paga por todos os carregadores é igual à DISPOSIÇÃO A PAGAR do carregador C, visto que é a menor DISPOSIÇÃO A PAGAR dos carregadores atendidos neste leilão (R$ 6,00);
- ✓ Não há sobra de CAPACIDADE DISPONÍVEL no PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA.

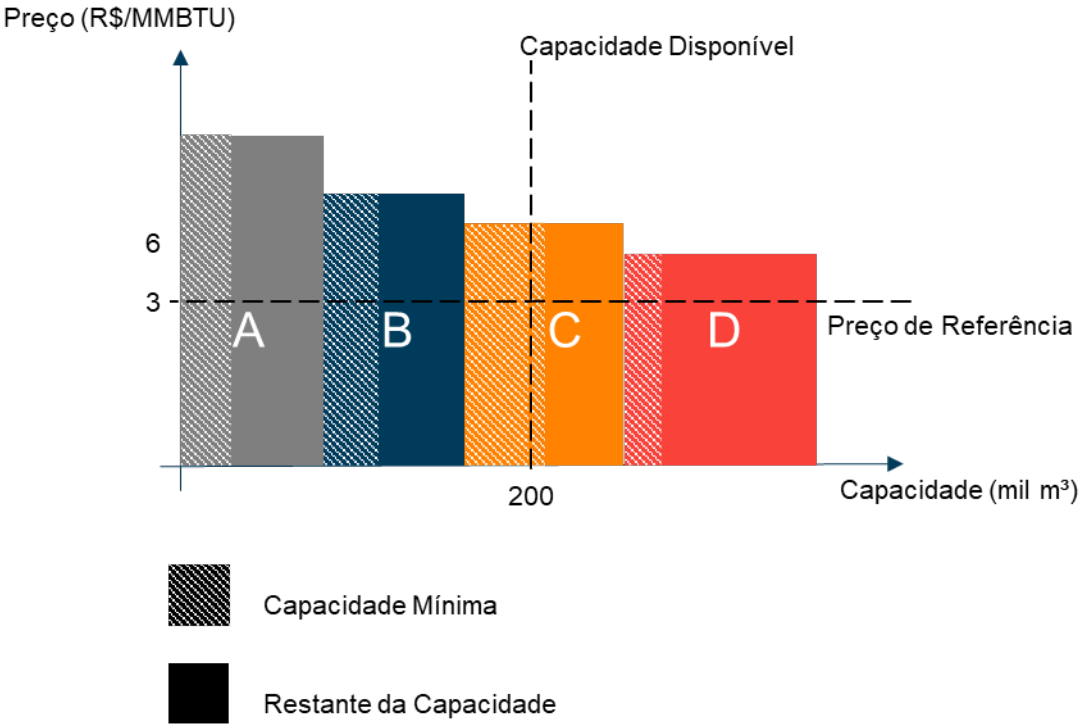
Situação 4: A soma das SOLICITAÇÕES DE RESERVA DE CAPACIDADE de todos os carregadores é superior à CAPACIDADE DISPONÍVEL DE TRANSPORTE no PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA em questão e não é possível atender às capacidades mínimas solicitadas pelos carregadores com maior DISPOSIÇÃO A PAGAR.

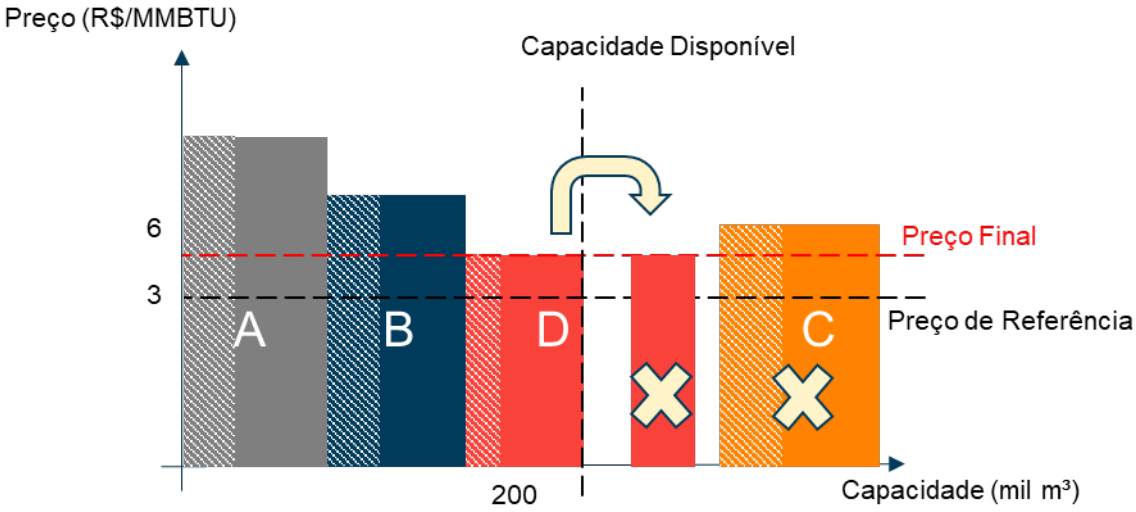
Nesta hipótese, a CAPACIDADE DE TRANSPORTE será alocada seguindo a ordem de preferência dos carregadores que ofertaram a maior DISPOSIÇÃO A PAGAR.

Porém, caso, seguindo-se o processo de alocação com base na ordem de maior DISPOSIÇÃO A PAGAR, a capacidade mínima solicitada por um carregador com maior DISPOSIÇÃO A PAGAR for, em determinado momento, superior à CAPACIDADE DISPONÍVEL remanescente, e, algum carregador subsequente, que tenha ofertado uma menor DISPOSIÇÃO A PAGAR, tenha solicitado uma CAPACIDADE DE TRANSPORTE que se enquadra na CAPACIDADE DISPONÍVEL remanescente, a alocação da CAPACIDADE DE TRANSPORTE será feita para este próximo carregador, seguindo-se a regra de otimização da REDE DE TRANSPORTE.

Os carregadores que tiveram CAPACIDADES DE TRANSPORTE alocadas pagarão a mesma tarifa de transporte, qual seja, a tarifa correspondente à menor DISPOSIÇÃO A PAGAR oferecida entre os carregadores atendidos.

Vale ressaltar que, 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 carregador. 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 na REDE DE TRANSPORTE e sua DISPOSIÇÃO A PAGAR, em relação aos demais carregadores.





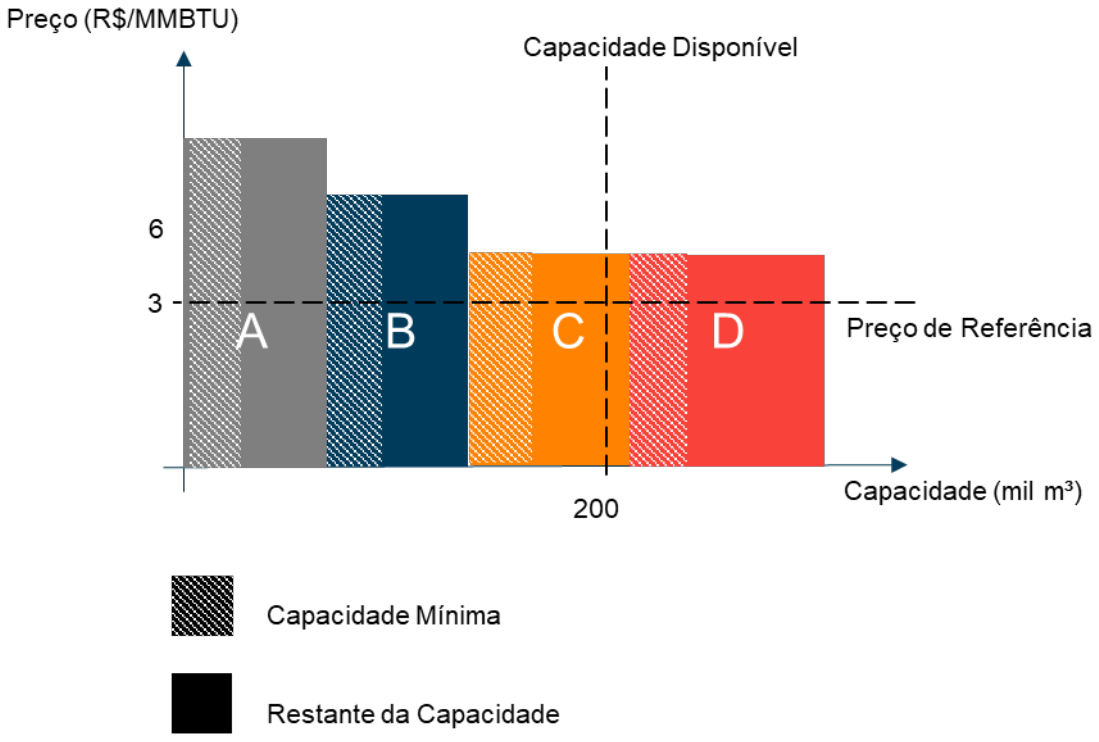
Resultado do Leilão – Situação 4:

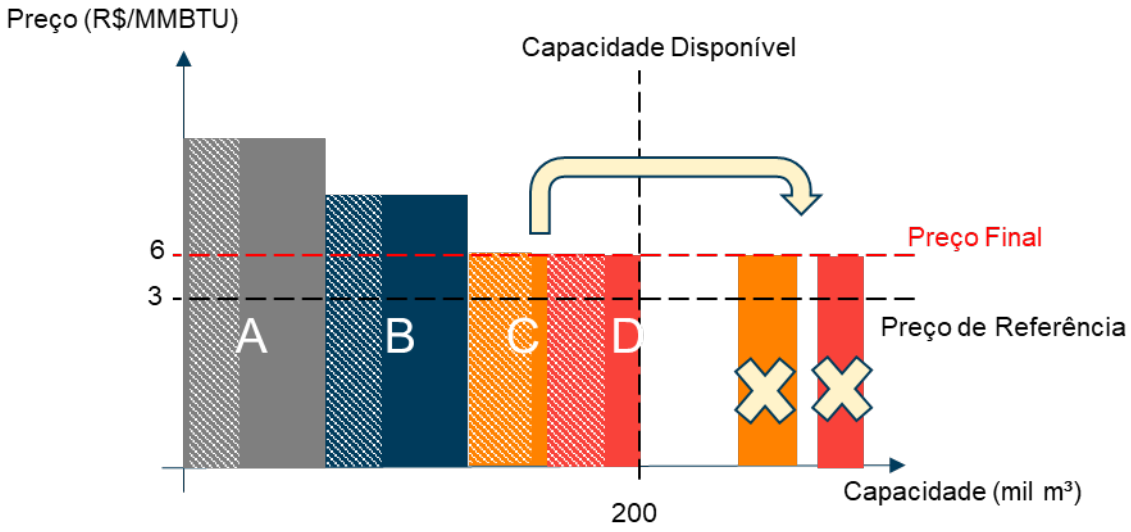
- ✓ A CAPACIDADE DISPONÍVEL total da REDE DE TRANSPORTE é alocada respeitando-se as CONDIÇÕES DE CONTRATAÇÃO e a DISPOSIÇÃO A PAGAR dos carregadores;
- ✓ A capacidade mínima solicitada pelo carregador C não pode ser atendida. Esta impossibilidade de atendimento ao carregador C, em função das CONDIÇÕES DE CONTRATAÇÃO definidas por este carregador, especificamente a capacidade mínima de atendimento, abre espaço para que o carregador D seja parcialmente atendido, embora tenha menor DISPOSIÇÃO A PAGAR;

- ✓ Caso o carregador C tivesse indicado que aceita rateio e não tivesse colocado um mínimo, este poderia ser atendido com a capacidade disponível restante e a tarifa alocada seria desse carregador, pois ainda seria a menor DISPOSIÇÃO A PAGAR dos carregadores que foram atendidos;
- ✓ A tarifa final a ser paga por todos os carregadores é igual à DISPOSIÇÃO A PAGAR do carregador D (R$ 6,00);
- ✓ Não há sobra de CAPACIDADE DISPONÍVEL no PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA.

<u>Situação 5</u>: A soma das SOLICITAÇÕES DE RESERVA DE CAPACIDADE de todos os carregadores é superior à CAPACIDADE DISPONÍVEL DE TRANSPORTE no PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA em questão e dois ou mais carregadores possuem a mesma DISPOSIÇÃO A PAGAR.

Nesta situação, a CAPACIDADE DE TRANSPORTE será alocada seguindo a ordem de preferência dos carregadores que ofertaram a maior DISPOSIÇÃO A PAGAR.
No entanto, após os carregadores que ofertaram a maior DISPOSIÇÃO A PAGAR adquirirem capacidade, dois ou mais carregadores oferecem a mesma DISPOSIÇÃO A PAGAR pela capacidade remanescente. Como suas capacidades mínimas estão abaixo da capacidade total remanescente, estes receberão capacidade proporcional para evitar a discriminação utilizando o critério pro-rata simples e respeitando-se as CONDIÇÕES DE CONTRATAÇÃO de cada um deles.





Resultado do Leilão – Situação 5:

- ✓ A CAPACIDADE DISPONÍVEL total da REDE DE TRANSPORTE é alocada respeitando-se as CONDIÇÕES DE CONTRATAÇÃO e a DISPOSIÇÃO A PAGAR dos carregadores;
- ✓ As SOLICITAÇÕES DE RESERVA DE CAPACIDADE dos carregadores C e D foram parcialmente atendidas, considerando o critério pro-rata simples, pois indicaram uma capacidade mínima abaixo da CAPACIDADE DISPONÍVEL e tinham a mesma DISPOSIÇÃO A PAGAR;
- ✓ A tarifa final a ser paga por todos os carregadores é igual à DISPOSIÇÃO A PAGAR dos carregadores C e D (R$ 6,00);
- ✓ Não há sobra de CAPACIDADE DISPONÍVEL no PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA.

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, quando da oferta de PRODUTOS ANUAIS.

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 aos PONTOS DE ENTRADA e/ou ZONAS DE SAÍDA 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 PONTOS DE ENTRADA e/ou as ZONAS DE SAÍDA for superior à oferta de capacidade máxima no final da etapa de submissão de PROPOSTA GARANTIDA, o PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL 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, acrescendo-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 DAS 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 previsto no item 1.1 acima.

1.7 A CAPACIDADE SOLICITADA na etapa de PROPOSTA GARANTIDA será considerada pelo TRANSPORTADOR 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 determinados PONTOS DE ENTRADA e/ou ZONAS DE SAÍDA, para todos os produtos ofertados, o PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL é encerrado para este PONTO DE ENTRADA e/ou a ZONA DE SAÍDA, 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 DA PROPOSTA GARANTIDA não será executada e será devolvida ao CARREGADOR HABILITADO em questão, ficando preservado o direito do TRANSPORTADOR de executar a GARANTIA DA PROPOSTA GARANTIA 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 acima, a CAPACIDADE DE TRANSPORTE objeto dessa desistência será alocada de forma pro rata adicional aos demais CARREGADORES HABILITADOS que permanecerem no processo.

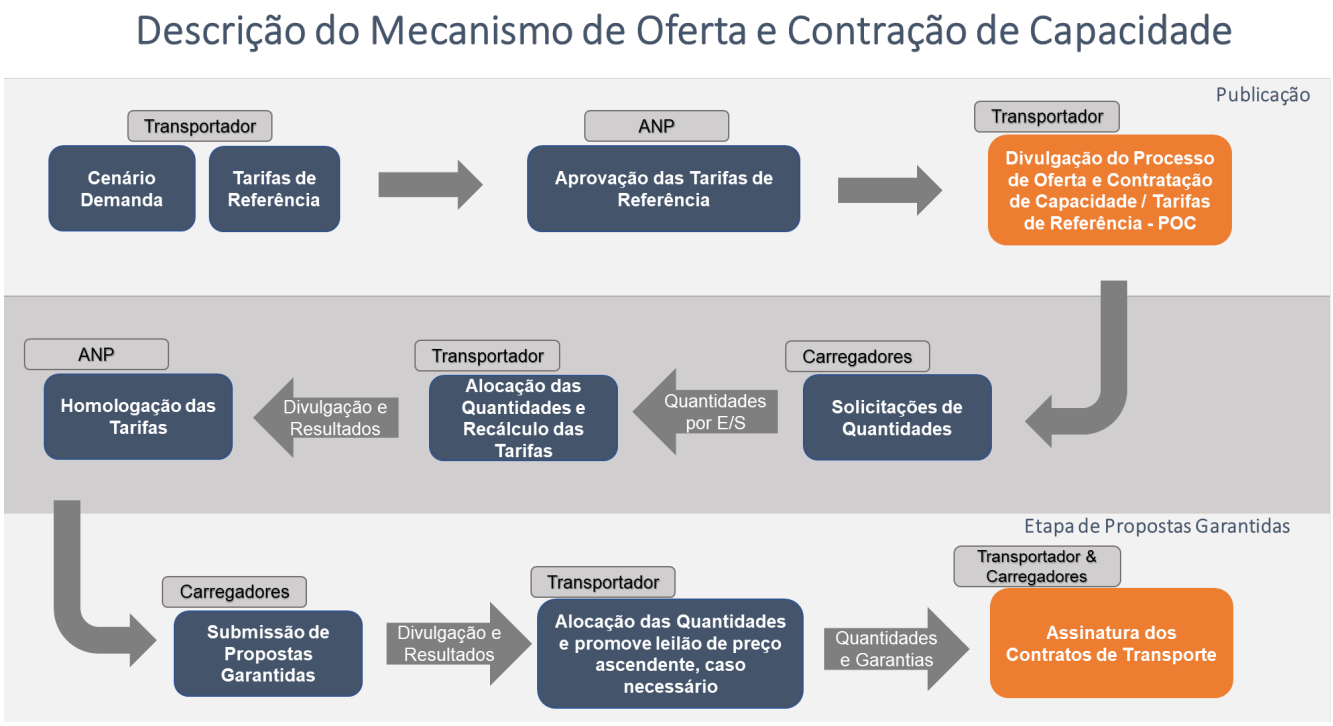
1.10. Na fase de PROPOSTA GARANTIDA, os CARREGADORES HABILITADOS aceitam e reconhecem que, caso um ou mais CARREGADORES HABILITADOS tenham participado da etapa de MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE, mas, a despeito disso, tenham deixado de apresentar PROPOSTA GARANTIDA, conforme item 5.3.4 do Anexo I-B ou venham a efetuar reduções das CAPACIDADES SOLICITADAS na etapa da PROPOSTA GARANTIDA, de acordo com o disposto nos itens 5.3.20 do Anexo I-B e/ou 1.9 acima, tal omissão ou redução poderá implicar, a critério da ANP, mediante solicitação do TRANSPORTADOR, no reinício parcial ou total do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL, não sendo permitida a participação do CARREGADOR HABILITADO que tenha desistido da CAPACIDADE SOLICITADA, alterando-se o CRONOGRAMA. O TRANSPORTADOR divulgará o novo cronograma no POC.

1.10.1 Havendo novas etapas de MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE, em razão do previsto no item 1.10 acima quantas vezes forem necessárias para atingir o mais próximo possível da CAPACIDADE do CENÁRIO DE REFERÊNCIA, a fim de evitar sobre receita e sub receita, será calculada uma nova TARIFA DE REFERÊNCIA com base no novo cenário de CAPACIDADE DE REFERÊNCIA, considerando as novas CAPACIDADES SOLICITADAS na etapa de PROPOSTA GARANTIDA imediatamente anterior para o reinício do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL.

1.10.2 O PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL que venha a ser total ou parcialmente reiniciado deverá seguir as mesmas condições do presente PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL.

1.10.3 O TRANSPORTADOR realizará a rodada do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL e divulgará os resultados, obedecendo o novo CRONOGRAMA.

2. **Descrição simplificada da dinâmica de Oferta de Capacidade de Transporte Firme Anual.**



1. **Exemplo ilustrativo de LEILÃO DE PREÇO ASCENDENTE**

3.1 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

Tarifa	Capacidade Disponível	Carregador 2	Carregador 1	Total
P1 = 99	**100**	**80**	**65**	**145**
P0 = 90	100	90	80	170

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 = 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
...	...	...	...	...
P3 = 111,6	**100**	**55**	**40**	**100**
P2 = 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**

Nota: Observar que o mecanismo de LEILÃO DE PREÇO ASCENDENTE (*Ascending Clock*) será limitado a 1 (uma) rodada, conforme item 1.3 do Anexo I-D deste CONTRATO MASTER.

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

CLÁUSULA PRIMEIRA – OBJETO

1.1. O presente anexo constitui parte integrante e inseparável do CONTRATO MASTER e é incorporado por referência aos CONTRATOS DE TRANSPORTE, tendo por objeto estabelecer os termos e condições gerais aplicáveis, de forma obrigatória, ao TRANSPORTADOR e ao CARREGADOR, na prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME.

1.2. Os termos do presente ANEXO poderão ser alterados por força de uma MODIFICAÇÃO DETERMINADA ou em virtude da implementação do CÓDIGO DE REDE, conforme previsto, respectivamente, nas Cláusulas Dezenove e Vinte deste TCG.

CLÁUSULA SEGUNDA – DEFINIÇÕES

2.1. Os termos previstos nesta Cláusula, quando grafados em CAIXA ALTA no 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 da REDE DE TRANSPORTE de forma a corrigir o DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO SISTEMA;

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

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

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

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

AGENTES LIVRES: consumidores livres, autoprodutores ou autoimportadores, conforme

definidos na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL;

ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE: Atribuição de CAPACIDADE DE TRANSPORTE na REDE DE TRANSPORTE a ser definida ao longo do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE;

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 da REDE DE TRANSPORTE;

ANO: significa o período que se inicia no dia 1º de janeiro de cada ano e se estende por 365 (trezentos e sessenta e cinco) ou, no ANO que contenha o dia 29 de fevereiro, 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), ou, nos anos bissextos, 366 (trezentos e sessenta e seis) DIAS consecutivos;

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;

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 CONTRATO, de acordo com a legislação brasileira em vigor;

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

AVISO DE ACEITAÇÃO DE GÁS DESCONFORME: NOTIFICAÇÃO enviada pelo CARREGADOR DE SAÍDA ao TRANSPORTADOR e pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR DE ENTRADA, 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 da possibilidade de ocorrência, de eventos que demandem tais ações, de acordo com os termos do CONTRATO, incluindo, sem limitação, a ocorrência de GÁS DESCONFORME na REDE DE TRANSPORTE;

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

BALANCEAMENTO: significa qualquer medida ou ação do TRANSPORTADOR ou dos CARREGADORES para manter ou reestabelecer o equilíbrio entre injeções e retiradas de GÁS NATURAL necessário para o bom funcionamento da REDE DE TRANSPORTE;

CADASTRO ÚNICO: significa o conjunto de informações cadastrais prestadas pelo carregador interessado sob sua exclusiva responsabilidade, como condição para a sua participação no PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE e para fins de oferta de capacidade, seja por meio de CHAMADA PÚBLICA ou por outras formas de contratação junto ao TRANSPORTADOR, incluindo as contratações efetuadas no âmbito do CONTRATO MASTER, conforme processo de habilitação disponível no POC;

CALORIA: significa a quantidade de calor requerida para elevar a temperatura de 1g de água pura de 14,5ºC até 15,5ºC, à pressão absoluta de 101.325Pa. 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 VENCEDORES, resultante do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE e que será objeto do CONTRATO DE TRANSPORTE;

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

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

CAPACIDADE DISPONÍVEL DE TRANSPORTE ou CAPACIDADE DISPONÍVEL: parcela da CAPACIDADE TÉCNICA de um determinado PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA da REDE DE TRANSPORTE que não tenha sido objeto de contratação sob a modalidade firme, incluindo a parcela que não tenha sido reservada pelo carregador dos CONTRATOS LEGADOS no ACORDO DE REDUÇÃO DE FLEXIBILIDADE firmado entre o TRANSPORTADOR e este carregador;

CAPACIDADE OCIOSA DE TRANSPORTE ou CAPACIDADE OCIOSA: parcela da

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

CAPACIDADE PRETENDIDA DE TRANSPORTE ou CAPACIDADE PRETENDIDA: parcela da CAPACIDADE DE TRANSPORTE requerida pelo CARREGADOR HABILITADO na MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE;

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 ou na PROPOSTA GARANTIDA ou na SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE;

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

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

CARREGADOR: pessoa jurídica que tenha celebrado o CONTRATO com o TRANSPORTADOR, podendo ser ainda designado como (i) o CARREGADOR DE ENTRADA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA ou (ii) o CARREGADOR DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA. Quando utilizado em caixa baixa, carregador significa qualquer (quaisquer) pessoa(s) jurídica(s) que tenha(m) celebrado um contrato de transporte com o TRANSPORTADOR, 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 o TRANSPORTADOR esteja em pleno vigor e que esteja adimplente com todas as suas obrigações nele estabelecidas, bem como adimplente em qualquer contrato de transporte que tenta sido celebrado com o TRANSPORTADOR;

CARREGADOR VENCEDOR: CARREGADOR que ao final do PROCESSO DE OFERTA E

CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE celebrará o CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE com o TRANSPORTADOR;

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

CCI: Corte Internacional de Arbitragem da Câmara Comércio Internacional, nos termos do item 14.3.1 deste TCG;

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 ANUAL;

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

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

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

CLÁUSULA RESOLUTIVA: cláusula de término antecipado do CONTRATO DE TRANSPORTE a que fica sujeito o SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO, cujo período de vigência contratual deverá respeitar o disposto no item 4.4 do CONTRATO MASTER, conforme prevista na Cláusula 13.3.1(iv) do presente TCG;

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 acesso não discriminatório aos sistemas de transporte de gás natural, e sua operação uniforme, harmônica, eficiente e segura;

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

CONDIÇÕES DE 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 presente 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;

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

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

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

CONTA REGULATÓRIA: tem sua definição atribuída pela ANP, conforme Nota Técnica ANP-SIM 13/2019 e/ou LEGISLAÇÃO APLICÁVEL;

CONTRATO DE TRANSPORTE ou **CONTRATO**: contrato para prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME ou SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO, incluindo seus anexos, apêndices e 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 SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO DE ENTRADA; ou (ii) CONTRATO DE TRANSPORTE DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA ou CONTRATO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO DE SAÍDA. Quando utilizando em caixa baixa, “contrato de transporte” significa qualquer contrato, celebrado entre o TRANSPORTADOR e um carregador, para a prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO ou SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, usando a REDE DE TRANSPORTE. As expressões “contrato de transporte de entrada” ou “contrato de transporte de saída” poderão ser empregadas de forma análoga;

CONTRATOS LEGADOS: São os contratos de transporte de gás natural vigentes, celebrados entre NTS e a Petróleo Brasileiro S.A. - Petrobras, conforme descritos no item 1.3. 1 do ANEXO I-A e ANEXO I-B do CONTRATO MASTER.

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

CONTROVÉRSIAS RELACIONADAS: tem o seu significado definido no item 14.3.10 deste TCG;

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;

CUSTOS FIXOS DE COMPRA E VENDA DE GÁS: significa a remuneração devida ao TRANSPORTADOR pelo CARREGADOR referente aos custos fixos incorridos no âmbito de GSA(s) BALANCEAMENTO e GSA(s) GUS, pagos pelo TRANSPORTADOR independentemente da efetiva aquisição ou venda do gás natural e 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 definido no item 21.2.1.1 deste TCG;

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

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

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

DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA: as diferenças apuradas em uma base horária entre o somatório de todas as (i) QUANTIDADES DE GÁS injetadas nos PONTOS DE ENTRADA e (ii) QUANTIDADES DE GÁS retiradas por todos os carregadores nos PONTOS DE SAÍDA;

DESEQUILÍBRIO MENSAL DO PORTFÓLIO: tem o seu significado definido no item 1.7.2.1 do Apêndice II deste TCG;

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

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

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, não inferior à tarifa de referência para cada PRODUTO DE CAPACIDADE em cada PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA/PONTO DE SAÍDA, e de acordo com as regras de alocação por LEILÃO DE PREÇO UNIFORME disponíveis no Anexo I – C deste TCG;

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

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

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

ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA ou **ECNU**: significa a remuneração devida ao TRANSPORTADOR, calculada conforme o Anexo II do CONTRATO MASTER, 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 GÁS E ENERGIA ELÉTRICA PARA USO NO SISTEMA: significa a remuneração devida ao TRANSPORTADOR pelo CARREGADOR referente aos custos variáveis para aquisição de GUS e energia elétrica para uso no sistema, consumida em determinadas instalações do TRANSPORTADOR, os quais devem ser rateados proporcionalmente às QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS por cada um dos carregadores por MÊS;

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

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

ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL: erro apresentado pelo SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL considerando as contribuições dos erros de cada instrumento que compõe o SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL;

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

ESTOQUE DE GÁS EXTRAORDINÁRIO DO TRANSPORTADOR: significa parcela do estoque de gás de propriedade do TRANSPORTADOR, adquirido de um fornecedor de gás e/ou carregadores, para fins de BALANCEAMENTO;

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

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

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

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

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

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

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

GÁS NÃO CONTADO: QUANTIDADE DE GÁS não contado calculada conforme item 3.1.1 (iii) do Apêndice I deste TCG;

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

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

GESTOR DO PORTFÓLIO: tem o seu significado definido no item 1.2.3 do Apêndice II deste TCG. Em havendo a figura do GESTOR DO PORTFÓLIO, as referências no Apêndice II deste TCG em relação ao CARREGADOR nas Cláusulas relacionadas a ações de balanceamento, nominação, programação e monitoramento de portfólio deverão ser interpretadas como uma referência ao GESTOR DO PORTFÓLIO;

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;

GSA BALANCEAMENTO: contrato de médio ou longo prazo de compra e venda de GÁS

NATURAL celebrado entre FORNECEDOR DE GÁS e o TRANSPORTADOR para fins de balanceamento;

GSA GUS: contrato de longo prazo de compra e venda de GÁS NATURAL celebrado entre FORNECEDOR DE GÁS e o TRANSPORTADOR, para atender às necessidades do TRANSPORTADOR em relação ao GUS na prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE, quando a responsabilidade pelo fornecimento do GUS for do TRANSPORTADOR, nos termos da Cláusula Sexta deste TCG;

HORA: significa cada intervalo de 60 (sessenta) minutos compreendido no período iniciado à 00h00 e terminando às 23h59;

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

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 n°1 de 2013;

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

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 no 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 participantes de acordo com as CONDIÇÕES DE CONTRATAÇÃO por eles definidas em sua SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE, conforme mecanismo detalhado no Anexo I-C e no POC;

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

LIQUIDAÇÃO MENSAL: tem o seu significado definido no item 1.7.2 do Apêndice II deste 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 deste 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;

MANUTENÇÕES NÃO-PROGRAMADAS: serviços de inspeção, manutenção, reparo, ou substituição, tecnicamente necessários na REDE DE TRANSPORTE, a exclusivo critério do TRANSPORTADOR RAZOÁVEL E PRUDENTE, decorrentes de condição operacional não prevista que afete a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE para garantia da segurança das pessoas, meio ambiente ou a integridade da REDE DE TRANSPORTE;

MANUTENÇÕES PROGRAMADAS: serviços de inspeção, manutenção, reparo, modificação ou substituição tecnicamente necessários ou recomendáveis, a exclusivo critério do TRANSPORTADOR, para garantia da confiabilidade da REDE DE TRANSPORTE, que tenham sido previamente informados pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR, e que demandem, ou não, a interrupção ou redução do SERVIÇO DE TRANSPORTE, sem incidência de qualquer penalidade, custo adicional ou redução de receita ao TRANSPORTADOR em razão de tais serviços, nos termos estipulados no item 4.2 do Apêndice I do TCG;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

OPÇÕES DE COMPRA E VENDA: opções outorgadas pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR, de comprar e vender QUANTIDADES DE GÁS, nos termos do item 1.10 do Apêndice II deste TCG, podendo ser referida isoladamente como OPÇÃO DE COMPRA ou OPÇÃO DE VENDA;

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

PARTE: 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 MASTER, 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;

PERDAS EXTRAORDINÁRIAS: qualquer QUANTIDADE DE GÁS liberada para atmosfera devido a danos, acidentes ou mau funcionamento da REDE DE TRANSPORTE decorrentes de atos ou omissões do TRANSPORTADOR;

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

PERÍODO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE: prazo de duração da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE, iniciado na DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE e finalizado com o advento do prazo previsto no item 5.1 do CONTRATO;

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

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

PLATAFORMA DE BALANCEAMENTO: sistema operacional de compra e venda de gás natural, 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 0,0373021790 MMBTU/m³ de GÁS, que convertidos equivalem a 9.400 kcal/m³;

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

PONTO DE ENTRADA: local físico na REDE DE TRANSPORTE, segundo as características estabelecidas no Anexo 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:** plataforma eletrônica para a oferta de SERVIÇOS DE TRANSPORTE e negociação dos PRODUTOS entre o TRANSPORTADOR e os potenciais CARREGADORES, com publicidade, transparência e isonomia acessível no endereço eletrônico www.ofertadecapacidade.com.br;

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

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

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

PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE: processo conduzido pelo TRANSPORTADOR, sob a supervisão da ANP, nos termos da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, que estabelece a ordem de prioridade e/ou a atribuição de capacidade entre carregadores interessados na contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME de forma transparente e não-discriminatória, na REDE DE TRANSPORTE, podendo ser, conforme o caso, (i) PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO estabelecido no Anexo I-A deste 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 deste CONTRATO MASTER, quando a oferta tiver por objeto os PRODUTOS ANUAIS;

PRODUTO DE CAPACIDADE ou PRODUTO: 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;

PRODUTO ANUAL: Significam os PRODUTOS DE CAPACIDADE previstos no item 3.2 do Anexo I-B, de vigência de 1 (um) ANO, e cuja contratação é feita segundo o PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL, conforme CRONOGRAMA disponível no PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE;

PRODUTO DE CURTO PRAZO: Significam os PRODUTOS DE CAPACIDADE previstos no item 3.2 do Anexo I-A 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 DIÁRIAS NOMINADAS, para injeção ou retirada para cada PONTO DE ENTRADA e PONTO DE SAÍDA de uma determinada ZONA DE SAÍDA, conforme o caso, na REDE DE TRANSPORTE para um

determinado DIA OPERACIONAL. Por extensão, o verbo “programar”, em qualquer forma que possa aparecer, deve ser entendido como o TRANSPORTADOR notificando uma programação para o CARREGADOR;

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;

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

QUANTIDADE ALOCADA DE TRANSFERÊNCIA: significa a QUANTIDADE DE GÁS alocada conforme o item 7.8 deste TCG.

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

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

QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE GUS: tem seu significado definido no item 3.2.1 do Apêndice I deste TCG;

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, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA ou (ii) como QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA para cada ZONA DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver 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.

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

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

QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA ("QEA"): QUANTIDADE DE GÁS solicitada pelo CARREGADOR em um determinado DIA OPERACIONAL, como quantidade excedente nominada, ou seja, que exceda os limites das QUANTIDADES DIÁRIAS CONTRATADAS para cada PONTO DE ENTRADA e/ou PONTO DE SAÍDA, e que efetivamente tenha sido programada pelo TRANSPORTADOR como QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA para recebimento no PONTO DE ENTRADA e para entrega nos PONTOS DE SAÍDA, conforme aplicável, em qualquer DIA OPERACIONAL, conforme o item 7.5.1 da Cláusula Sétima deste TCG;

QUANTIDADE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADA ("QENA"): as QUANTIDADES DE GÁS que superem a QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA ou a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA nos termos dos itens 7.5.1 e 7.6.1 da Cláusula Sétima deste TCG;

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

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

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, 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, sem limitação, dutos, estações de compressão, estações de medição, estações de redução de pressão, PONTOS DE ENTRADA, PONTOS DE SAÍDA, e PONTOS DE INTERCONEXÃO, existentes ou que venham a ser instalados, conforme disponibilizado em sítio eletrônico;

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;

REGULAMENTO: tem seu significado definido no item 14.3.1 “a” deste TCG;;

REPRESENTANTE LEGAL: indivíduo legalmente constituído para representar o CARREGADOR HABILITADO no PROCESSO DE OFERTA E ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE, conforme informações do CADASTRO ÚNICO;

RESULTADO DO PROCESSO DE OFERTA E ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE: divulgação dos resultados pelo TRANSPORTADOR ao final de cada PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE;

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

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 especificados no item 3.2 do Anexo I-B deste CONTRATO MASTER;

SERVIÇO DE TRANSPORTE DE CURTO PRAZO: é o SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME relativo aos PRODUTOS DE CURTO PRAZO especificados no item 3.2 do Anexo I-A deste CONTRATO MASTER;

SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO: modalidade de contratação de CAPACIDADE DISPONÍVEL DE TRANSPORTE, a qualquer tempo, que fica sujeita à CLÁUSULA RESOLUTIVA, nas condições estabelecidas na cláusula 4.4 do CONTRATO MASTER, podendo ser denominado também como SERVIÇO DE TRANSPORTE

EXTRAORDINÁRIO DE ENTRADA quando prestado pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR DE ENTRADA, nos moldes do CONTRATO previsto no Anexo III, e SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO DE SAÍDA quando prestado pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR DE SAÍDA, nos moldes do CONTRATO previsto no Anexo IV;

SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME: SERVIÇO DE TRANSPORTE, objeto do presente CONTRATO, que tem o significado definido 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, SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA quando prestado pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR DE SAÍDA e SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO quando ocorridas as condições estabelecidas na cláusula 4.4 do CONTRATO MASTER;

SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL: modalidade de serviço de transporte não firme, por meio da qual o TRANSPORTADOR presta ao CARREGADOR o SERVIÇO DE TRANSPORTE das QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS, através da REDE DE TRANSPORTE, até o limite da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA (mais a QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA, caso aplicável) para cada DIA OPERACIONAL, condicionado à existência de CAPACIDADE OCIOSA DE TRANSPORTE e que estará sujeito à redução ou interrupção quando o TRANSPORTADOR, agindo de forma prudente, avaliar que tais reduções ou interrupções forem necessárias devido a condições operacionais ou capacidade insuficiente que possam colocar em risco a manutenção da integridade do REDE DE TRANSPORTE, podendo ser denominado também como SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA quando prestado pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR DE ENTRADA e SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE SAÍDA quando prestado pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR DE SAÍDA;

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

SOLICITAÇÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE: significa a etapa do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE CURTO PRAZO, Anexo I-A do presente CONTRATO MASTER, conforme o caso, por meio da qual o CARREGADOR HABILITADO solicita a contratação de forma irrevogável e irretratável, podendo ser condicionada segundo estipulado no Anexo I-A;

TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO: tarifa cobrada pelo TRANSPORTADOR do CARREGADOR destinada a cobrir os custos relacionados à aquisição do ESTOQUE DE REFERÊNCIA 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 DO SISTEMA (GUS);

TARIFA DE REFERÊNCIA: tarifa inicial para cada PONTO DE ENTRADA e/ou ZONA DE

SAÍDA, discriminada com base no CENÁRIO DE REFERÊNCIA desenvolvido pelo TRANSPORTADOR;

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 ENTRADA ou TARIFA DE SAÍDA, TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO e TARIFA DE MOVIMENTAÇÃO, a serem definidas ao final do PROCESSO DE OFERTA E ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE e reajustadas em conformidade com o disposto no Anexo II, Apêndice IV deste CONTRATO MASTER;

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

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

TARIFA 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;

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

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

TRANSPORTADOR RAZOÁVEL E PRUDENTE: TRANSPORTADOR qualificado, experiente, razoável e financeiramente sólido, de acordo com as melhores práticas de implantação, operação e manutenção em ativos similares ao ativo operado, sempre de forma razoável, prudente e antecipada que poderia ser razoavelmente esperada deste operador dentro de circunstâncias e condições similares e de acordo com a legislação aplicável (incluindo a Resolução Conjunta ANP/INMETRO n°1/2013 e o Regulamento Técnico ANP n°2/2011 – Regulamento Técnico de Dutos Terrestres para Movimentação de Petróleo, Derivados e Gás Natural -, anexo à Resolução ANP n°6/2011, conforme alterados de tempos em tempos) e os padrões e práticas adicionais que seriam esperados que um operador razoável e prudente observasse enquanto operando, mantendo e gerindo a REDE DE TRANSPORTE, provendo os SERVIÇOS DE TRANSPORTE e além disso desempenhando as obrigações do TRANSPORTADOR nos termos do CONTRATO;

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

TRIBUTO: qualquer cobrança pecuniária compulsória exigida pela União, Estados, Municípios ou suas autarquias, que incida sobre o faturamento, a receita, as operações, as prestações de serviço, as movimentações financeiras ou as transações, tais como o Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de

Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS), o Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS), a Contribuição para os Programas de Integração Social (PIS) e a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS), bem como quaisquer outros tributos que substituam estes ou que venham a ser criados e que recaiam sobre o faturamento, a receita bruta, o preço do serviço ou o valor da operação relativa à circulação de mercadorias, a movimentação financeira ou a transação, expresso em qualquer DOCUMENTO DE COBRANÇA;

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

VALOR 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 definido no item 3.1.2 do Apêndice II deste TCG;

VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA: vazão constante necessária para atendimento à QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA durante as 24 (vinte e quatro) horas do DIA OPERACIONAL.

ZONA DE CAPACIDADE LIVRE: área geográfica que compõe um sistema de entradas e saídas de GÁS sujeitos a um regime de BALANCEAMENTO específico, conforme comunicado pelo TRANSPORTADOR aos carregadores, observado o direito do TRANSPORTADOR de redefinir e/ou subdividir a ZONA DE CAPACIDADE LIVRE;

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

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

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

ZONA DE DESEQUILÍBRIO SEVERO: tem o seu significado definido no item 1.3.2.1 (i) (d) do Apêndice II deste TCG; e

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

CLÁUSULA TERCEIRA – SERVIÇO DE TRANSPORTE DE GÁS NATURAL

3.1. O TRANSPORTADOR prestará SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME em favor do CARREGADOR nos termos deste TCG e das regras específicas do CONTRATO DE TRANSPORTE.

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

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

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

3.2. A prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME iniciar-se-á e terminará nas respectivas datas de início e término estabelecidas no item 5.1 do CONTRATO DE TRANSPORTE.

3.3. Observadas as exceções e demais disposições previstas neste TCG e no CONTRATO DE TRANSPORTE, constituem obrigações do TRANSPORTADOR:

(i) Programar as QUANTIDADES DE GÁS a serem recebidas em cada PONTO DE ENTRADA, com base nas QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS DE ENTRADA;

(ii) Programar as QUANTIDADES DE GÁS a serem entregues em cada PONTO DE SAÍDA, com base nas QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS DE SAÍDA;

(iii) Receber em cada PONTO DE ENTRADA, as QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS DE ENTRADA, desde que o AGENTE A MONTANTE disponibilize tais quantidades, atendendo às ESPECIFICAÇÕES DA QUALIDADE DO GÁS e aos termos do Apêndice I deste TCG;

(iv) Disponibilizar para entrega ao CARREGADOR DE SAÍDA ou terceiro por ele indicado, em cada ZONA DE SAÍDA, conforme especificado no CONTRATO DE TRANSPORTE, as QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS DE SAÍDA, atendendo às ESPECIFICAÇÕES DA QUALIDADE DO GÁS e aos termos do Apêndice I deste TCG;

(v) Informar ao CARREGADOR qualquer limitação ou interrupção do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, conforme regras do CONTRATO DE TRANSPORTE; e

(vi) Faturar mensalmente as TARIFAS DE TRANSPORTE FIRME referentes à prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME.

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 DE TRANSPORTE;

(ii) Vistoriar, mediante comunicação prévia ao CARREGADOR, as instalações do CARREGADOR ou de terceiros por ele contratados que estejam interconectadas à REDE DE TRANSPORTE, a fim de garantir a segurança e eficiência da operação da REDE DE TRANSPORTE;

(iii) Resolver o CONTRATO DE TRANSPORTE em caso de falta de pagamento do CARREGADOR que não tenha sido sanado nos prazos estipulados neste TCG;

(iv) Dar ao GÁS NATURAL recebido nos PONTOS DE ENTRADA os usos autorizados pelo CONTRATO e por este TCG, inclusive para fins de BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE e operacionalização de acordo de balanceamento operacional com outros agentes relativos aos PONTOS DE INTERCONEXÃO; e

(v) Não prestar o SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME em relação (a) às QUANTIDADES DE GÁS que excedam a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA DE ENTRADA ou a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA DE SAÍDA, ressalvadas eventuais QUANTIDADES EXCEDENTES AUTORIZADAS, nos termos do item 2.1.4 do Apêndice II deste TCG; e (b) a GÁS NATURAL que não atenda às ESPECIFICAÇÕES DA QUALIDADE DO GÁS, aos termos do Apêndice I deste TCG e aos requisitos de qualidade e pressão estabelecidos no CONTRATO MASTER.

3.5. A cada DIA OPERACIONAL, o CARREGADOR poderá requisitar o transporte de QUANTIDADES DE GÁS superiores à QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA para o respectivo PONTO DE ENTRADA ou na ZONA DE SAÍDA em qualquer DIA OPERACIONAL, porém será facultado ao TRANSPORTADOR após análise da disponibilidade técnica e requisitos de segurança da REDE DE TRANSPORTE, programar tais quantidades como QUANTIDADES EXCEDENTES AUTORIZADAS, conforme a capacidade técnica disponível e as Prioridades de Programação estabelecidas na Cláusula Segunda, Apêndice II deste TCG.

3.6. Constituem obrigações do CARREGADOR, sem prejuízo das demais disposições previstas no CONTRATO DE TRANSPORTE:

(i) Pagar ao TRANSPORTADOR os DOCUMENTOS DE COBRANÇA devidos nos termos do CONTRATO DE TRANSPORTE;

(ii) Manter o BALANCEAMENTO de seu PORTFÓLIO e executar suas injeções e/ou retiradas de GÁS de acordo com o estabelecido em suas PROGRAMAÇÕES DE TRANSPORTE, bem como assegurar que o respectivo CARREGADOR mantenha o seu PORTFÓLIO equilibrado e transacionando QUANTIDADES DE GÁS com outros

CARREGADORES com o objetivo de minimizar qualquer DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do seu PORTFÓLIO;

(iii) Atender as ESPECIFICAÇÕES DA QUALIDADE DO GÁS, nos termos do Apêndice I deste TCG e aos requisitos de vazão e pressão presentes no Anexo II, Apêndice III - CONDIÇÕES TÉCNICO-OPERACIONAIS estabelecidos no CONTRATO MASTER;

(iv) Ser responsável perante o TRANSPORTADOR pelas perdas e danos, incluindo custos adicionais e/ou lucros cessantes, comprovadamente sofridos e/ou incorridos pelo TRANSPORTADOR, inclusive perante terceiros, causados pelo CARREGADOR.

(v) Manter o TRANSPORTADOR a salvo de qualquer reivindicação de terceiro, inclusive, mas não apenas, em relação à titularidade do GÁS injetado ou retirado da REDE DE TRANSPORTE, conforme o caso;

(vi) Observar e respeitar todos os procedimentos e obrigações aplicáveis ao CARREGADOR para garantir a segurança e eficiência da operação da REDE DE TRANSPORTE, sobretudo as previstas nos Apêndices I e II deste TCG;

(vii) Garantir ao TRANSPORTADOR acesso às instalações do CARREGADOR ou instalações de terceiros contratados pelo CARREGADOR que estejam interconectadas à REDE DE TRANSPORTE, para a realização de vistoria pelo TRANSPORTADOR, a fim de verificar o cumprimento das obrigações de manutenções periódicas, sempre mediante notificação prévia com antecedência de 10 dias e observando as diretrizes do CARREGADOR para a visita;

(viii) Enviar ao TRANSPORTADOR todas as informações que tenham sido razoavelmente solicitadas ao CARREGADOR, diretamente ou através do AGENTE A MONTANTE, especialmente para o fim de cumprimento de obrigações previstas na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL ou no CONTRATO, bem como para o fim de garantir a operação segura e eficiente da REDE DE TRANSPORTE, sobretudo em relação às interfaces com outras redes de transporte;

(ix) Obter e manter válidas todas as autorizações e licenças necessárias para a conexão de suas instalações à REDE DE TRANSPORTE e/ou a contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE, incluindo a manutenção do credenciamento necessário para tratamento diferenciado às obrigações tributárias relacionadas às operações de circulação e prestações de serviço de transporte de gás natural por meio de gasoduto;

(x) Fornecer e manter em sua integralidade a GARANTIA DO CONTRATO, nos termos e condições e durante toda a vigência determinada no CONTRATO;

(xi) Observar os procedimentos aplicáveis para o cumprimento das obrigações tributárias relativas às transações com GÁS NATURAL.

CLÁUSULA QUARTA – CUSTÓDIA DO GÁS

4.1. Desde o momento em que o GÁS é recebido pelo TRANSPORTADOR em um PONTO DE

ENTRADA até o momento em que o GÁS é retirado por um CARREGADOR DE SAÍDA (ou terceiro que este indicar) em um PONTO DE SAÍDA, nos termos do CONTRATO, o TRANSPORTADOR terá a custódia do referido GÁS. Em relação ao GÁS sob sua custódia, o TRANSPORTADOR será responsável (i) por PERDAS EXTRAORDINÁRIAS de tal GÁS e (ii) por desvios nas ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS ocorridos dentro da REDE DE TRANSPORTE, de acordo com a Cláusula Primeira do Apêndice I deste TCG.

4.1.1. Além da custódia, o TRANSPORTADOR terá também a propriedade, a partir do recebimento no PONTO DE ENTRADA designado, do (i) GÁS PARA USO NO SISTEMA fornecido pelo CARREGADOR ou adquirido de terceiros e do (ii) GÁS adquirido pelo TRANSPORTADOR para fins de BALANCEAMENTO.

(i) O CARREGADOR assegura ao TRANSPORTADOR que possui título legítimo sobre o GÁS que está sendo disponibilizado em seu nome no PONTO DE ENTREGA e que a injeção do GÁS no PONTO DE ENTREGA, 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 em razão da titularidade do GÁS.

4.2. 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 é responsável por calcular e adquirir antes do início da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE a QUANTIDADE DE GÁS para compor o ESTOQUE DE REFERÊNCIA necessário à operação de sua REDE DE TRANSPORTE.

5.2. No decorrer de suas operações, o TRANSPORTADOR poderá ajustar o EMPACOTAMENTO de sua REDE DE TRANSPORTE, para atendimento a necessidades operacionais ou para o BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE, nos termos do Apêndice II deste TCG, sendo que:

(i) O ESTOQUE DE REFERÊNCIA e o GÁS para BALANCEAMENTO adquiridos pelo TRANSPORTADOR em seu próprio nome será de propriedade do TRANSPORTADOR;

(ii) A parcela do EMPACOTAMENTO referente ao DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO, quando positivo, será de propriedade do CARREGADOR;

(iii) Ao término do CONTRATO, o TRANSPORTADOR liquidará a totalidade do DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO do CARREGADOR, nos termos do Apêndice II deste TCG.

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

5.4. Quaisquer custos incorridos pelo TRANSPORTADOR relativos à parcela de GÁS necessária

para a formação do ESTOQUE DE REFERÊNCIA, incluindo quaisquer TRIBUTOS, observados o disposto no item 5.4.1 abaixo, serão repassados ao CARREGADOR DE ENTRADA ou CARREGADOR DE SAÍDA por meio de encargo específico, conforme estabelecido no Anexo II do CONTRATO. O TRANSPORTADOR calculará a parcela de GÁS que entende necessária para compor o ESTOQUE DE REFERÊNCIA, podendo, a qualquer tempo, adequar a referida parcela às necessidades operacionais de sua REDE DE TRANSPORTE, sem prejuízo das regras de BALANCEAMENTO previstas no Apêndice II deste TCG.

5.4.1 O repasse ao CARREGADOR DE ENTRADA ou CARREGADOR DE SAÍDA dos TRIBUTOS incidentes sobre a formação inicial do ESTOQUE DE REFERÊNCIA por meio de encargo específico não incluirá o valor da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social — COFINS e Contribuição para o Programa de Integração Social — PIS recuperável no período de amortização do valor correspondente à aquisição do ESTOQUE DE REFERÊNCIA inicial, descontado pela taxa de juros SELIC vigente.

CLÁUSULA SEXTA – GÁS PARA USO NO SISTEMA

6.1. Fornecimento do Gás para Uso no Sistema

6.1.1. O GUS será adquirido pelo TRANSPORTADOR, mediante a celebração de GSA GUS com o FORNECEDOR DE GÁS, ou por meio do exercício da OPÇÃO DE COMPRA prevista no item 1.10 do Apêndice II do TCG, observando-se o seguinte:

(i) O TRANSPORTADOR será o proprietário de todo o GUS adquirido do FORNECEDOR DE GÁS ou na forma do item 1.10 do Apêndice II do TCG;

(ii) O custo total com a aquisição de GUS, incluindo quaisquer TRIBUTOS, exceto os tributos que sejam recuperados pelo TRANSPORTADOR no curso normal das suas rotinas fiscais, será repassado ao CARREGADOR por meio de encargo específico, conforme estabelecido do Anexo II, Apêndice IV do CONTRATO MASTER, conforme o caso; e

(iii) O FORNECEDOR DE GÁS não será responsável pelo pagamento de encargo de qualquer natureza relativo ao transporte do GUS entregue ao TRANSPORTADOR, nos termos desta cláusula.

6.1.2. O encargo específico para o CARREGADOR conforme 6.1.1 (ii) será obtido pela alocação dos custos totais mensais do GÁS PARA USO NO SISTEMA proporcionalmente às QUANTIDADES ALOCADAS DE ENTRADA e às QUANTIDADES ALOCADAS DE SAÍDA a cada carregador, no mês em questão, calculado nos termos do Anexo II, Apêndice IV do CONTRATO MASTER.

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

6.1.4. Caso o TRANSPORTADOR informe a qualquer tempo que o(s) GSA(s) GUS não foi(foram)

celebrado(s) com nenhum FORNECEDOR DE GÁS, ou ainda, caso o(s) GSA(s) GUS celebrado(s) seja(m) insuficiente(s) para atender às necessidades de GUS da REDE DE TRANSPORTE, por qualquer motivo, o CARREGADOR DE ENTRADA será responsável por fornecer para o TRANSPORTADOR, a quantidade de GUS necessária para a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE associada ao(s) seu(s) CONTRATO(s), sem qualquer custo ou despesa inclusive com relação aos respectivos TRIBUTOS, exceto os tributos que sejam recuperados pelo TRANSPORTADOR no curso normal das suas rotinas fiscais, que deverá reembolsar o CARREGADOR no montante de tributos destacados no documento fiscal de fornecimento.

6.1.4.1. Na hipótese prevista no item 6.1.4 acima, o TRANSPORTADOR informará a quantidade de GUS a ser fornecida pelo CARREGADOR DE ENTRADA, em função da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA para o PONTO DE ENTRADA, considerando a combinação específica do respectivo PONTO DE ENTRADA com o(s) respectivo(s) PONTO(S) DE SAÍDA, conforme as regras estabelecidas na Cláusula Segunda do Apêndice II deste TCG.

6.1.4.2. A obrigação do TRANSPORTADOR de prestar o SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME está condicionada ao regular fornecimento de GUS pelo(s) FORNECEDOR(ES) DO GÁS e/ou pelo CARREGADOR DE ENTRADA, nos termos do item 6.1.4, em quantidades e condições que viabilizem a operação da REDE DE TRANSPORTE. Se, em qualquer DIA, o GUS não estiver disponível para o TRANSPORTADOR, por razão que não lhe seja exclusivamente imputável, as QUANTIDADES DE GÁS injetadas ou retiradas poderão ser reduzidas, sem que seja caracterizada FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e/ou imputada qualquer penalidade ou dever de indenização ao TRANSPORTADOR.

6.1.4.3. Na hipótese prevista no item 6.1.4 acima, para fins de apuração das QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS DE ENTRADA serão deduzidas as quantidades de GÁS PARA USO NO SISTEMA, de forma que a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA estará líquida de quantidades de GÁS PARA USO NO SISTEMA.

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.

CLÁUSULA SÉTIMA – ALOCAÇÃO DE QUANTIDADES DE GÁS

7.1 A ALOCAÇÃO das QUANTIDADES MEDIDAS nos PONTOS DE ENTRADA, PONTOS DE SAÍDA e PONTOS DE INTERCONEXÃO será feita nos termos desta Cláusula, aplicando-se uma das seguintes metodologias, ou uma combinação destas, conforme aplicável:

(i) ALOCAÇÃO com base nas QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS pelos respectivos carregadores, e programadas pelo TRANSPORTADOR (“alocação conforme programação”);

(ii) ALOCAÇÃO com base na QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA pelo SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL do TRANSPORTADOR ou em medidores localizados

junto às instalações dos respectivos carregadores ou de terceiros por estes indicados (p.e. medidor da CDL para um consumidor livre) (“alocação conforme medição”);

(iii) ALOCAÇÃO com base na QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA em determinado PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA e atribuída proporcionalmente aos carregadores, em função das QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS (“alocação pro rata”);

(iv) ACORDO DE ALOCAÇÃO, sempre que os carregadores cujas CAPACIDADES CONTRATADAS DE TRANSPORTE sejam relativas ao mesmo PONTO DE INTERCONEXÃO, PONTO DE ENTRADA ou PONTO/ZONA DE SAÍDA, desde que todos estes carregadores que compartilham o PONTO DE INTERCONEXÃO, PONTO DE ENTRADA e/ou PONTO DE SAÍDA estejam em consenso.

7.1.1 Na hipótese de celebração de ACORDO DE ALOCAÇÃO na forma do item 7.1(iv) acima, os carregadores que celebrarem o ACORDO DE ALOCAÇÃO deverão comunicar ao TRANSPORTADOR a existência de tal ACORDO DE ALOCAÇÃO, para que o TRANSPORTADOR passe a aplicar apenas as regras de ALOCAÇÃO previstas no item 7.1(iv) acima. Na inexistência de comunicação expressa pelos carregadores, serão aplicadas pelo TRANSPORTADOR as regras previstas nos itens abaixo.

7.1.2 Para os propósitos desta Cláusula Sétima, em quaisquer hipóteses de ALOCAÇÃO com base na QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA, conforme itens (ii) e (iii) da cláusula 7.1, deverão ser deduzidas as QUANTIDADES DE GÁS relativas aos fornecimentos de GÁS no âmbito de qualquer GSA GUS e GSA BALANCEAMENTO nos respectivos PONTOS DE ENTRADA, PONTOS DE SAÍDA ou PONTOS DE INTERCONEXÃO, conforme o caso, para a determinação da parcela da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA que será utilizada para fins de ALOCAÇÃO, conforme critérios dos subitens subsequentes.

7.2 ALOCAÇÃO das QUANTIDADES DE GÁS nos PONTOS DE ENTRADA

7.2.1 Para cada PONTO DE ENTRADA, considerar-se-á como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA relativa ao DIA OPERACIONAL 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 e informada pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR até as 13h (treze horas) do DIA OPERACIONAL seguinte (D+1), ficando estabelecido que o TRANSPORTADOR não será, em nenhuma hipótese, responsável pela realização de tais atribuições ou pela obtenção de tais informações, e não responderá por qualquer dano decorrente de tais atribuições ou da ausência da disponibilização de tais informações.

7.2.1.1 Caberá ao CARREGADOR DE ENTRADA exigir que o AGENTE A MONTANTE disponibilize para o TRANSPORTADOR as informações referentes à QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA relativamente ao DIA OPERACIONAL (D) até as 10h30min (dez horas e trinta minutos) do DIA OPERACIONAL seguinte (D+1).

7.2.1.2 Caso o AGENTE A MONTANTE não informe ao TRANSPORTADOR a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA para cada CARREGADOR DE ENTRADA no prazo estabelecido no item anterior, tal fato será informado pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR DE ENTRADA e caberá a este tomar as medidas para que o AGENTE A MONTANTE disponibilize tal informação. Nessa hipótese, observado o item 7.2.1.3 deste Apêndice, considerar-se-á como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA a parcela resultante da divisão entre os carregadores 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.

7.2.1.3 No caso de QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA que não seja fornecida no prazo previsto no item 7.2.1.2 desta Cláusula ou que, se fornecida, venha a ser retificada posteriormente, deverão ser aplicadas as regras dispostas na Cláusula 10.3deste TCG para fins de correção do faturamento, observado o prazo limite do primeiro DIA ÚTIL no MÊS seguinte ao MÊS da QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA em questão.

7.3 ALOCAÇÃO DAS QUANTIDADES DE GÁS nos PONTOS DE SAÍDA

7.3.1 Para cada PONTO DE SAÍDA será considerada 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 os seguintes critérios:

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

(a) Cada CARREGADOR DE SAÍDA, ou terceiros autorizados em seu nome, deverá informar ao TRANSPORTADOR, até as 10h (dez horas) de cada DIA OPERACIONAL, as QUANTIDADES DE GÁS apuradas pelo sistema de medição das instalações dos AGENTES LIVRES atendidos pelo CARREGADOR DE SAÍDA ou do próprio CARREGADOR DE SAÍDA, quando este for um AGENTE LIVRE. 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 AGENTE LIVRE no PONTO DE SAÍDA em questão; e

(b) Caso um ou mais CARREGADORES DE SAÍDA, ou terceiros autorizados em seu nome, 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 à entrega de gás para a CDL será alocada a cada CARREGADOR DE SAÍDA a parcela resultante da distribuição da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA, proporcionalmente às QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS para cada CARREGADOR DE SAÍDA no PONTO DE SAÍDA em questão;

(iii) Para PONTOS DE SAÍDA destinados à entrega de GÁS, concomitantemente, para AGENTES LIVRES e para a CDL:

(a) O(s) CARREGADOR(ES) DE SAÍDA ou terceiros autorizados em seu nome, deverá tomar as providências necessárias para que a CDL informe ao TRANSPORTADOR, até as 10h (dez horas) do DIA OPERACIONAL seguinte (D+1), a QUANTIDADE DE GÁS apurada pelo sistema de medição das instalações do(s) AGENTE(S) LIVRE(S). Caso a CDL não informe a QUANTIDADE DE GÁS a ser atribuída ao(s) AGENTE(S) LIVRE(S) no prazo estabelecido, o TRANSPORTADOR considerará que será alocada aos carregadores 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;

(b) Será alocada aos demais CARREGADORES DE SAÍDA a parcela remanescente da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA, excluídas as QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS conforme item acima, proporcionalmente às QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS para cada carregador de saída no PONTO DE SAÍDA em questão;

7.3.2 O CARREGADOR DE SAÍDA aceita e reconhece que as informações de que tratam os itens 7.3.1 (i) "a", (ii) "a" e (iii) "a" e "b" acima serão prestadas pela CDL em seu nome, por sua conta e ordem. Para os efeitos do presente CONTRATO e da aplicação do critério de alocação previsto no item 7.3.1, o TRANSPORTADOR deverá considerar tais informações como tendo sido prestadas pelo CARREGADOR DE SAÍDA.

7.3.2.1 Caso a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA não seja prestada no prazo previsto nos itens 7.3.1 (i) "a" e (iii) "a" acima, ou que, se prestada, venha a ser retificada posteriormente, deverão ser aplicadas as regras dispostas na Cláusula 10.3 deste TCG para fins de correção do faturamento, observado o prazo limite do primeiro DIA ÚTIL no MÊS seguinte ao MÊS em que ocorreu a alocação em questão.

7.3.3 Sem prejuízo da aplicação do critério de alocação previsto no item 7.3.1, qualquer divergência e/ou disputa decorrente de erro ou falta das informações prestadas pelo(s) CARREGADOR(ES) DE SAÍDA, ou por terceiros autorizados a prestá-las em seu nome, será dirimida exclusivamente entre os CARREGADORES DE SAÍDA que estiverem compartilhando o PONTO DE SAÍDA em questão. O TRANSPORTADOR permanecerá isento 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.

7.4 Alocação das QUANTIDADES DE GÁS nos PONTOS DE INTERCONEXÃO

7.4.1 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) será considerada 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; e

(b) será considerada como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA a parcela resultante da distribuição da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA, proporcionalmente ("alocação pro rata") às QUANTIDADES DE GÁS programadas por cada CARREGADOR no PONTO DE INTERCONEXÃO em questão.

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

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

(b) ao(s) carregador(es) que tiver(em) nominado quantidades de GÁS com um sentido de fluxo de GÁS coincidente com o fluxo físico verificado no PONTO DE INTERCONEXÃO, considerar-se-á como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA acrescida da quantidade de GÁS alocada nos termos do item (a) acima, distribuída proporcionalmente ("alocação pro rata") às QUANTIDADES DE GÁS programadas de cada CARREGADOR de ENTRADA no PONTO DE INTERCONEXÃO em questão. O TRANSPORTADOR permanecerá isento 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.

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

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

(b) ao(s) carregador(es) que tiver(em) nominado quantidades de GÁS com um sentido de fluxo de GÁS coincidente com o fluxo físico verificado no PONTO DE INTERCONEXÃO, será alocada a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA acrescida da quantidade de GÁS alocada nos termos do item (a) acima distribuída proporcionalmente ("alocação pro rata") às QUANTIDADES DE GÁS PROGRAMADAS por cada CARREGADOR DE SAÍDA no PONTO DE INTERCONEXÃO em questão. O TRANSPORTADOR permanecerá isento 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.

7.4.2 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 no CONTRATO de forma a que este passe a refletir o novo critério adotado.

7.5 Alocação de QUANTIDADES EXCEDENTES no PONTO DE ENTRADA

7.5.1 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 nos termos estabelecidos no Apêndice IV - B deste TCG, e de apuração das penalidades estabelecidas na Cláusula Quarta do Apêndice II do 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, observados os limites indicados na tabela contida no item 2.1.4 do Apêndice II deste TCG; e

(ii) QUANTIDADE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADA: caso, em qualquer DIA OPERACIONAL, para um determinado PONTO DE ENTRADA, a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA 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, quantidades essas que serão obtidas mediante a aplicação da seguinte fórmula abaixo:

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

7.6 Alocação de QUANTIDADES EXCEDENTES na ZONA DE SAÍDA

7.6.1 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 nos termos estabelecidos no Apêndice IV - B deste TCG e de apuração das penalidades estabelecidas na Cláusula Quarta do Apêndice II do 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, observados os limites indicados na tabela contida no item 2.1.4 do Apêndice II deste TCG;

(ii) QUANTIDADE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADA: caso, em qualquer DIA OPERACIONAL, para um determinado PONTO DE SAÍDA, a QUANTIDADE DE GÁS 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 consideradas como QUANTIDADES EXCEDENTES NÃO AUTORIZADAS para esse DIA e ZONA DE SAÍDA em questão, quantidades essas que serão obtidas mediante a aplicação da seguinte fórmula abaixo:

$$QENA = [QDA – QEA – (1,01 \times QDC)].$$

7.6.2 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.

7.7 Alocação preliminar para fins de monitoramento de DESEQUILIBRIO do PORTFÓLIO

7.7.1 As regras de alocação descritas nos itens 7.1 a 7.6 acima serão aplicadas de forma análoga para a disponibilização intradiária de informações pelo TRANSPORTADOR conforme item 1.3.4 do Apêndice II deste TCG, observado que tal disponibilização será baseada em dados operacionais de medição (dados intradiários) do próprio TRANSPORTADOR ou de TERCEIROS, como o AGENTE A MONTANTE ou a CDL.

7.7.2 Em PONTOS DE ENTRADA ou PONTOS DE SAÍDA em que o TRANSPORTADOR não tem acesso aos dados operacionais de medição, em PONTOS DE SAÍDA em que o TRANSPORTADOR não recebeu os dados operacionais da CDL em relação ao eventual consumo dos AGENTES LIVRES, conforme item 7.3.1, ou em PONTOS DE ENTRADA em que o TRANSPORTADOR não recebeu os dados operacionais do AGENTE A MONTANTE, conforme item 7.2.1, será aplicada como estimativa uma previsão intradiária para as QUANTIDADES MEDIDAS retiradas ou injetadas, aplicando-se as mesmas regras de alocação descritas no item anterior para as estimativas das QUANTIDADES MEDIDAS. As regras de cálculo dessa estimativa serão elaboradas individualmente pelo TRANSPORTADOR e comunicadas aos carregadores antes do início da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE.

7.8 Alocação de QUANTIDADES DE GÁS transferidas entre PORTFÓLIOS

7.8.1 No caso de transporte de GÁS de um PONTO DE ENTRADA do PORTFÓLIO (A) para um(a) ZONA DE SAÍDA de outro PORTFÓLIO (B), considerar-se-á como:

(i) QUANTIDADE ALOCADA DE TRANSFERÊNCIA do PORTFÓLIO (A) a QUANTIDADE PROGRAMADA DE ENTRADA do PORTFÓLIO (A) que foi programada com o fim do transporte na ZONA DE SAÍDA do PORTFÓLIO (B); e

(ii) QUANTIDADE ALOCADA DE TRANSFERÊNCIA do PORTFÓLIO (B) a QUANTIDADE PROGRAMADA DE SAÍDA do PORTFÓLIO (B) que foi programada como início do transporte no PONTO DE ENTRADA do PORTFÓLIO (A).

7.9 CERTIFICAÇÃO e Alocação final

7.9.1 Todas as QUANTIDADES MEDIDAS serão verificadas e, caso necessário, corrigidas durante o processo de CERTIFICAÇÃO. Este processo resultará nas QUANTIDADES MEDIDAS certificadas, sobre as quais serão apuradas as QUANTIDADES ALOCADAS FINAIS.

7.9.2 O processo de CERTIFICAÇÃO relativamente às QUANTIDADES ALOCADAS do DIA OPERACIONAL (D) acontecerá nos DIAS ÚTEIS seguintes. O TRANSPORTADOR disponibilizará as informações ao(s) CARREGADOR(ES) o mais rápido possível após a CERTIFICAÇÃO.

7.9.3 Sem prejuízo do disposto no item 7.9.2, em caso de erro, o TRANSPORTADOR tem direito de revisar a CERTIFICAÇÃO e ajustar as QUANTIDADES ALOCADAS conforme regras de faturamento previstas na Cláusula Décima deste TCG.

7.10 O TRANSPORTADOR poderá alterar o conteúdo desta Cláusula Sétima deste TCG unilateralmente e a qualquer tempo, mediante aprovação da ANP, nos termos da regulamentação aplicável, e envio de NOTIFICAÇÃO a todos os carregadores com

antecedência mínima de 90 (noventa) DIAS para o início de aplicação das novas disposições, para fins de:

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

CLÁUSULA OITAVA – FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE

8.1. Será considerada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, em um determinado DIA OPERACIONAL, quando o TRANSPORTADOR:

(i) não receber a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA (nela incluída a QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA, quando aplicável) em um determinado PONTO DE ENTRADA; ou

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

(iii) não disponibilizar ao CARREGADOR DE SAÍDA, em uma determinada ZONA DE SAÍDA, a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA (nela incluída a QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA, quando aplicável), de acordo com a PRESSÃO DE ENTREGA e as ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS.

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

(i) QUANTIDADES DE GÁS efetivamente recebidas nos PONTOS DE ENTRADA ou as QUANTIDADES DE GÁS efetivamente entregues na ZONA DE SAÍDA menores que as QUANTIDADES DE GÁS programadas para injeção ou para retirada em tais PONTOS DE ENTRADA, PONTOS DE SAÍDA, PONTOS DE INTERCONEXÃO ou ZONA DE SAÍDA; e concomitantemente

(ii) pressão PONTO DE ENTRADA menor que a pressão mínima ou maior que a pressão máxima nos termos do Anexo III do CONTRATO MASTER, conforme aplicável, ou pressão em um ou mais PONTOS DE SAÍDA menor que a pressão mínima ou maior que a pressão máxima nos termos do Anexo III do CONTRATO MASTER, conforme aplicável, para retirada pelo CARREGADOR ou por terceiro por ele indicado, desde que impossibilite o CARREGADOR DE ENTRADA de injetar suas QUANTIDADES PROGRAMADAS DE GÁS no PONTO DE ENTRADA.

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

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

(i) Evento de FORÇA MAIOR;

(ii) MANUTENÇÃO PROGRAMADA, desde que atendidos os requisitos do item 4.2 do Apêndice I deste TCG;

(iii) Falha, pelo CARREGADOR, no pontual e integral cumprimento dos procedimentos de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE estipulados no CONTRATO;

(iv) Injeção, por um carregador de entrada, (a) de GÁS DESCONFORME no PONTO DE ENTRADA, tendo ou não enviado ao TRANSPORTADOR ou o TRANSPORTADOR enviado aos carregadores AVISO DE GÁS DESCONFORME, ou (b) de GÁS com um PODER CALORÍFICO SUPERIOR inferior ao PODER CALORÍFICO DE REFERÊNCIA;

(v) Envio pelo TRANSPORTADOR aos carregadores, conforme o caso, de um AVISO DE REDUÇÃO DE FLUXO em virtude da ocorrência, ou da potencial ocorrência de GÁS DESCONFORME na REDE DE TRANSPORTE causada por um carregador de entrada;

(vi) Falha de fornecimento de gás no âmbito do(s) GSA GUS ou do(s) GSA(s) BALANCEAMENTO pelo FORNECEDOR DE GÁS, conforme o caso, ou falha de recebimento no âmbito do(s) GSA(s) BALANCEAMENTO ou a rescisão de qualquer desses instrumentos, por qualquer motivo, salvo se por culpa exclusiva do TRANSPORTADOR;

(vii) Falha no fornecimento de QUANTIDADES DE GÁS para o GUS, na pressão necessária, por parte dos CARREGADORES DE ENTRADA, conforme aplicável;

(viii) Aplicação da regra de PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE prevista no item 2.1.8 do Apêndice II deste TCG;

(ix) Aplicação das medidas previstas no item 1.4.3 do Apêndice II deste TCG, para fins de correção do DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do SISTEMA; ou

(x) 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 quando o TRANSPORTADOR poderá, preventivamente, reduzir ou interromper o SERVIÇO DE TRANSPORTE.

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

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

(i) um carregador de entrada não tenha disponibilizado no PONTO DE ENTRADA, em

um determinado DIA OPERACIONAL, QUANTIDADE DE GÁS igual à QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA com uma PRESSÃO DE ENTRADA entre o limite mínimo e máximo contratual;

(ii) a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA, por parte do CARREGADOR DE ENTRADA, tiver sido maior ou igual a 95% (noventa e cinco por cento) da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA, ainda que a PRESSÃO DE ENTRADA tenha ficado acima ou abaixo do limite máximo ou mínimo contratual;

(iii) a PRESSÃO DE ENTRADA tenha ficado acima ou abaixo do limite mínimo contratual, mas a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA, no PONTO DE ENTRADA em questão, tiver sido maior ou igual que a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA; ou

(iv) em caso de PONTOS DE ENTRADA compartilhados por mais de um carregador, caso um dos carregadores injete QUANTIDADES DE GÁS superiores ou inferiores às QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS, afetando as QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS dos demais carregadores no PONTO DE ENTRADA em questão.

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

(i) um carregador de saída não tenha retirado a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA, quando o TRANSPORTADOR tiver disponibilizado a PRESSÃO DE SAÍDA no PONTO DE SAÍDA em questão;

(ii) em caso de PONTOS DE SAÍDA compartilhados por mais de um carregador, caso um dos carregadores retire QUANTIDADES DE GÁS superiores ou inferiores às QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS, afetando as QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS dos demais carregadores no PONTO DE SAÍDA em questão;

(iii) a PRESSÃO DE SAÍDA tenha ficado acima ou abaixo do limite mínimo contratual, mas a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA, no PONTO DE SAÍDA em questão, tiver sido maior ou igual que a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA;

(iv) a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA na ZONA DE SAÍDA para o CARREGADOR DE SAÍDA for igual ou superior à QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA nesta mesma ZONA DE SAÍDA, para o carregador em questão, independentemente das QUANTIDADES DE GÁS retiradas em cada PONTO DE SAÍDA que compõe a referida ZONA DE SAÍDA, desde que tal fato não seja atribuível exclusivamente ao TRANSPORTADOR;

(v) o TRANSPORTADOR só tenha confirmado uma QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA menor que nominado pelo CARREGADOR DE SAIDA em decorrência da aplicação da regra “Lesser-Of” conforme clausula 2.1.6 do Apêndice II;

(vi) a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA, por parte do CARREGADOR DE SAÍDA, tenha sido maior ou igual a 95% (noventa e cinco por cento) da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA, ainda que a PRESSÃO DE SAÍDA tenha ficado acima ou abaixo do limite máximo ou mínimo contratual; ou

(vii) a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA ao fim do DIA OPERACIONAL seja maior ou igual ao somatório de todas as QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS DE SAÍDA para o mesmo PONTO DE SAÍDA em questão.

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

CLÁUSULA NONA – PENALIDADES 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, será devido pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR, independentemente da redução do ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA, previsto no Anexo II, Apêndice IV do CONTRATO MASTER, proporcionalmente à QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA que não tenha sido recebida ou entregue, conforme o caso, uma penalidade igual a 2 (duas) vezes o produto (i) da TARIFA DE TRANSPORTE DE ENTRADA ou DE SAÍDA pelas (ii) QUANTIDADES DE GÁS não recebidas ou não entregues, conforme o caso, pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR em função da FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE.

9.2. Limites de Responsabilidade do TRANSPORTADOR

9.2.1. O valor total máximo que o TRANSPORTADOR poderá pagar ao CARREGADOR em virtude de FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE ou qualquer outra penalidade, reparação ou indenização devida ao CARREGADOR nos termos do CONTRATO (inclusive aquelas decorrentes de GÁS DESCONFORME), em cada ANO, está limitado ao valor equivalente à aplicação do percentual de 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 TRANSPORTE DE ENTRADA ou TARIFA DE TRANSPORTE DE SAÍDA, conforme o caso, com a TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTOno âmbito do CONTRATO, de acordo com a regulamentação aplicável.

9.2.2. Acima desse limite, não será exigível do TRANSPORTADOR qualquer reparação por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE ou qualquer outra penalidade, reparação ou indenização ao CARREGADOR (inclusive no que diz respeito a GÁS DESCONFORME), exceto no que se refere à redução aplicável ao ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA proporcionalmente à QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA que não tenha sido recebida ou entregue, nos termos da Cláusula Segunda do Apêndice II deste TCG, conforme o caso.

9.2.3. A penalidade por FALHA DO SERVIÇO DE TRANSPORTE prevista no item 9.1 desta Cláusula do TCG ou qualquer outra penalidade, reparação ou indenização devida ao CARREGADOR nos termos do CONTRATO (inclusive aquelas decorrentes de GÁS

DESCONFORME) consistirão no único remédio a favor do CARREGADOR, sendo consideradas, para todos os efeitos de direito, como prefixação de perdas e danos, não podendo ser exigida do TRANSPORTADOR qualquer indenização ou pagamento suplementar, seja a que título for.

CLÁUSULA DÉCIMA – FATURAMENTO

10.1. Disposições Gerais

10.1.1. Até o sétimo DIA ÚTIL de cada mês calendário, 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) aos encargos previstos no Anexo II, Apêndice IV do CONTRATO DE TRANSPORTE 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 atualizadas suas informações em seu CADASTRO ÚNICO.

10.1.5. Os valores relativos (a) à venda de gás natural pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR para fins de BALANCEAMENTO e (b) a outros créditos do CARREGADOR em face do TRANSPORTADOR nos termos do CONTRATO DE TRANSPORTE serão faturados pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR por meio de DOCUMENTOS 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, salvo se acordado previamente entre as PARTES de forma diferente.

10.2. Faturamento Dependente de Informações do CARREGADOR

10.2.1. O CARREGADOR deverá cooperar com o TRANSPORTADOR, prestando-lhe, sempre que aplicável, todas as informações necessárias para que o TRANSPORTADOR cumpra tempestivamente com suas obrigações legais relativas a faturamentos.

10.2.2. Quando a informação necessária para fins de emissão dos DOCUMENTOS DE COBRANÇA estiver sob o controle do CARREGADOR, o CARREGADOR deverá prestá-las, com a maior brevidade possível, a partir do momento em que estejam disponíveis, mas, em todo caso, sempre até 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 ele detidas e realizadas (“DOCUMENTO DE COBRANÇA ESTIMADO”).

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, 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, e 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 desse crédito. O valor do referido crédito será sujeito apenas à atualização monetária pela variação positiva do 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 das Cláusulas Doze e Quinze deste TCG.

10.3. Correções de Faturamento

10.3.1. Se o TRANSPORTADOR apurar diferenças de QUANTIDADES DE GÁS em decorrência (i) de eventos de medição, nos termos do Apêndice I deste TCG, o respectivo ajuste deverá ser formalizado nos DOCUMENTOS DE COBRANÇA relativo ao MÊS do término dos procedimentos de apuração previstos no referido Apêndice I, e (ii) do processo de medição previsto no item 7.9 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 no item 2.7 do Apêndice I deste TCG, incluindo no DOCUMENTO DE COBRANÇA a ser emitido 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 no item 2.7 do Apêndice I deste TCG, incluindo no DOCUMENTO DE COBRANÇA a ser emitido 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 destes TCG. O CARREGADOR se obriga a ressarcir, no prazo de 15 (quinze) DIAS contados do recebimento da solicitação correspondente, todos os valores pagos e custos correlatos incorridos pelo TRANSPORTADOR decorrentes de eventual imputação ao TRANSPORTADOR de responsabilidade por TRIBUTO devido pelo CARREGADOR.

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

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

10.4. Prazo e Forma de Pagamento

10.4.1. O CARREGADOR pagará ao TRANSPORTADOR os valores indicados em cada DOCUMENTO DE COBRANÇA até o 21º (vigésimo primeiro) DIA do mês calendário da data da emissão do DOCUMENTO DE COBRANÇA em questão. Se, em decorrência de motivo exclusivamente imputável ao TRANSPORTADOR, este enviar o DOCUMENTO DE COBRANÇA ao CARREGADOR após o 7° (sétimo) DIA ÚTIL do mês calendário, o CARREGADOR efetuará o pagamento até o 20º (vigésimo) DIA após a data do recebimento do respectivo DOCUMENTO DE COBRANÇA.

10.4.2. O CARREGADOR efetuará o pagamento devido nos termos do DOCUMENTO DE COBRANÇA por um dos meios de pagamento que lhe tenham sido previamente notificados pelo TRANSPORTADOR, sendo certo que será permitido ao CARREGADOR o pagamento por meio de boleto bancário, transferência ou depósito de fundos, com disponibilidade imediata, em conta de titularidade do TRANSPORTADOR junto a instituição financeira situada em território nacional e indicada no DOCUMENTO DE COBRANÇA.

10.4.3. Se o vencimento do DOCUMENTO DE COBRANÇA ocorrer em um DIA no qual a instituição financeira indicada pelo TRANSPORTADOR não estiver aberta, o CARREGADOR deverá efetuar o pagamento em questão no primeiro DIA ÚTIL subsequente em que o referido banco estiver 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.

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 do CONTRATO DE TRANSPORTE ou de outros contratos de transporte dos quais o TRANSPORTADOR e o CARREGADOR sejam partes.

10.6. Encargos Moratórios

10.6.1. Exceto se especificamente disposto em contrário em outra disposição deste, todo e qualquer valor devido por uma das PARTES à outra e que não for pago no prazo contratualmente estabelecido sujeitará a PARTE inadimplente ao seguinte: (a) atualização monetária do valor devido de acordo com a variação positiva do IGP-M, (b) juros moratórios simples de 1% (um por cento) ao MÊS, pro rata die, desde a data do vencimento original até a data do efetivo pagamento (inclusive) calculados sobre o valor atualizado da dívida e (c) multa moratória de 2% (dois por cento) calculada sobre o valor atualizado e acrescido dos juros moratórios.

10.6.2. Sem prejuízo das disposições do item 10.6.1 acima, caso o TRANSPORTADOR incorra em quaisquer danos ou prejuízos em decorrência da mora ou inadimplemento do CARREGADOR no pagamento dos DOCUMENTOS DE COBRANÇA por ele devidos, tais como multas, penalidades ou custos adicionais perante outro carregador ou terceiros, os danos e prejuízos que excederem o valor dos juros moratórios e da multa devidos nos termos do item 10.6.1 deverão ser indenizados pelo CARREGADOR.

10.6.3. Se, após 5 (cinco) DIAS do vencimento de determinado DOCUMENTO DE COBRANÇA, o CARREGADOR ainda não tiver efetuado seu pagamento integral com os acréscimos moratórios previstos no item 10.6.1, o TRANSPORTADOR poderá, a seu critério, (i) executar a GARANTIA DO CONTRATO até a integral satisfação do seu crédito; e (ii) optar por limitar ou suspender a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME em favor do CARREGADOR, sem que seja considerada FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE. O CARREGADOR não fará jus a qualquer indenização em decorrência da limitação ou suspensão do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME 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, conforme aplicável, do CONTRATO MASTER e demais valores devidos pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR nos termos do CONTRATO DE TRANSPORTE não incluem quaisquer TRIBUTOS sobre faturamento. Nos DOCUMENTOS DE COBRANÇA, os TRIBUTOS sobre faturamento serão acrescidos aos valores devidos pelo CARREGADOR nos termos do CONTRATO DE TRANSPORTE.

10.7.2. Se, durante o prazo de vigência do CONTRATO DE TRANSPORTE, algum TRIBUTO incidente sobre o faturamento vier a ser criado, extinto, majorado ou reduzido, a respectiva alteração será refletida nos DOCUMENTOS DE COBRANÇA, de forma que o TRANSPORTADOR permaneça auferindo o mesmo valor líquido que receberia caso não tivesse havido a referida modificação.

10.7.3. O CARREGADOR se manterá cadastrado e vinculado e/ou credenciado durante toda a vigência do CONTRATO DE TRANSPORTE, ao Ajuste SINIEF 03/2018 (ou a qualquer ato normativo subsequente que venha a substituí-lo ou a conceder tratamento diferenciado às obrigações tributárias relacionadas às operações de circulação e prestações de serviço de transporte de gás natural por meio de gasoduto) ao qual o TRANSPORTADOR houver

aderido ou estiver vinculado, ou no âmbito do qual estiver credenciado, nos termos exigidos pela regulamentação do regime fiscal diferenciado em questão.

CLÁUSULA ONZE – COBRANÇAS OBJETO DE CONTROVÉRSIA

11.1. As PARTES terão o prazo de 15 (quinze) DIAS após a data do recebimento de qualquer DOCUMENTO DE COBRANÇA para questionar os valores cobrados pela outra PARTE. Após o decurso do referido prazo, o DOCUMENTO DE COBRANÇA não questionado será considerado aceito, para todos os fins de direito, ressalvadas as hipóteses previstas nos itens 10.3 e 10.4 da Cláusula Décima deste TCG.

11.2. Para se opor, no todo ou em parte, ao pagamento de qualquer DOCUMENTO DE COBRANÇA, a PARTE reclamante deverá efetuar, até a data do seu vencimento, o pagamento integral do valor indicado no DOCUMENTO DE COBRANÇA questionado e notificar a PARTE reclamada a respeito de sua impugnação, informando, em detalhes, a quantia controversa, as razões de seu desacordo, além de outros elementos que julgue importantes para elucidar a controvérsia.

11.3. A PARTE reclamada deverá, no prazo de 15 (quinze) DIAS após o recebimento da NOTIFICAÇÃO de impugnação, enviar NOTIFICAÇÃO à PARTE reclamante informando seu entendimento sobre o questionamento apresentado e, se for o caso, restituir a parcela que reconhecer ter sido indevidamente cobrada, acrescida de correção monetária e juros moratórios, conforme item 10.6.1 deste TCG, desde a data do pagamento do DOCUMENTO DE COBRANÇA até a data de sua restituição em favor da PARTE reclamante.

11.4. Se a PARTE reclamante não concordar com o entendimento da PARTE reclamada, deverá adotar os procedimentos previstos no item 14.2 deste TCG para solução de controvérsias.

11.5. Se, por decisão do TRIBUNAL ARBITRAL ou do PERITO, a PARTE reclamada for ordenada a restituir, no todo ou em parte, a quantia controversa, deverá restituí-la à outra PARTE com a correção monetária e os acréscimos moratórios previstos no item 10.6.1 deste TCG, incidentes desde o pagamento do DOCUMENTO DE COBRANÇA em questão até a data da respectiva restituição.

CLÁUSULA DOZE – FORÇA MAIOR

12.1. <u>Conceito Genérico</u>

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

(i) tenham ocorrido e permanecido fora do controle da PARTE AFETADA, mesmo que previsível, seja por acontecimento natural ou fato do homem;

(ii) a PARTE AFETADA não tenha concorrido, direta ou indiretamente, para a ocorrência de tal evento ou circunstância, quer em virtude de um inadimplemento de qualquer das suas obrigações nos termos do CONTRATO, de um descumprimento da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL ou de atuação com negligência, erro ou omissão da PARTE AFETADA;

(iii) a atuação da PARTE AFETADA, apesar de diligente e tempestiva, tenha sido insuficiente para impedir ou atenuar os efeitos da ocorrência do evento ou circunstância; e

(iv) a ocorrência de tal evento ou circunstância tenha afetado ou impedido o cumprimento, pela PARTE AFETADA, de suas obrigações previstas no CONTRATO.

12.2. Abrangência

12.2.1. Sem prejuízo da caracterização de quaisquer outros eventos como FORÇA MAIOR e apenas a título meramente exemplificativo, as PARTES concordam que os eventos abaixo relacionados, desde que atendido o disposto no item 12.1 desta Cláusula do TCG, serão aceitos como eventos de FORÇA MAIOR:

(i) ato de atentado público ou terrorista, guerra declarada ou não, ameaça de guerra, revolução, guerrilha, insurreição, comoção civil, revolução, tumulto, rebelião, insurreição militar, golpe de estado, estado de sítio, declaração de estado de emergência ou lei marcial, embargo, bloqueio ou greve que afete ambas as PARTES;

(ii) tentativa de furto de combustível e/ou GÁS NATURAL, ato de sabotagem, de terrorismo, de vandalismo, de invasões ou ocupação posterior das faixas de duto, de destruição acidental de instalações da PARTE AFETADA, ainda que parcial, desde que sem culpa desta;

(iii) cataclismos, raios, terremotos, tornados, incêndios, tempestades, inundações, explosões, deslizamento de encostas e eventos meteorológicos excepcionais, e outros fatos da natureza;

(iv) MUDANÇA DE LEGISLAÇÃO APLICÁVEL que afete de forma substancial e adversa o objeto do CONTRATO ou a PARTE AFETADA;

(v) qualquer evento ou situação que afete, comprovadamente, o cumprimento das obrigações do TRANSPORTADOR em qualquer contrato de transporte, desde que tal evento ou situação possa ser caraterizado como FORÇA MAIOR, incluindo eventos de FORÇA MAIOR que afetem o cumprimento do(s) GSA(s) GUS ou do(s) GSA(s) BALANCEAMENTO;

(vi) desapropriação, confisco, aquisição compulsória, ou nacionalização de todos ou de parcela substancial dos ativos de uma PARTE; ou

(vii) ataques cibernéticos, por meio de invasão aos sistemas e equipamentos de tecnologia da informação e tecnologia operacional de qualquer das PARTES, resultando em acesso ou uso não autorizado de referidos sistemas e equipamentos e/ou em modificação, destruição, eliminação, perda, alteração, transmissão, comunicação, difusão e/ou cópia não autorizadas de dados ou software, ou consumo de recursos de computador/servidores, incluindo, sem limitação, malware, ransomware e ataques de negação de serviço (*denial-of-service attacks*), os quais, simultaneamente ou não, de forma conjunta ou separada, possam afetar negativamente as informações corporativas e/ou os dados pessoais mantidos pelo TRANSPORTADOR, ou que, de

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

12.3. Eventos Excluídos

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

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

(ii) greve dos empregados de uma PARTE ou qualquer outra perturbação de natureza similar executada somente pelos empregados, agentes, contratados ou subcontratados da PARTE, que afete apenas uma das PARTES;

(iii) qualquer prejuízo acidental, quebra ou falha de instalações, maquinário ou equipamento pertencente a uma PARTE, ou qualquer evento ligado ao seu negócio, exceto se tal prejuízo acidental, quebra ou falha de instalações, maquinário ou equipamento ocorrer em virtude de um evento de FORÇA MAIOR;

(iv) atraso no desempenho das obrigações assumidas por contratados, consorciados ou subcontratados de uma PARTE que afetem o cumprimento de quaisquer obrigações assumidas por tal PARTE; e/ou

(v) qualquer evento, de FORÇA MAIOR ou não, ocorrido a um contratado, consorciado ou subcontratado de um CARREGADOR DE ENTRADA, que o impeça de disponibilizar o GÁS nos PONTOS DE ENTRADA, ou de um CARREGADOR DE SAÍDA de retirar GÁS nos PONTOS DE SAÍDA;

(vi) Ressalvados os eventos previstos no item 12.2.1 (v) 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 imediatamente por escrito a outra PARTE acerca do evento de FORÇA MAIOR, especificando a hipótese ou circunstância de FORÇA MAIOR que está sendo alegada, em qualquer caso em prazo não superior a 72 (setenta e duas) horas, contadas do momento em que tenha tomado conhecimento de tal evento e da extensão dos seus impactos, fornecendo uma estimativa de sua duração e do provável impacto no desempenho de suas obrigações, ficando estabelecido que se a NOTIFICAÇÃO não for realizada dentro do prazo ora estabelecido, os efeitos da FORÇA MAIOR somente poderão ser considerados a contar da data da efetiva realização dessa NOTIFICAÇÃO.

12.4.2. A PARTE AFETADA, em virtude de qualquer hipótese ou circunstância de FORÇA MAIOR com relação a qual tenha pleiteado exoneração nos termos desta Cláusula do TCG:

(i) envidará seus esforços razoáveis para mitigar os efeitos de tal FORÇA MAIOR e para sanar qualquer incapacidade de cumprimento de suas obrigações aqui previstas em razão de tais hipóteses assim que razoavelmente viável;

(ii) fornecerá relatórios à outra PARTE, em periodicidade a ser determinada por esta PARTE, acerca do andamento das gestões para que sejam superados os efeitos prejudiciais da hipótese de FORÇA MAIOR em questão, respaldando todos os fatos e ações em documentação ou registro disponível;

(iii) propiciará à outra PARTE meios razoáveis para a obtenção de informações adicionais sobre a hipótese ou circunstância de FORÇA MAIOR, outorgando à outra PARTE, quando possível, o acesso a qualquer instalação afetada pelo evento, para uma inspeção local, por conta do risco da PARTE que deseje inspecionar; e

(iv) informará prontamente sobre a cessação dos efeitos do evento, retomando o cumprimento de suas obrigações previstas no CONTRATO imediatamente após as hipóteses de FORÇA MAIOR serem sanadas, deixarem de existir ou serem havidas por encerradas.

12.5. Efeitos de FORÇA MAIOR

12.5.1. Ressalvado o disposto no item 12.6.1 desta Cláusula do TCG, a PARTE AFETADA ficará exonerada de qualquer responsabilidade por descumprimento ou atrasos no cumprimento de suas obrigações previstas no CONTRATO nos casos e na medida em que tal descumprimento ou atraso no cumprimento seja atribuível diretamente à hipótese de FORÇA MAIOR, ficando estabelecido, contudo, que a FORÇA MAIOR não exonerará uma PARTE de suas obrigações na medida de sua culpa concorrente ou de sua omissão em agir com a devida diligência para sanar a situação e remover a causa de maneira adequada e com toda presteza razoável.

12.6. Obrigações Não Excluídas

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

12.7. Encargos Devidos Durante a FORÇA MAIOR

12.7.1. Nenhum evento ou circunstância de FORÇA MAIOR suspenderá ou exonerará a obrigação do pagamento integral do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e do ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA ou de qualquer outro DOCUMENTO DE COBRANÇA, nos prazos, volumes e valores previstos no CONTRATO, observado o disposto nos itens abaixo, não implicando em reduções de receita, custos adicionais ou penalidades ao TRANSPORTADOR durante sua ocorrência.

12.8. Evento de FORÇA MAIOR do TRANSPORTADOR

12.8.1. Sem prejuízo do disposto no item 12.7.1 desta Cláusula do TCG, se o evento de FORÇA MAIOR afetar a capacidade do TRANSPORTADOR de prestar 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, a parcela do somatório ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA relativa à QUANTIDADE DE GÁS correspondente à capacidade de transporte afetada pela FORÇA MAIOR permanecerá devida ao TRANSPORTADOR 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;

(ii) o descumprimento de qualquer obrigação relativa à GARANTIA DO CONTRATO, conforme estabelecido na Cláusula Quinze;

(iii) descumprimento pelo CARREGADOR de qualquer outra obrigação material do CONTRATO, por prazo superior a 30 (trinta) DIAS para CONTRATOS cujo objeto seja um PRODUTO ANUAL, ou imediatamente, para CONTRATOS cujo objeto seja um PRODUTO DE CURTO PRAZO;

(iv) dissolução, apresentação de pedido de recuperação judicial ou extrajudicial ou decretação de falência do CARREGADOR; e

(v) não cumprimento das condições precedentes estabelecidas na Cláusula 5.2 do CONTRATO.

13.1.2. Sendo aplicável o evento de rescisão do item 13.1.1 "i" acima, o TRANSPORTADOR poderá (i) compensar o crédito decorrente do DOCUMENTO DE COBRANÇA não pago com quaisquer valores por ele devidos ao CARREGADOR, notificando o CARREGADOR sobre a compensação realizada; e/ou rescindir o CONTRATO DE TRANSPORTE, sem prejuízo da execução da GARANTIA DO CONTRATO, nos termos da Cláusula Quinze.

13.1.3. Ocorrendo qualquer um dos eventos de rescisão estabelecidos no item 13.1.1 desta Cláusula do TCG, observado o disposto no item 13.1.2 aplicável ao item 13.1.1.(i), o TRANSPORTADOR terá o direito de rescindir o CONTRATO mediante a entrega de NOTIFICAÇÃO ao CARREGADOR, informando a sua decisão de rescindir o CONTRATO, e apresentando, na forma de DOCUMENTO DE COBRANÇA, demonstrativo do cálculo da indenização devida nos termos do item 13.1.5 desta Cláusula do TCG, a qual deverá ser paga pelo CARREGADOR no prazo de 30 (trinta) DIAS a contar do recebimento da referida NOTIFICAÇÃO. Após o decurso dos prazos previstos no item 13.1.1(i) acima, o TRANSPORTADOR poderá (i) compensar o crédito decorrente do DOCUMENTO DE COBRANÇA não pago com quaisquer valores por ele devidos ao CARREGADOR, notificando o CARREGADOR sobre a compensação realizada; e/ou (ii) rescindir o CONTRATO DE TRANSPORTE, sem prejuízo da execução da GARANTIA DO CONTRATO, nos termos da Cláusula Quinze.

13.1.4. Ocorrendo qualquer evento de rescisão estabelecido no subitem (iii) do item 13.1.1 desta Cláusula do TCG, o TRANSPORTADOR deverá enviar uma NOTIFICAÇÃO ao CARREGADOR, informando a ocorrência do referido evento e solicitando que sejam tomadas, se for possível, as medidas necessárias para restabelecer a execução normal das obrigações contratuais no prazo de 30 (trinta) DIAS a contar do recebimento de tal NOTIFICAÇÃO, sob pena de o TRANSPORTADOR ter o direito de rescindir o CONTRATO. A decisão do TRANSPORTADOR pela rescisão do CONTRATO DE TRANSPORTE será exercida mediante envio de NOTIFICAÇÃO ao CARREGADOR na forma do item 13.1.2 acima por meio da qual, (i) comunicará a sua decisão de rescindir o CONTRATO DE TRANSPORTE, com a indicação do evento, dentre os previstos no item 13.1.1 acima, na qual tal decisão é fundamentada, e (ii) encaminhará o DOCUMENTO DE COBRANÇA da indenização prevista no item 13.1.5, acompanhado de demonstrativo do cálculo da referida indenização.

13.1.5. Na hipótese de rescisão do CONTRATO DE TRANSPORTE pelo TRANSPORTADOR, por motivos imputáveis ao CARREGADOR:

(a) No prazo de 30 (trinta) DIAS contados do recebimento da NOTIFICAÇÃO prevista no item 13.1.3, o CARREGADOR deverá pagar ao TRANSPORTADOR indenização pelas perdas

e danos diretos experimentados pelo TRANSPORTADOR em decorrência da rescisão, sendo o valor mínimo de tal indenização o correspondente à soma do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e do ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA que seriam devidos pelo CARREGADOR até o termo final do CONTRATO DE TRANSPORTE se a rescisão não tivesse ocorrido. Se, após o pagamento do montante acima, ocorrer eventual recontratação da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE objeto do CONTRATO DE TRANSPORTE rescindido de acordo com os critérios operacionais e comerciais definidos pelo TRANSPORTADOR, as receitas decorrentes de tal recontratação poderão ser restituídas ao CARREGADOR, limitada tal restituição ao valor que tenha sido efetivamente pago pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR na forma deste item. Caso aplicável, as PARTES acordarão a forma de eventual restituição ao CARREGADOR de valores pagos ao TRANSPORTADOR a título de rescisão.

(b) O CARREGADOR desde já autoriza o TRANSPORTADOR a exercer, em caso de rescisão na forma acima, todos os seus direitos em relação à GARANTIA DO CONTRATO constituída nos termos da Cláusula Quinze, inclusive, mas sem limitação, providenciar a execução da GARANTIA e receber a indenização de todo e qualquer valor devido ao TRANSPORTADOR nos termos do CONTRATO, inclusive pela sua rescisão, diretamente do agente garantidor, sem prejuízo do direito do CARREGADOR de iniciar uma ARBITRAGEM na forma do item 13.1.6 abaixo.

13.1.6. Caso o CARREGADOR não concorde com os valores apresentados pelo TRANSPORTADOR na NOTIFICAÇÃO mencionada no item 13.1.2 desta Cláusula do TCG, poderá recorrer à instauração de processo de ARBITRAGEM.

13.2. Eventos de Rescisão por Motivo Imputável ao TRANSPORTADOR

13.2.1. Os seguintes eventos darão ao CARREGADOR o direito de requerer a rescisão do CONTRATO:

(i) atraso no pagamento de um DOCUMENTO DE COBRANÇA, 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;

(ii) se, em decorrência de FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, o TRANSPORTADOR deixar de receber ou entregar uma QUANTIDADE DE GÁS que seja superior a 90% (noventa por cento) da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA por um período superior a 30 (trinta) DIAS contínuos ou 45 (quarenta e cinco) DIAS alternados a cada ANO para o mesmo PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA, conforme aplicável.

13.2.2. Sendo aplicável o evento de rescisão do item 13.2.1 “i” acima, o CARREGADOR poderá (i) compensar o crédito decorrente do DOCUMENTO DE COBRANÇA não pago com quaisquer valores por ele devidos ao TRANSPORTADOR, notificando o CARREGADOR sobre a compensação realizada; e/ou rescindir o CONTRATO DE TRANSPORTE.

13.2.3 Ocorrendo qualquer um dos eventos de rescisão estabelecidos no item 13.2.1, observado o

disposto no item 13.2.2, o direito de rescisão do CONTRATO DE TRANSPORTE pelo CARREGADOR será exercido por meio de envio de NOTIFICAÇÃO ao TRANSPORTADOR, por meio da qual (a) comunicará sua decisão de rescisão pela ocorrência de um dos eventos previstos no item 13.2.1, e (b) encaminhará o DOCUMENTO DE COBRANÇA da indenização prevista no item 13.2.4 abaixo, acompanhado de demonstrativo do cálculo da referida indenização.

13.2.4 Na hipótese de rescisão do CONTRATO DE TRANSPORTE por motivo imputável ao TRANSPORTADOR, nos termos do item 13.2.1, o TRANSPORTADOR deverá pagar ao CARREGADOR, no prazo de 30 (trinta) DIAS contados do recebimento da NOTIFICAÇÃO prevista no item 13.2.3 acima, indenização pelas perdas e danos comprovadamente e diretamente sofridos pelo CARREGADOR, excluídos desse valor quaisquer danos indiretos e lucros cessantes decorrentes desta rescisão, ficando limitada a indenização aos valores totais previstos na cláusula 9.2.

13.2.5 Caso o TRANSPORTADOR não concorde com os valores apresentados pelo CARREGADOR na NOTIFICAÇÃO mencionada no item 13.2.4 desta Cláusula do TCG, poderá recorrer à instauração de processo de ARBITRAGEM.

13.2.6 Uma vez rescindido o CONTRATO por iniciativa do CARREGADOR com fundamento neste item 13.2 do TCG, o TRANSPORTADOR deverá devolver ao CARREGADOR a GARANTIA DO CONTRATO, em até 30 (trinta) DIAS do recebimento da NOTIFICAÇÃO do CARREGADOR informando sua decisão de rescindir o CONTRATO.

13.3 Outros Eventos de Rescisão

13.3.1 Além das hipóteses previstas nos itens 13.1 e 13.2 e seus subitens desta Cláusula do TCG, este CONTRATO poderá ser resolvido, sem responsabilidade alguma de qualquer PARTE perante a outra PARTE, salvo no que diz respeito às obrigações não cumpridas até a data de término:

(i) por mútuo acordo entre as PARTES;

(ii) pela extensão de um evento de FORÇA MAIOR por período superior a 45 (quarenta e cinco) DIAS contíguos, ou 90 (noventa) DIAS agregados considerando-se o período de 6 (seis) MESES; ou

(iii) por perda de qualquer das licenças, concessões ou autorizações necessárias ao cumprimento do CONTRATO, ou qualquer intervenção de qualquer AUTORIDADE GOVERNAMENTAL competente, desde que reste inviabilizada a continuidade do CONTRATO e que não tenha havido culpa da PARTE afetada; ou

(iv) por conta do disposto na cláusula 7.1 do CONTRATO DE TRANSPORTE.

13.3.2 A decisão de uma das PARTES pela rescisão do CONTRATO DE TRANSPORTE será exercida mediante envio de NOTIFICAÇÃO à outra PARTE, por meio da qual (i) comunicará a sua decisão de rescindir o CONTRATO, com a indicação do evento, nos termos do item 13.3.1 acima, e (ii) encaminhará DOCUMENTO DE COBRANÇA contendo eventuais valores devidos por uma PARTE à outra até a data em que ocorrer a rescisão do CONTRATO DE TRANSPORTE.

CLÁUSULA QUATORZE – LEI APLICÁVEL E SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS

14.1. Lei Aplicável

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

14.2. Solução Amigável

14.2.1. As PARTES deverão envidar seus melhores esforços para tentar dirimir amigavelmente quaisquer litígios ou controvérsias decorrentes ou relativos a este CONTRATO ou a ele relacionados, inclusive quanto ao seu cumprimento, interpretação ou rescisão ("CONTROVÉRSIA"). Em caso de CONTROVÉRSIA, a PARTE interessada na sua resolução deverá enviar notificação ("NOTIFICAÇÃO DE CONTROVÉRSIA") à outra PARTE descrevendo a CONTROVÉRSIA, com o propósito de manterem negociações amigáveis e de boa-fé, a fim de resolverem a CONTROVÉRSIA no prazo de 15 (quinze) DIAS a contar do recebimento da NOTIFICAÇÃO DE CONTROVÉRSIA. Transcorrido este prazo, caso as PARTES não tenham chegado a um acordo, poderão decidir de comum acordo submeter a CONTROVÉRSIA à PERITAGEM, conforme o item 14.4 desta Cláusula do TCG. Caso contrário, a CONTROVÉRSIA será resolvida exclusivamente por ARBITRAGEM, conforme o item 14.3 desta Cláusula do TCG.

14.3. Arbitragem

14.3.1. Quaisquer CONTROVÉRSIAS que não sejam resolvidas por meio de PERITAGEM, na forma do item 14.4 desta Cláusula do TCG, serão resolvidas definitivamente por ARBITRAGEM, administrada pela Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional ("CCI"), de acordo com o seu Regulamento de Arbitragem ("REGULAMENTO") em vigor à época da submissão de requerimento de ARBITRAGEM será conduzida em português.

14.3.2. A sede da ARBITRAGEM será a cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, sem prejuízo da designação, pelo Tribunal Arbitral, da realização de diligências e audiências em outras localidades que julgar apropriadas. A sentença arbitral deverá ser proferida na cidade do Rio de Janeiro.

14.3.3. A ARBITRAGEM será de direito, aplicando-se exclusivamente as leis substantivas do Brasil, sendo expressamente vedado o julgamento por equidade.

14.3.4. O TRIBUNAL ARBITRAL será constituído por 3 (três) árbitros, cabendo à parte requerente a indicação de 1 (um) árbitro e à parte requerida a indicação de outro árbitro, de acordo com o Regulamento. Os árbitros nomeados pela requerente e pela requerida, conjunta e mutuamente, nomearão um terceiro árbitro, que atuará como presidente do TRIBUNAL ARBITRAL. Caso não haja um consenso quanto à definição do terceiro árbitro no prazo estipulado no Regulamento, essa nomeação será feita pela CCI. Em caso de litisconsórcio, as PARTES do litisconsórcio deverão, de comum acordo, nomear um árbitro para compor o TRIBUNAL ARBITRAL. Caso não haja um consenso entre as PARTES em litisconsórcio ou em caso de arbitragem multilateral, ou seja, com mais de duas partes em conflito com interesses distintos entre si, tornando impossível a composição do litisconsórcio, os três árbitros serão nomeados pela CCI.

14.3.5. As despesas relacionadas à ARBITRAGEM, incluindo, sem, contudo, se limitar os honorários e despesas dos árbitros, honorários e despesas de peritos e taxas.

14.3.6. A sentença arbitral será definitiva e vinculativa às partes e seus sucessores, sem prejuízo do direito da parte de requerer a correção de erros elou esclarecimentos elou omissões no prazo de 30 dias previsto no Regulamento, bem como de requerer a declaração de sua nulidade, nas hipóteses previstas na Lei Brasileira de Arbitragem. A sentença arbitral deverá estabelecer quem e em que proporção deverá arcar com as despesas da arbitragem, ressarcindo à(s) outra(s) as despesas adiantadas ao longo do procedimento, conforme o caso. Em nenhuma hipótese a parte vencida deverá suportar, total ou parcialmente, os honorários contratualmente ajustados entre a parte vencedora e seus advogados ou honorários de sucumbência.

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

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

14.3.9. Medidas cautelares e de urgência, quando aplicáveis, e ações de execução poderão ser pleiteadas e propostas, à escolha do interessado, na comarca onde estejam o domicílio ou os bens de qualquer das PARTES, ou na comarca do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro. Para quaisquer outras medidas judiciais, fica eleita exclusivamente a comarca do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro. O requerimento de qualquer medida judicial não será considerado uma renúncia aos direitos previstos nesta Cláusula ou à ARBITRAGEM como o único método de solução de CONTROVÉRSIAS entre as PARTES.

14.3.10. Este CONTRATO faz parte da REDE DE TRANSPORTE, sendo possível que eventual CONTROVÉRSIA no âmbito do CONTRATO esteja relacionada a ou decorrente de evento ou disputa relativa a outros contratos relacionados à REDE DE TRANSPORTE (“CONTROVÉRSIAS RELACIONADAS”), celebrados com outros agentes. As PARTES reconhecem que as CONTROVÉRSIAS e as CONTROVÉRSIAS RELACIONADAS podem ser submetidas a um mesmo procedimento arbitral, reunindo o TRANSPORTADOR, CARREGADOR e outros agentes. Nessa hipótese, salvo se todos os interessados acordarem em sentido contrário, todos os 03 (três) ÁRBITROS serão nomeados pela CCI.

14.4. Peritagem

14.4.1. As PARTES poderão acordar que uma CONTROVÉRSIA seja submetida à PERITAGEM, a qual terá como finalidade a emissão de laudo pericial contendo conclusão ou recomendação não vinculantes a respeito da matéria de caráter estritamente técnico, relativa a este CONTRATO. O requerimento ou concordância com a PERITAGEM não serão considerados como uma renúncia aos direitos previstos neste CONTRATO ou à ARBITRAGEM como o único método de resolução vinculante de CONTROVÉRSIAS entre as PARTES.

14.4.2. Uma vez que tenham acordado que uma CONTROVÉRSIA deve ser submetida à PERITAGEM, as PARTES designarão, de comum acordo, o perito responsável pelo exame da CONTROVÉRSIA, em até 20 (vinte) DIAS do recebimento da NOTIFICAÇÃO DE CONTROVÉRSIA. Caso as PARTES, nesse período, não cheguem a um consenso sobre a nomeação do PERITO, a PARTE que enviou a NOTIFICAÇÃO DE CONTROVÉRSIA deverá, no prazo de 5 (cinco) DIAS, contratar a referida PERITAGEM junto a empresas especializadas reconhecidas e com representação no país.

14.4.3. As PARTES elaborarão, juntamente com o PERITO, os termos do instrumento de nomeação do PERITO, que deverão estabelecer o escopo da consulta a ele submetida, o procedimento para submissão de documentos e alegações pelas PARTES, o prazo para emissão do laudo pericial, os honorários do PERITO (que deverão ser arcados na proporção de 50% (cinquenta por cento) para cada uma das PARTES) e eventuais outras questões relevantes para a condução da PERITAGEM.

14.4.4. A pessoa a ser nomeada como PERITO:

(i) deverá ser qualificada por formação técnica, experiência e treinamento para opinar sobre a controvérsia;

(ii) não poderá ter conflito de interesses, antes ou depois de aceitar sua nomeação; e

(iii) não poderá, se pessoa física, no momento de sua nomeação ou durante sua atuação como PERITO de tal CONTROVÉRSIA, ocupar cargo de diretor, chefe de escritório, empregado, prestador de serviço, ainda que por pessoa interposta ou consultor de uma das PARTES ou de alguma afiliada das mesmas; nem poderá ter ocupado qualquer desses cargos ou funções nos 3 (três) anos anteriores à sua nomeação como PERITO.

14.4.5. Todas as informações, dados ou documentos enviados ao PERITO por qualquer PARTE devem ser considerados como confidenciais, não podendo ser revelados pelo PERITO a pessoa alguma, à exceção de seus empregados ou consultores profissionais, ficando, de qualquer forma, condicionada a revelação ao disposto no item 14.4.6 desta Cláusula do TCG.

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

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

CLÁUSULA QUINZE – 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 13.1.5 deste TCG e ao ressarcimento dos valores devidos para as AÇÕES DE BALANCEAMENTO nos termos dos itens 1.7.1, 1.7.2 e 1.7.3 do Anexo II, Apêndice II do CONTRATO MASTER e do item 9.2 deste TCG, o CARREGADOR deverá instituir, em favor do TRANSPORTADOR, e a ele apresentar, no prazo fixado no item 15.1.2 e segundo os montantes previstos nos itens 15.2, 15.3, 15.4, 15.5 e 15.6, 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 qualquer das finalidades previstas no item 15.1 acima, devendo o saldo da caução não utilizado ser devolvido ao CARREGADOR ao fim do prazo de vigência previsto para a respectiva garantia, observado

o item 15.12 abaixo, atualizado pela variação do Sistema Especial de Liquidação e Custódia (SELIC) publicada pelo Banco Central do Brasil em http://www.bcb.gov.br/htms/selic/selicacumul.asp apurados e acumulados desde o dia em que o CARREGADOR efetuar o depósito até o dia útil anterior a data de sua devolução ou utilização nos termos deste CONTRATO, líquido de tributos e custos bancários;

(ii) Fiança bancária, irrevogável e executável ao primeiro pedido, tendo como beneficiário o TRANSPORTADOR, conforme modelo constante do Anexo II, Apêndice V do CONTRATO MASTER (“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, com no mínimo 2 (dois) anos de operação no mercado, e que possua a Certidão de Regularidade na SUSEP, tendo como segurado o TRANSPORTADOR (“SEGURO GARANTIA”), devendo a seguradora e os termos da apólice serem previamente aprovados pelo TRANSPORTADOR;

(iv) Garantia corporativa do controlador emitida por sociedade controladora do CARREGADOR nos termos do art.116 da Lei 6.404/1976, observado o disposto no item 15.1.4 (“GARANTIA CORPORATIVA DO CONTROLADOR); ou

(v) Pagamento antecipado do valor integral referente à prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE (“PAGAMENTO ANTECIPADO"). Para o PRODUTO FLEXÍVEL ANUAL e PRODUTO ANUAL, o PAGAMENTO ANTECIPADO dos valores deverá ser equivalente a 90 (noventa) DIAS de prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE; ou

(vi) Depósito em dinheiro em conta vinculada específica aberta em favor do TRANSPORTADOR (“DEPÓSITO EM CONTA VINCULADA”), cuja criação deverá observar as condições previstas no item 15.11 abaixo.

15.1.1. Se adotada a caução em dinheiro ou o PAGAMENTO ANTECIPADO, deverá ser utilizada conta bancária de titularidade da NTS, a saber:

BANCO: Santander AGÊNCIA: 2263
CONTA: 13063256-5
CNPJ: 04.992.714/0001-84
TITULAR: Nova Transportadora do Sudeste S.A. – NTS

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 1 (um) DIA ÚTIL 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 e do PRODUTO 1S, para os quais, as garantias estipuladas no item 15.1 deverão ser prestadas e estar disponíveis para o TRANSPORTADOR, antes do horário estabelecido para NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE de acordo com a cláusula 2.3.1 do Anexo II, Apêndice II do CONTRATO MASTER, devendo ter prazo mínimo de

vigência equivalente ao PERÍODO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE, acrescida de 60 (sessenta) dias após o término do CONTRATO;

(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, devendo, para ambos os casos, ter prazo mínimo de vigência equivalente ao PERÍODO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE, acrescida de 60 (sessenta) dias após o término do CONTRATO.

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

(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, de acordo com os critérios de análise de crédito estabelecidos na Política Interna de Análise de Crédito do TRANSPORTADOR. 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 à GARANTIA DO CONTRATO até os

limites especificados nos itens 15.2, 15.3 e 15.4 abaixo.

15.1.3.1 O TRANSPORTADOR, com base na sua Política Interna de Análise de Crédito, poderá aprovar a concessão de LIMITE DE CRÉDITO do CARREGADOR de até 100% (cem por cento) do VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO para os PRODUTOS E1/S1; E30/S30; e E60/S60 e até 67% (sessenta e sete por cento) do VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO para os PRODUTOS E90/S90 e E365/S365, considerando -se o previsto nas alíneas (i) a (iv) da Cláusula 15.1.3 acima; e

15.1.3.2 A parcela do VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO que, por qualquer razão, não houver sido (ou não possa ser) substituída pelo emprego do LIMITE DE CRÉDITO DO CARREGADOR, deverá permanecer garantida por uma ou mais modalidades de GARANTIA DO CONTRATO estabelecidas no item 15.1.

15.1.4 O TRANSPORTADOR poderá, a seu exclusivo critério, aceitar receber uma GARANTIA CORPORATIVA DO CONTROLADOR, se o próprio CARREGADOR e/ou a sociedade emissora da GARANTIA CORPORATIVA DO CONTROLADOR forem detentores, ao longo do prazo de duração da GARANTIA DO CONTRATO, de classificação de risco de crédito de longo prazo em moeda nacional, com rating mínimo de: “AA” pela Fitch Ratings e/ou Standard & Poors ou “Aa2” pela Moodys.

(i) A aceitação da GARANTIA CORPORATIVA DO CONTROLADOR está condicionada à análise de limite de crédito da sociedade emissora, observado o disposto na cláusula 15.1.3.1, e constitui prerrogativa exclusiva do TRANSPORTADOR, de modo que o atendimento dos requisitos previstos nesta cláusula não resulta em obrigação de qualquer natureza do TRANSPORTADOR, que poderá avaliar tal modalidade de garantia a seu critério, segundo sua Política Interna de Análise de Crédito e observados os princípios da isonomia e transparência;

(ii) Os termos da GARANTIA CORPORATIVA DO CONTROLADOR serão regulados por instrumento contratual próprio, a ser firmado entre o CARREGADOR e a sociedade emissora, cuja minuta deverá ser previamente aprovada pelo TRANSPORTADOR;

(iii) Para fins de aceitação da GARANTIA CORPORATIVA DO CONTROLADOR, será deduzido do limite de crédito da sociedade emissora os montantes comprometidos e/ou utilizados em contratos de transporte ainda não adimplidos junto ao TRANSPORTADOR; e

(iv) O TRANSPORTADOR se reserva o direito de revisar o limite de crédito da sociedade emissora a qualquer tempo, conforme os critérios estabelecidos na sua Política Interna de Análise de Crédito.

15.2. Para CONTRATOS DE TRANSPORTE com duração de 1 (um) DIA (PRODUTOS E1 e S1):

15.2.1. O VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO deverá ser equivalente ao somatório do (a) produto da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA multiplicado pelo somatório das tarifas: (i) TARIFA DE TRANSPORTE DE ENTRADA ou TARIFA DE TRANSPORTE DE SAÍDA e da (ii) TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO.

15.3. Para CONTRATOS DE TRANSPORTE com duração de 30 (trinta) DIAS (PRODUTOS E30 e S30):

(i) O VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO deverá ser equivalente ao somatório do (a)produto de 30 (trinta) vezes a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA (MMBtu), multiplicado pelo somatório das tarifas (R$/ MMBtu): (i) TARIFA DE TRANSPORTE DE ENTRADA ou TARIFA DE TRANSPORTE DE SAÍDA e da (ii) TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO;

15.4. Para CONTRATOS DE TRANSPORTE com duração de 60 (sessenta) DIAS (PRODUTOS E60 e S60):

(i) O VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO deverá ser equivalente ao somatório do (a) produto de 60 (sessenta) vezes a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA (MMBtu), multiplicado pelo somatório das tarifas (R$/ MMBtu): (i) TARIFA DE TRANSPORTE DE ENTRADA ou TARIFA DE TRANSPORTE DE SAÍDA e da (ii) TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO;

15.5 Para CONTRATOS DE TRANSPORTE com duração de 90 (noventa) DIAS (PRODUTOS E90 e S90):

(i) O VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO, deverá ser equivalente ao somatório do (a) produto de 90 (noventa) vezes a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA (MMBtu) multiplicado pelo somatório das tarifas (R$/ MMBtu): (i) TARIFA DE TRANSPORTE DE ENTRADA ou TARIFA DE TRANSPORTE DE SAÍDA e da (ii) TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO;

15.6 Para o PRODUTO FLEXÍVEL ANUAL, com duração de 120 (cento e vinte) DIAS até 335 (trezentos e trinta e cinco) DIAS e para os PRODUTOS ANUAIS:

(i) o VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO será igual ao produto do somatório de (a) 100 (cem) vezes a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA vezes o somatório das tarifas: (i) TARIFA DE TRANSPORTE DE ENTRADA ou TARIFA DE TRANSPORTE DE SAÍDA e da (ii) 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 Se eleito o PAGAMENTO ANTECIPADO como GARANTIA DO CONTRATO, na forma do item 15.1 (v) desta Cláusula Quinze e, em qualquer mês, o pagamento dos valores devidos no âmbito deste CONTRATO não seja realizado pelo CARREGADOR na data de seu respectivo vencimento, em conformidade com o disposto na Cláusula Décima, o TRANSPORTADOR estará então autorizado a, independentemente de qualquer NOTIFICAÇÃO ao CARREGADOR, utilizar os valores do PAGAMENTO ANTECIPADO até o montante necessário para fazer frente ao pagamento dos valores devidos no MÊS em questão. Nesse caso, o CARREGADOR ficará obrigado a recompor o saldo do PAGAMENTO ANTECIPADO, de acordo com o valor mínimo exigido nos termos dos itens 15.2, 15.3, 15.4, 15.5 e 15.6 acima, em até 5 (cinco) DIAS ÚTEIS contados da utilização dos valores do PAGAMENTO ANTECIPADO, de tal forma que o CARREGADOR mantenha preservada a parcela integral do VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO no momento do vencimento de qualquer montante devido no âmbito deste CONTRATO, observado o disposto no item 15.7.1 abaixo.

15.7.1 Durante a vigência das contratações referentes aos PRODUTOS DE CURTO PRAZO, e especificamente para os PRODUTOS FLEXÍVEL ANUAL e ANUAL, no MÊS em que o prazo remanescente de vigência do CONTRATO passar a ser igual a dois MESES, estando o CARREGADOR adimplente com os pagamentos dos valores devidos, o TRANSPORTADOR poderá, a seu exclusivo critério, aceitar compensar parte ou a totalidade dos valores mensais devidos pelo CARREGADOR com o PAGAMENTO ANTECIPADO, de tal forma que o saldo do PAGAMENTO ANTECIPADO seja reduzido proporcionalmente à quitação dos pagamentos finais devidos pelo CARREGADOR no âmbito do CONTRATO. Eventual saldo do PAGAMENTO ANTECIPADO não utilizado em tais compensações, se for o caso, será devolvido ao CARREGADOR em até 30 (trinta) dias após o último pagamento no âmbito 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 PAGAMENTO ANTECIPADO até o DIA ÚTIL anterior a data de sua devolução ou utilização nos termos do CONTRATO, líquido de tributos e custos bancários.

15.8 Para CONTRATOS DE TRANSPORTE com duração superior a um MÊS, o VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO poderá ser ajustado dentro de 15 (quinze) DIAS a partir de NOTIFICAÇÃO do TRANSPORTADOR, para que seja aumentado na proporção dos volumes médios efetivamente movimentados que superem a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA, calculados em base rolante nos últimos 30 (trinta) DIAS. Se, após NOTIFICAÇÃO do TRANSPORTADOR, o VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO não for ajustado nos termos aqui estabelecidos, aplicar-se-á o disposto na Cláusula 15.10, incluindo o direito de rescisão do CONTRATO DE TRANSPORTE por parte do TRANSPORTADOR.

15.8.1 Se houver ajuste no valor das TARIFAS DE TRANSPORTE FIRME consideradas no cálculo do VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO, de acordo com o Anexo II, Apêndice IV do TCG e com a LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, o VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO deverá ser ajustado na mesma proporção, devendo a GARANTIA DO CONTRATO ser substituída dentro de 15 (quinze) DIAS a partir do referido ajuste no valor das TARIFAS DE TRANSPORTE, conforme homologado pela ANP.

15.9 Respeitado o prazo de 5 (cinco) DIAS previsto no item 10.6.3 deste TCG, o TRANSPORTADOR poderá executar a GARANTIA DO CONTRATO, no todo ou em parte, para pagamento de quaisquer valores assegurados pela GARANTIA DO CONTRATO, conforme previsto no item 15.1 acima. Para que não haja dúvida, o TRANSPORTADOR poderá executar a GARANTIA DO CONTRATO sem prejuízo do disposto na Cláusula Onze deste TCG.

15.10 Ocorrendo qualquer hipótese de execução da GARANTIA DO CONTRATO, tal como previsto no item 15.9 desta Cláusula do TCG, ou qualquer evento que resulte no cancelamento ou perda de eficácia da GARANTIA DO CONTRATO ou do LIMITE DE CRÉDITO, critério do TRANSPORTADOR e segundo sua Política Interna de Análise de Crédito e não sendo apresentado ou não estando disponível outro meio de garantia aceito segundo os termos do presente CONTRATO, o CARREGADOR está obrigado a, no prazo máximo de 15 (quinze) DIAS, reestabelecer a referida GARANTIA DO CONTRATO, de modo a que seu montante atenda ao estabelecido nos itens 15.2, 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 item 10.6.3 deste TCG, sem prejuízo da aplicação do disposto no item 13.1.1 deste TCG.

15.11 Se o CARREGADOR não providenciar a renovação, o reestabelecimento ou a substituição da GARANTIA DO CONTRATO, nos termos do item 15.10 desta Cláusula do TCG, o TRANSPORTADOR poderá executar (se existente), o saldo remanescente da GARANTIA DO CONTRATO, mantendo os valores resgatados como garantia de qualquer obrigação devida pelo CARREGADOR, a título de caução, independentemente da ocorrência de evento de não pagamento de um DOCUMENTO DE COBRANÇA na data de seu vencimento e sem prejuízo do direito de rescisão do CONTRATO DE TRANSPORTE. Nesta hipótese, o valor obtido com a execução da GARANTIA DO CONTRATO permanecerá caucionado junto ao TRANSPORTADOR até que o CARREGADOR renove, restabeleça ou substitua, conforme o caso, a GARANTIA DO CONTRATO, no montante equivalente aos valores previstos para tal GARANTIA DO CONTRATO e sem prejuízo do direito do TRANSPORTADOR de suspender a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE, nos termos do item 10.6.3 deste TCG, e da aplicação do disposto no item 13.1.1 deste TCG.

15.12 Se, após o saque e manutenção dos valores a título de caução pelo TRANSPORTADOR, nos termos do item 15.11 desta Cláusula do TCG, o CARREGADOR reestabelecer o valor da GARANTIA DO CONTRATO ou providenciar a renovação ou substituição da GARANTIA DO CONTRATO, o TRANSPORTADOR deverá restituir ao CARREGADOR o valor da quantia resgatada, sem qualquer acréscimo moratório, com a dedução de todos os custos que tenham sido razoavelmente incorridos pelo TRANSPORTADOR em decorrência da mora do CARREGADOR, bem como de valores que tenham se tornado devidos pelo CARREGADOR nos termos do CONTRATO.

15.13 Sem prejuízo de qualquer outra obrigação estabelecida para o CARREGADOR nos termos desta Cláusula, a CARTA DE FIANÇA BANCÁRIA ou o DEPÓSITO EM CONTA VINCULADA, caso estas tenham sido modalidades adotadas pelo CARREGADOR para qualquer das GARANTIAS DO CONTRATO, deverão atender às seguintes regras adicionais:

(i) Ser emitida por instituição financeira de primeira linha, contendo classificação de risco de longo prazo em moeda nacional, o rating mínimo de: “AA” pela Fitch Ratings e/ou Standard & Poors, ou “Aa2” pela Moodys;

(ii) Estar acompanhada dos documentos comprobatórios da condição de representante(s) legal(is) do CARREGADOR, a saber: (i) contrato ou estatuto social; (ii) ata de Eleição de Diretoria e procuração(ões) do(s) signatário(s) da GARANTIA DO CONTRATO, conforme aplicável; e (iii) cópia autenticada dos documentos do(s) representante(s) do CARREGADOR (CPF e RG);

(iii) Ter prazo mínimo de vigência equivalente ao PERÍODO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE acrescida de 60 (sessenta) DIAS após o término da vigência do CONTRATO;

(iv) Ser reestabelecida, pelo CARREGADOR, na forma do item 15.9 desta Cláusula do TCG; e

(v) Ser substituída (i) imediatamente, para CONTRATOS cujo objeto seja um PRODUTO DE CURTO PRAZO, sendo eles: E30/S30; E60/S60, E90/S90, ou (ii) em até 15 (quinze) DIAS, para CONTRATOS cujo objeto seja um PRODUTO ANUAL e PRODUTO DE CURTO

PRAZO (FLEXÍVEL ANUAL), pelo CARREGADOR, na forma do item 15.1 desta Cláusula, a partir do momento em que a instituição financeira que a tenha emitido deixar de atender à condição estabelecida no item (i).

15.14 O TRANSPORTADOR devolverá a GARANTIA DO CONTRATO ao CARREGADOR, conforme aplicável, após a dedução de todos os valores devidos pelo CARREGADOR, no prazo de 7 (sete) DIAS ÚTEIS após a data (a) de cumprimento de todas as obrigações do CARREGADOR no CONTRATO DE TRANSPORTE ou (b) do término de eventual disputa existente entre as Partes, o que ocorrer por último.

CLÁUSULA DEZESSEIS - CESSÃO E RENÚNCIA DE DIREITOS E OBRIGAÇÕES

16.1. Cessão. Exceto no caso dos CONTRATOS DE TRANSPORTE para SERVIÇOS DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO, que não poderão ser cedidos, o CONTRATO DE TRANSPORTE, bem como os direitos e obrigações deles decorrentes, poderão ser cedidos por qualquer das PARTES, total ou parcialmente, observada a LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, desde que haja o consentimento por escrito da outra PARTE, o qual não poderá ser imotivadamente negado se atendidos os requisitos do item 16.1.1 abaixo.

16.1.1. Para o consentimento a que se refere o item 16.1 desta Cláusula do TCG, é requisito essencial que a PARTE que pretende ceder o CONTRATO demonstre que o cessionário reúne condições de garantia técnica e solvência econômica satisfatórias para assumir, no todo ou em parte, as obrigações decorrentes da cessão, sem que a outra PARTE incida num risco comercial e econômico maior que o assumido, cabendo a essa PARTE (parte cedida), motivadamente, determinar que o pretenso 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.

16.1.3. A cessão da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE poderá ser negada pelo TRANSPORTADOR caso, a seu exclusivo critério e agindo como TRANSPORTADOR RAZOÁVEL E PRUDENTE, seja verificada a inviabilidade econômico-financeira da solicitação do CARREGADOR.

16.2. 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 DE TRANSPORTE 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, enquanto vigorar o prazo da referida cessão. 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 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; e

(iv) Cláusulas que disciplinem, para o CARREGADOR CESSIONÁRIO, os procedimentos necessários para a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE, nos termos do presente CONTRATO.

16.4. 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, observados os termos para eficácia daquele novo CONTRATO DE TRANSPORTE, de forma que o TRANSPORTADOR possa cumprir suas obrigações previstas em LEGISLAÇÃO APLICÁVEL e operacionalizar o atendimento ao CARREGADOR cessionário.

16.5. Os prazos máximos de vigência, as condições tarifárias e não tarifárias dos ACORDOS DE CESSÃO DE CAPACIDADE deverão ser compatíveis, do ponto de vista comercial e

operacional, com os CONTRATOS DE TRANSPORTE cedidos, ressalvados eventuais custos decorrentes da cessão, os quais deverão ser suportados financeiramente pelo CARREGADOR cedente ou pelo CARREGADOR cessionário, conforme estipulado no ACORDO DE CESSÃO DE CAPACIDADE.

16.6. Sem prejuízo do estabelecido nesta cláusula, o TRANSPORTADOR poderá ceder, caucionar ou gravar, aos seus agentes financeiros, ou a qualquer pessoa designada por esses agentes financeiros, como meio de garantia ou cobrança, seus direitos ou créditos relacionados ao CONTRATO, não sendo necessário, para tanto, o consentimento do CARREGADOR, o qual se obriga a reconhecer por escrito quaisquer dessas cessões para tais pessoas indicadas mediante requerimento do TRANSPORTADOR. O CARREGADOR, neste ato, renuncia a qualquer direito que possa ter com relação à aprovação ou consentimento a qualquer financiamento ou documentação de garantia celebrado pelo TRANSPORTADOR em relação a tal agente financeiro.

16.7 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.

16.7.1 Para a renúncia de que trata o item 16.7 acima, o CARREGADOR deve informar ao TRANSPORTADOR o seu interesse em renunciar à CAPACIDADE CONTRATADA por meio de carta de renúncia, conforme modelo disponibilizado no POC, e encaminhada na forma do item 8.2.1 do CONTRATO DE TRANSPORTE.

16.7.2 O TRANSPORTADOR, após receber a carta de renúncia supramencionada, ofertará a CAPACIDADE RENUNCIADA através do POC, de acordo com o CRONOGRAMA do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE.

16.7.3 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.

16.7.3.1 Uma vez suprida a condição prevista no item 16.7.3 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 termos desta cláusula.

17.2. Requisitos para Caracterização de Não Utilização de Capacidade Contratada de Transporte 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 como hipótese de CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL está condicionada à ocorrência simultânea das seguintes situações:

(i) Existência de interesse de terceiros em contratar SERVIÇO DE TRANSPORTE ANUAL e/ou SERVIÇO DE TRANSPORTE DE CURTO PRAZO no referido PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA, conforme o caso, registrado formalmente por meio do POC;

(ii) Ausência de CAPACIDADE DISPONÍVEL no PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA, conforme o caso, para contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME; e

(iii) A não utilização, de forma prolongada e sistemática, pelo CARREGADOR da CAPACIDADE CONTRATADA no PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA, assim entendida a situação na qual a média aritmética simples das QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS DE SAÍDA ou das QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS DE ENTRADA, conforme aplicável, 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 1 (um) ano, corresponda a menos do que 80% da CAPACIDADE CONTRATADA para o respectivo PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA, observando-se o seguinte:

(a) 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;
(b) a verificação da média aritmética simples das QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS será feita de forma isolada em cada período de avaliação, desconsiderando-se as médias observadas nos períodos de avaliação precedentes; e
(c) para fins de verificação de utilização da CAPACIDADE CONTRATADA, considerar-se-á a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA por PONTO DE ENTRADA ou a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA por ZONA DE SAÍDA, conforme o caso, vigente durante o período de avaliação em referência.

17.2.2. 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 DE TRANSPORTE reduzida por causa da ocorrência de eventos de FORÇA MAIOR; MANUTENÇÕES PROGRAMADAS, MANUTENÇÕES NÃO-PROGRAMADAS ou FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE; ou

(iv) com prazo de duração igual ou inferior a 90 (noventa) dias.

17.3. <u>Procedimentos para Caracterização de Não Utilização de Capacidade Contratada de Transporte de Modo Sistemático</u>

17.3.1. Caso identifique a ocorrência simultânea das situações previstas no item 17.2.1 acima, em determinado período de avaliação, o TRANSPORTADOR:

17.3.1.1. Em até 10 (dez) DIAS após o encerramento de cada período de avaliação, informará o resultado da avaliação à ANP;

17.3.1.2. Em até 5 (cinco) DIAS após o fim do prazo estipulado no item 17.3.1.1 acima, notificará o CARREGADOR da ocorrência de indícios de possível situação de CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL; e

17.3.1.3. Juntamente com a notificação prevista no item 17.3.1.2 da Cláusula acima, notificará a ANP sobre a potencial não utilização da CAPACIDADE CONTRATADA de modo sistemático.

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

17.3.3. Caso reste caracterizado o CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL e havendo decisão da ANP confirmando a existência de CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL, o TRANSPORTADOR poderá promover a transferência, no todo ou em parte, da CAPACIDADE CONTRATADA não utilizada enquadrada como CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL, adotando o seguinte procedimento para gerenciamento do CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL:

(i) Até 15 (quinze) DIAS da decisão da ANP de CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL o TRANSPORTADOR ofertará a CAPACIDADE DE TRANSPORTE relativa ao CONGESTIONAMENTO CONTRATUAL aos terceiros interessados que registraram suas demandas de acordo com o item 17.2.1 desta Cláusula, para utilização de capacidade do referido PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA, observando a ordem cronológica dessas demandas conforme registros do Portal de Oferta de Capacidade

(ii) O primeiro interessado, de acordo com o item “i” acima, poderá adquirir a integralidade ou parte da capacidade ofertada;

(iii) No caso de aquisição parcial da CAPACIDADE DE TRANSPORTE pelo primeiro interessado, a capacidade remanescente será ofertada ao segundo interessado cadastrado na plataforma eletrônica, e assim sucessivamente, até que toda a capacidade objeto de transferência seja recontratada;

(iv) O novo carregador deverá atender às condições de qualificação técnica e financeira satisfatórias para assumir, no todo ou em parte, a CAPACIDADE DE TRANSPORTE objeto de transferência, sem que o TRANSPORTADOR incida num risco comercial, operacional ou econômico maior que o assumido ao tempo da contratação original, cabendo ao TRANSPORTADOR apresentar as razões para a eventual não aceitação do novo carregador; e

(v) A efetiva transferência da capacidade ofertada está condicionada à celebração de um contrato de transporte com o(s) novo(s) carregador(es), segundo os mesmos termos e condições do presente CONTRATO e de um instrumento de aditamento ao CONTRATO DE TRANSPORTE.

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

17.4.1. A partir da data da oferta da capacidade objeto de transferência, o CARREGADOR perde o direito de reserva daquela capacidade, mas poderá utilizá-la até que as quantidades sejam efetivamente recontratadas pelo(s) novo(s) carregador(es) contratantes.

17.4.2. 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. Ressalvado nos casos previstos no item 17.2 acima, 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 a 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, o que ocorrer primeiro, observando-se, sempre, o previsto no item 17.4.3, ambos itens desta Cláusula do TCG. Nessa hipótese, os valores devidos pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR nos termos do CONTRATO serão reduzidos de forma proporcional aos valores correspondentes à capacidade transferida a um terceiro nos termos desta Cláusula Dezessete.

CLÁUSULA DEZOITO – REGRAS GERAIS DE UTILIZAÇÃO COMPARTILHADA

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

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

19.1. As PARTES aceitam e reconhecem que, ao longo da vigência deste CONTRATO, a ANP poderá promover ampla consulta pública com a participação do TRANSPORTADOR, dos carregadores e dos demais agentes do mercado, com vistas a elaborar e implementar um CÓDIGO DE REDE. Caso tal CÓDIGO DE REDE entre em vigor, por meio de LEGISLAÇÃO APLICÁVEL publicada pela ANP durante a vigência do CONTRATO, as PARTES se comprometem a efetuar os ajustes por meio de termo aditivo, na forma do item 9.4.2 do CONTRATO MASTER, em prazo razoável concedido pela ANP para que as PARTES possam

avaliar as implicações de tais ajustes antes de efetivá-los, de forma que o CONTRATO passe a refletir as condições implementadas pelo CÓDIGO DE REDE, observado o disposto no item 19.1.2 abaixo.

19.1.1. Observado o disposto no item 19.1.2, os ajustes previstos no item acima deverão ser realizados no prazo máximo de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias contados de sua publicação. Caso o prazo remanescente do CONTRATO seja inferior a tal prazo, nenhuma alteração deverá ser efetuada.

19.1.2. Acordam as PARTES que os ajustes para refletir as novas condições do CÓDIGO DE REDE, conforme item 19.1, serão efetuados de forma a não implicar riscos operacionais adicionais. Eventuais custos ou investimentos adicionais a serem suportados pelo TRANSPORTADOR para adequação às novas condições do CÓDIGO DE REDE deverão estar condicionados à sua reflexão nas TARIFAS e ENCARGOS, de forma isonômica, conforme definido pela ANP nos termos da regulamentação aplicável.

CLÁUSULA VINTE – AJUSTES NO CONTRATO MASTER VIGENTE DETERMINADOS PELA ANP

20.1. Os CONTRATOS DE TRANSPORTE firmados entre as PARTES serão regidos pelo CONTRATO MASTER, conforme eventual aditamento, nos termos do item 20.2 abaixo, aprovado pela ANP para cada ANO calendário do ciclo tarifário.

20.2. Havendo determinação da ANP e/ou alteração da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL ao presente CONTRATO MASTER e/ou aos CONTRATOS DE TRANSPORTE celebrados 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.

20.2.1 Não obstante o disposto no item 20.2 acima, a implementação de uma MODIFICAÇÃO DETERMINADA que implicar custos e/ou investimentos adicionais poderá ser realizada desde que tais custos e/ou investimentos sejam refletidos nas TARIFAS e ENCARGOS, nos termos da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL.

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 Dezenove 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 Dezenove do TCG, conforme o caso,

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 da obrigação estabelecida no item 20.4 por qualquer das PARTES em relação à celebração de um termo aditivo a um CONTRATO DE TRANSPORTE ou ao CONTRATO MASTER terá o seguinte tratamento: (i) se não houver nenhum CONTRATO DE TRANSPORTE em vigor em relação ao CONTRATO MASTER no momento da caracterização do descumprimento, aplicar-se-á o disposto no item 7.2 do 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, conforme modelo disponível em sua página na internet, e o TRANSPORTADOR, ato contínuo, deverá emitir o AVISO DE GÁS DESCONFORME para os carregadores potencialmente afetados.

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, imediatamente, mas, em todo caso, em prazo não superior a 2 (duas) horas a contar do recebimento do AVISO DE GÁS DESCONFORME, ficando desde já expressamente entendido e aceito que a falta de manifestação do CARREGADOR DE SAÍDA nesse prazo será considerada como sua opção de receber o GÁS DESCONFORME.

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, caso considere que apresente o risco à segurança e/ou integridade da REDE DE TRANSPORTE e/ou às suas operações, de reduzir ou interromper o fluxo de GÁS no PONTO DE ENTRADA em questão, até que o GÁS esteja de acordo com as ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS.

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 aos carregadores potencialmente afetados, apresentando os riscos identificados.

21.1.8 Caso a disponibilização de GÁS DESCONFORME que tenha sido causada por qualquer carregador implique na necessidade de redução ou de interrupção da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE, tal fato não suspenderá ou exonerará a obrigação do pagamento do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA pelos demais carregadores sem prejuízo da responsabilidade por DANOS POR GÁS DESCONFORME nos termos desta Cláusula Vinte e Um deste TCG.

21.1.9 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.

21.1.10 O Transportador encaminhará cópia dos Avisos de Redução de Fluxo à ANP.

21.2 Responsabilidade por GÁS DESCONFORME na REDE DE TRANSPORTE

21.2.1 <u>Desconformidade Causada pelo CARREGADOR DE ENTRADA</u>

21.2.1.1 O CARREGADOR DE ENTRADA deverá defender, proteger, indenizar e manter indene e protegido o TRANSPORTADOR, outros carregadores e/ou terceiros pelos seguintes danos, decorrentes da entrada de GÁS DESCONFORME no PONTO DE ENTRADA e/ou de GÁS de sua titularidade que venha a se tornar GÁS DESCONFORME após sua entrada na REDE DE TRANSPORTE por ação ou omissão não imputável exclusivamente ao TRANSPORTADOR (“DANOS POR GÁS DESCONFORME”):

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

incluindo, sem limitação, (a) danos causados à REDE DE TRANSPORTE, (b) custos adicionais incorridos pelo TRANSPORTADOR para sanar a desconformidade do GÁS (tais como aqueles previstos no item 21.2.1.3) ou para realizar o BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE, (c) custos, penalidades, perdas ou danos imputáveis ou imputados ao TRANSPORTADOR no âmbito de outros CONTRATOS DE TRANSPORTE, e/ou (d) prejuízos decorrentes de todas e quaisquer reivindicações, ações, demandas, reclamações e representações de qualquer natureza apresentadas por terceiros ou por outros carregadores em face do TRANSPORTADOR, em razão do GÁS DESCONFORME, em qualquer caso, devendo tais valores ser compensados ou reembolsados ao TRANSPORTADOR atualizados pelo IGP-M; e

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

21.2.1.2 Caso o PONTO DE ENTRADA no qual foi apurada a injeção de GÁS DESCONFORME seja compartilhado entre dois ou mais carregadores, o regime de responsabilidades estabelecido neste item 21.2 será aplicado de forma proporcional às QUANTIDADES ALOCADAS DE ENTRADA para cada carregador que tenha injetado GÁS no referido PONTO DE ENTRADA, no período em questão, exceto se os carregadores do referido PONTO DE ENTRADA optarem por outra forma, que será informada ao TRANSPORTADOR por meio de notificação conjunta, enviada em até 10 (dez) DIAS da identificação do GÁS DESCONFORME pelo TRANSPORTADOR, nos termos do item 21.1 da presente Cláusula.

21.2.1.3 Sem prejuízo do estipulado no item 21.2.1.1 deste TCG, o TRANSPORTADOR poderá, a seu exclusivo critério, empreender ações visando à correção e enquadramento do GÁS DESCONFORME injetado no PONTO DE ENTRADA pelos carregadores de entrada, de forma que o GÁS DESCONFORME passe a atender a especificação do GÁS prevista no item 1.1 do Apêndice I ao TCG, incluindo, sem limitação, a possibilidade de liberação de QUANTIDADES DE GÁS para a atmosfera ou evacuação de QUANTIDADES DE GÁS, sem que seja caracterizada PERDA EXTRAORDINÁRIA ou qualquer FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE. Os custos incorridos pelo TRANSPORTADOR serão suportados pelos carregadores de entrada responsáveis pelo GÁS DESCONFORME, aplicando-se o item 21.2.1.2 desta Cláusula do TCG, quando cabível.

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

21.2.1.5 Sem prejuízo de qualquer penalidade ou obrigação estabelecida no CONTRATO e aplicáveis neste caso, as reduções das QUANTIDADES ALOCADAS no PONTO DE ENTRADA causadas pela redução ou interrupção de recebimento de GÁS no PONTO

DE ENTRADA segundo o disposto nos itens 21.1.7 e 21.1.9 acima serão apuradas conforme as disposições previstas no Apêndice II deste TCG, e terão impacto no DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do PORTFÓLIO.

21.2.1.6 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.

21.2.2 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, observados os termos do item 9.2 deste TCG.

21.2.2.2 No caso de ter ocorrido o bloqueio ou a redução da vazão de GÁS em um ou mais PONTOS DE ENTRADA e/ou PONTOS DE SAÍDA em decorrência do GÁS DESCONFORME ou a entrega de GÁS DESCONFORME a um carregador de saída imputável exclusivamente ao TRANSPORTADOR, o TRANSPORTADOR estará sujeito, como penalidade única aplicável, ao pagamento da penalidade por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, conforme previsto no item 9.1 deste TCG, desde que as seguintes condições tenham sido cumulativa e comprovadamente atendidas:

(i) todos os carregadores de entrada tenham apresentado tempestivamente os certificados de qualidade e histórico de medições disponíveis, comprovando que não houve o ingresso de GÁS DESCONFORME no PONTO DE ENTRADA;

(ii) a ocorrência do GÁS DESCONFORME não tenha sido decorrente do acúmulo de GÁS DESCONFORME na REDE DE TRANSPORTE oriundo de prévio recebimento de GÁS DESCONFORME pelo TRANSPORTADOR no PONTO DE ENTRADA, provocado por um ou mais carregadores, ou tal ocorrência decorra de GÁS que tenha se tornado GÁS DESCONFORME por ação ou omissão não imputável ao TRANSPORTADOR;

(iii) o CARREGADOR não tenha previamente concordado em receber tal GÁS DESCONFORME;

(iv) o CARREGADOR tenha comprovadamente realizado manutenção adequada nas suas instalações que se conectam às instalações do TRANSPORTADOR; e

(v) ocorra a entrega de GÁS DESCONFORME a um CARREGADOR DE SAÍDA no PONTO DE SAÍDA tendo o CARREGADOR DE ENTRADA enviado o AVISO DE GÁS DESCONFORME ao TRANSPORTADOR.

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

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

21.2.3.3 Feita a NOTIFICAÇÃO do item anterior o(s) CARREGADOR DE ENTRADA responsável(eis) pelo GÁS DESCONFORME efetuará(ão) o pagamento dos referidos DANOS POR GÁS DESCONFORME ao TRANSPORTADOR em até 30 (trinta) DIAS do recebimento da NOTIFICAÇÃO.

21.2.3.5 Após comprovação pelo TRANSPORTADOR do pagamento integral dos valores pleiteados descritos no item 21.2.3.1 pelo(s) CARREGADOR DE ENTRADA responsável(is) pelo GÁS DESCONFORME, o TRANSPORTADOR efetuará o ressarcimento ao(s) carregador(es) e/ou terceiro prejudicado pelo GÁS DESCONFORME.

21.2.3.6 Caso o(s) CARREGADOR 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 desta Cláusula, o TRANSPORTADOR realizará o ressarcimento ao(s) carregador(es) e/ou terceiro prejudicado pelo GÁS DESCONFORME, e dará início ao processo de regresso em face do(s) CARREGADOR DE ENTRADA responsável(is) pelo GÁS DESCONFORME, observando-se o limite indicado na cláusula 9 deste TCG.

CLÁUSULA VINTE E DOIS – PROTEÇÃO DE DADOS PESSOAIS

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

22.2 As PARTES reconhecem que, em razão deste CONTRATO, realizarão atividades de tratamento de DADOS PESSOAIS estritamente relacionadas às pessoas naturais dos representantes legais e demais signatários do CONTRATO, sendo vedado o tratamento dos

DADOS PESSOAIS para quaisquer outras finalidades não expressamente previstas ou relacionadas a este CONTRATO, sendo o prazo de guarda o necessário para execução do CONTRATO e cumprimento de obrigações legais.

CLÁUSULA VINTE E TRÊS – ÉTICA E ANTICORRUPÇÃO

23.1. Em relação às operações, serviços e outras atividades relativas ao 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 e 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 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 o CONTRATO MASTER e/ou com o 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 a 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 ao CONTRATO MASTER e ao CONTRATO DE TRANSPORTE, caso firmado entre as Partes, dando direito ao TRANSPORTADOR de suspender e/ou rescindir o CONTRATO MASTER e 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 no CONTRATO MASTER e/ou no 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 982/2025, ou qualquer outro que venha a substituí-lo, ou ainda especificação diversa, expressamente definida entre as PARTES e autorizada pela ANP, e desde que respeitadas as condições de entrega acordadas entre as partes envolvidas e os limites de emissão de poluentes fixados pelo órgão ambiental ao qual caiba tal atribuição, nos termos do artigo 2°, parágrafo único da Resolução ANP nº 982/2025 ("ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS").

1.1.2 O CARREGADOR reconhece e aceita que o GÁS injetado nos PONTOS DE ENTRADA pode ser misturado com o GÁS de outro(s) carregadores, bem como que o GÁS retirado nos PONTOS DE SAÍDA ou ZONAS DE SAÍDA pode diferir em termos de composição e características técnicas do GÁS injetado nos PONTOS DE ENTRADA, não cabendo qualquer reclamação sobre o GÁS recebido nos PONTOS DE SAÍDA ou ZONAS DE SAÍDA, desde que atendidas as ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS.

1.1.3 Os CARREGADORES devem adotar boas práticas da indústria, ou assegurar que o AGENTE A MONTANTE as adote, a fim de evitar o acúmulo de partículas sólidas ou líquidas nas suas instalações de modo a não afetar as ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS.

1.2. Análises de Qualidade

1.2.1 O CARREGADOR DE ENTRADA será responsável pela realização das análises do GÁS nos PONTOS DE ENTRADA, devendo encaminhar ao TRANSPORTADOR, até às 10:00h (dez horas) do DIA ÚTIL subsequente a cada DIA OPERACIONAL, o certificado da qualidade do GÁS para o DIA OPERACIONAL em questão, nos termos do Regulamento Técnico ANP nº 2/2008 anexo à Resolução ANP nº 982/2025, ou qualquer outro que venha a substituí-lo.

1.2.2 O TRANSPORTADOR realizará as análises do GÁS em sua REDE DE TRANSPORTE, devendo disponibilizar diariamente ao CARREGADOR até o DIA ÚTIL subsequente, o boletim de conformidade de cada DIA OPERACIONAL anterior, nos termos do Regulamento Técnico ANP nº 2/2008 anexo à Resolução ANP nº 982/2025, ou qualquer outro que venha a substituí-lo.

1.2.3 O CARREGADOR poderá solicitar ao TRANSPORTADOR a análise de qualidade do GÁS adicional àquelas previstas no item 1.2.2 deste Apêndice I ao TCG, sendo que neste caso o CARREGADOR pagará ao TRANSPORTADOR o valor equivalente ao custo de tal análise adicional.

1.2.4 As análises da qualidade do GÁS serão realizadas segundo as seguintes normas, conforme alteradas de tempos em tempos:

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

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

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 (20°C e 1atm).

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

2.2 Pressão Atmosférica Presumida

2.2.1 A pressão atmosférica absoluta utilizada para os cálculos de QUANTIDADES DE GÁS será considerada, conforme determinações contidas no Regulamento Técnico de Medição de Petróleo e Gás Natural, anexo à Resolução ANP/INMETRO n°1 de 2013, ou qualquer outro que venha a substitui-lo. Na ausência ou omissão dessa regulamentação, deverá ser considerada a pressão específica definida pelo TRANSPORTADOR, com base na altitude real acima do nível do mar no local do medidor e será considerada constante durante o prazo de vigência do CONTRATO. A unidade de medida de pressão será o quilograma-força por centímetro quadrado (“kgf/cm²”).

2.3 Requisitos Técnicos

2.3.1 Os requisitos técnicos, construtivos e metrológicos mínimos necessários do SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL deverão observar, com vistas a garantir a exatidão dos resultados de medição, as determinações contidas no Regulamento Técnico de Medição de Petróleo e Gás Natural, anexo à Resolução ANP/INMETRO n°1 de 2013, ou qualquer outro que venha a substituí-lo.

2.3.2 Os SISTEMAS DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL para transferência de custódia serão projetados e mantidos, para operar dentro das INCERTEZAS DE MEDIÇÃO conforme especificado no Regulamento Técnico de Medição de Petróleo e Gás Natural, anexo à Resolução ANP/ INMETRO n°1 de 2013, ou qualquer outro que venha a substituí-lo, desde que o ponto de operação esteja dentro do INTERVALO DE VAZÃO MENSURÁVEL especificado no projeto, nos termos do Apêndice III do Anexo II 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 deste TCG, o TRANSPORTADOR determinará, para cada DIA OPERACIONAL, o PODER CALORÍFICO SUPERIOR do GÁS entregue nos PONTOS DE SAÍDA, com base nas análises realizadas durante o referido DIA OPERACIONAL, nos pontos de amostragem localizados no referido PONTO DE SAÍDA ou no ponto de amostragem que analisa a corrente mais representativa, quando não houver cromatógrafo instalado nos PONTOS DE SAÍDA. O TRANSPORTADOR determinará, para cada DIA OPERACIONAL, o PODER CALORÍFICO SUPERIOR do GÁS recebido nos PONTOS DE ENTRADA, com base nas análises realizadas durante o referido DIA OPERACIONAL, nos pontos de amostragem localizados nos PONTOS DE ENTRADA, ou no ponto de amostragem que analisa a corrente mais representativa quando não houver cromatógrafo instalado nos PONTOS DE ENTRADA. Outros métodos de associação de gás poderão ser utilizados para os PONTOS DE ENTRADA e PONTOS DE SAÍDA que não possuam cromatógrafos instalados, desde que acordados entre ambas as PARTES.

2.5 Equipamentos do Sistema de Medição de Gás Natural

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

2.5.2 Quando houver interconexão da REDE DE TRANSPORTE com outras redes de gasodutos, ou outras instalações quaisquer, sob responsabilidade de terceiros, o TRANSPORTADOR poderá utilizar, conforme acordado entre as PARTES e para fins do presente CONTRATO, as medições realizadas nas instalações do terceiro ao qual está interconectado, e, nesta hipótese, as medições realizadas serão consideradas como feitas pelo próprio TRANSPORTADOR. Os sistemas de medição de terceiros deverão atender às disposições do Regulamento Técnico de Medição de Petróleo e Gás Natural, anexo à Resolução ANP/ INMETRO n°1 de 2013 para aplicações de transferência de custódia e, periodicamente, deverão ser disponibilizados ao TRANSPORTADOR as documentações técnicas destes sistemas de medição, conforme lista disposta na tabela abaixo:

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

2.5.3 Os documentos de que trata a Cláusula 2.5.2 deste TCG, deverão ser disponibilizados em até 10 (dez) DIAS da NOTIFICAÇÃO feita pelo TRANSPORTADOR ao agente interconectado. Quando tais informações forem necessárias para ratificar informações referentes ao fechamento do faturamento mensal, deverão ser disponibilizadas até o 1° DIA ÚTIL do MÊS subsequente ao MÊS de solicitação.

2.5.4 As calibrações dos sistemas de terceiros poderão ser assistidas pelo TRANSPORTADOR, mediante NOTIFICAÇÃO prévia do agente interconectado ao TRANSPORTADOR, com no mínimo 5 DIAS ÚTEIS de antecedência.

2.5.5 Os dados apurados pelo SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL (vazão, pressão e temperatura, além de volumes medidos e qualidade do GÁS), serão disponibilizados no DIA ÚTIL subsequente a cada DIA OPERACIONAL para o CARREGADOR, nos PONTOS DE ENTRADA e PONTOS DE SAÍDA objeto do CONTRATO. Reciprocamente, o TRANSPORTADOR poderá solicitar ao CARREGADOR que disponibilize os dados apurados pelo seu sistema de medição de gás natural, nos PONTOS DE ENTRADA e PONTOS DE SAÍDA objeto deste CONTRATO.

2.6 Calibração e Testes de Instrumentos de Medição

2.6.1. A calibração, inspeções dimensionais e os ajustes ordinários do SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL serão feitos pelo TRANSPORTADOR ou terceiro por ele contratado, no próprio local físico das instalações ou em seus laboratórios, segundo as exigências do Regulamento Técnico de Medição de Petróleo e Gás Natural, anexo à Resolução ANP/INMETRO n°1, de 2013, ou qualquer outro que venha a substituí-lo.

2.7 Correção de Erros e Falhas de Medição

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

Instrumento do Sistema de Medição de Gás Natural	Erro Máximo Admissível
Instrumento de pressão estática	+/- 0,50 % do limite superior da faixa de calibração
Instrumento de temperatura	+/- 0,50 % do limite superior da faixa de calibração.
Medidor de vazão tipo turbina	Conforme AGA-7 ou Portaria do INMETRO
Medidor de vazão tipo ultrassônico	Conforme AGA-9 ou Portaria do INMETRO
Cromatógrafo	Conforme ISO 6974/Portaria INMETRO n°188/ ASTM 1945

2.7.2 O TRANSPORTADOR poderá utilizar outros instrumentos de medição além dos descritos na tabela acima, desde que o instrumento atenda aos critérios estabelecidos pelo Regulamento Técnico de Medição de Petróleo e Gás Natural, anexo à Resolução ANP/INMETRO n°1, de 2013. Todos os instrumentos dos SISTEMAS DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL terão sua periodicidade de calibração definida de acordo com o referido Regulamento.

2.7.3 O ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL máximo admissível será de +/-1,5%. As PARTES poderão acordar a qualquer tempo reforços ou alterações ao SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL, podendo revisar os limites de ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL conforme aplicável.

2.7.4 Após realização das calibrações, os instrumentos do SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL serão sempre ajustados, em todos os casos em que a margem do erro admissível do instrumento tenha sido ultrapassada, conforme resolução constante no item 2.7.1 deste Apêndice I ao TCG.

2.7.5 Se algum equipamento que compõe o SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL apresentar erro dentro da margem de erro admissível nos termos do item 2.7.1 deste Apêndice I ao TCG, os registros anteriores desse equipamento serão considerados precisos no cômputo das QUANTIDADES DE GÁS.

2.7.6 Se algum equipamento que compõe o SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL apresentar erro fora da margem de erro admissível, nos termos da Cláusula 2.7.1, para o período desde a última calibração, o referido equipamento será imediatamente ajustado para registrar com precisão e será calculado o ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL nos termos do item 2.7.7 deste Apêndice I ao TCG.

2.7.7 O cálculo do ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL dar-se-á da seguinte forma:

2.7.7.1 Será determinado o intervalo de tempo em que o equipamento que deu causa à análise permaneceu com erro acima do limite admissível nos termos da Cláusula 2.7.1 deste Apêndice I ao TCG, ressalvado que, não sendo conhecido este período, o intervalo de tempo a ser considerado para cálculo do ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL será equivalente à metade do tempo decorrido desde a data do último teste/calibração do equipamento, sob condição, no entanto, de que este intervalo de tempo em nenhum caso será superior a (i) 16 (dezesseis) DIAS para quaisquer medidores de PONTO DE ENTRADA ou (ii) 45 (quarenta e cinco) DIAS para os medidores de PONTOS DE SAÍDA, em ambos os casos contados regressivamente a partir da data de identificação do erro do SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL;

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

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

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

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

Para medidores lineares – Turbinas, Ultrassônicos e Rotativos:

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

Onde:

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

Pb	corresponde à pressão nas condições de referência;
Tf	corresponde à temperatura absoluta nas condições operacionais (temperatura média);
Patm	corresponde à pressão atmosférica
Tb	corresponde à temperatura nas condições de referência;
Zf	corresponde ao fator de compressibilidade nas condições operacionais;
Zb	corresponde ao fator de compressibilidade nas condições e referência;

Para medidores do tipo Placa de orifício:

$$Er^{Q} = \sqrt[2]{\frac{(1 + E_{P\ relativo}) \times (1 + E_{\Delta P\ relativo})}{(1 + E_{T\ relativo})}} - 1$$

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

Logo:

$$FC = \frac{1}{\sqrt{\frac{\left(1 + E_{P_{relativo}}\right) \cdot \left(1 + E_{\Delta P_{relativo}}\right)}{\left(1 + E_{T_{relativo}}\right)}}}$$

Onde:

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

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

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

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

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

2.7.9 Caso as calibrações indiquem que o SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL está operando com ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL acima do limite admissível definido no item 2.7.1 deste Apêndice I ao TCG, proceder-se-á ao seguinte:

(i) serão registrados e apresentados ao CARREGADOR os resultados obtidos e outros aspectos pertinentes;

(ii) caso o CARREGADOR esteja de acordo com os termos dos registros apresentados, o fator poderá ser de imediato empregado para os fins que objetivaram sua determinação; e

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

2.7.10 Ocorrendo o previsto no item 2.7.9 (iii), a controvérsia será decidida por PERITAGEM, segundo item 14.4 deste TCG.

2.7.11 Uma vez perfeitamente definido o período em que o SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL esteve operando com ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL acima do admissível serão aplicadas, para o período definido, as correções de valor igual aos desvios verificados, observado o disposto nos itens 2.7.1 e 2.7.4 deste Apêndice I ao TCG.

2.7.12 O CARREGADOR poderá, mediante NOTIFICAÇÃO ao TRANSPORTADOR, solicitar calibração extra de quaisquer equipamentos do SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL, hipótese na qual os correspondentes custos serão integralmente suportados pelo CARREGADOR, se o SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL for considerado operando com ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL dentro do limite do admissível, ou pelo TRANSPORTADOR, se o SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL for considerado operando com ERRO GLOBAL DO SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL acima do admissível, conforme especificado no item 2.7.1 deste Apêndice I ao TCG.

2.7.13 Havendo, em qualquer DIA, falha ou erro no SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL, sem interrupção no fornecimento de GÁS, a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE

ENTRADA e a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA relativas a esse Dia serão determinadas em uma das seguintes formas a ser definido pelo TRANSPORTADOR:

(i) estimando-se as QUANTIDADES DE GÁS com base no perfil operacional histórico de registros do referido equipamento de medição ou na diferença histórica dos últimos 30 (trinta) DIAS de registro de qualquer equipamento de controle, desde que fornecido pelo CARREGADOR no prazo de até 5 (cinco) DIAS após o DIA em que ocorreu a falha ou erro, ou até o primeiro DIA ÚTIL do mês seguinte ao DIA OPERACIONAL em questão, o que ocorrer primeiro, e conforme validado pelo TRANSPORTADOR;

(ii) utilizando-se o registro de qualquer equipamento de controle (do CARREGADOR, consumidor, terceiro interconectado etc.), desde que fornecido pelo CARREGADOR e AGENTE A MONTANTE no prazo de até 5 (cinco) DIAS após o DIA em que ocorreu a falha ou erro, ou até o primeiro DIA ÚTIL do mês seguinte ao DIA OPERACIONAL em questão, o que ocorrer primeiro, e conforme validado pelo TRANSPORTADOR, se instalado e registrando com precisão;

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

2.7.14 Quando a metodologia empregada utilizar informações de SISTEMAS DE MEDIÇÃO de terceiros, o CARREGADOR deverá encaminhar os volumes apurados em seus sistemas de medição em conjunto com a comprovação metrológica de todo o sistema de medição.

2.7.15 Serão aceitas contestações do CARREGADOR, quando a diferença entre (i) a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE ENTRADA ou QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA apurada pelo TRANSPORTADOR e (ii) a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA registrada no sistema de medição de terceiros seja superior a 1,5% (um vírgula cinco por cento), para mais ou para menos. O CARREGADOR deverá encaminhar em conjunto com a contestação os volumes apurados em seus sistemas de medição em conjunto com a comprovação metrológica de todo o sistema de medição.

2.7.16 Serão submetidas à PERITAGEM, todas as demais questões ou controvérsias atinentes a esta Cláusula cujas determinações relativas à sua solução não tenham sido diferentemente dispostas em itens anteriores.

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, o GÁS NÃO CONTADO e as PERDAS OPERACIONAIS, sendo que:

(i) O GÁS COMBUSTÍVEL será aquele efetivamente consumido pelos equipamentos e medido pelos equipamentos de medição específicos;

(ii) As PERDAS EXTRAORDINÁRIAS e o GÁS para comissionamento de novas

instalações da REDE DE TRANSPORTE não serão contabilizados para fins de apuração de GUS;

(iii) O TRANSPORTADOR calculará o GÁS NÃO CONTADO total da REDE DE TRANSPORTE, para cada DIA OPERACIONAL, com base na seguinte fórmula:

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

Onde:

GNC	Corresponde ao GÁS NÃO CONTADO do DIA OPERACIONAL em questão;
QDRRj	Corresponde ao total das QUANTIDADES MEDIDAS DE ENTRADA, no DIA OPERACIONAL em questão;
QDREj	Corresponde ao total das QUANTIDADES MEDIDAS DE SAÍDA, no DIA OPERACIONAL em questão;
GCOMj	Corresponde ao GÁS COMBUSTÍVEL utilizado no DIA OPERACIONAL em questão;
Ej	Corresponde ao EMPACOTAMENTO total do DIA OPERACIONAL em questão;
Ej-1	Corresponde ao EMPACOTAMENTO total do DIA OPERACIONAL anterior ao DIA OPERACIONAL em questão;
QPOj	Corresponde às PERDAS OPERACIONAIS apuradas no DIA OPERACIONAL em questão;
QPEj	Corresponde às PERDAS EXTRAORDINÁRIAS apuradas no DIA OPERACIONAL em questão;
j	Corresponde a um determinado DIA OPERACIONAL no MÊS em questão; e
N	Corresponde ao número total de DIAS OPERACIONAIS no MÊS em questão.

3.2 Alocação de Gás para uso do Sistema – GUS

3.2.1 No caso de fornecimento de GÁS PARA USO NO SISTEMA pelo FORNECEDOR DE GÁS no âmbito de GSA GUS ou por meio da OPÇÃO DE COMPRA, a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE GUS para o CARREGADOR DE ENTRADA e CARREGADOR DE SAÍDA será obtida pela divisão do total do GÁS PARA USO NO SISTEMA, apurado nos termos da Cláusula Segunda deste Apêndice, para operação da REDE DE TRANSPORTE para o DIA OPERACIONAL em questão, proporcionalmente às QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS DE ENTRADA e QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS DE SAÍDA a cada carregador, nos termos desta Cláusula.

3.2.2 No caso de fornecimento de GÁS PARA USO NO SISTEMA pelo CARREGADOR DE ENTRADA ao TRANSPORTADOR, quaisquer diferenças entre a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE GUS para o CARREGADOR DE ENTRADA, e a parcela da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE GUS para determinado DIA OPERACIONAL, serão adicionadas ou subtraídas do DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO do CARREGADOR.

3.2.2.1 A primeira QUANTIDADE DE GÁS injetada na REDE DE TRANSPORTE pelo CARREGADOR DE ENTRADA em cada DIA OPERACIONAL deverá ser alocada como

QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE GUS, até o limite da QUANTIDADE DE GÁS necessária para a parcela do GUS programada para o CARREGADOR DE ENTRADA.

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, conforme os padrões de um TRANSPORTADOR RAZOÁVEL E PRUDENTE, utilizando seus manuais e padrões de operação de gasodutos, com base nas boas práticas da indústria de gás natural 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.

4.1.4 Não obstante qualquer disposição do CONTRATO, o TRANSPORTADOR poderá, preventivamente, reduzir ou interromper o SERVIÇO DE TRANSPORTE, caso seja identificada uma condição que coloque em risco a integridade ou a segurança das instalações.

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 redução de receita, custo adicional ou penalidade em decorrência de tal interrupção ou redução.

4.2.2 O TRANSPORTADOR disponibilizará aos carregadores, por meio de seu sítio eletrônico, o planejamento indicativo semestral de MANUTENÇÃO PROGRAMADA em sua REDE DE TRANSPORTE, contemplando as previsões de MANUTENÇÕES PROGRAMADAS de cada MÊS, que possam afetar a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE, bem como as seguintes informações, na medida em que disponíveis e sempre que possível: a natureza das atividades a serem executadas, dias e locais onde serão executadas e a extensão da redução da capacidade de transporte.

4.2.2.1 Sem prejuízo do disposto no item 4.2.1, o TRANSPORTADOR enviará a cada carregador NOTIFICAÇÃO, com antecedência mínima de 60 (sessenta) DIAS de cada MANUTENÇÃO PROGRAMADA, informando os impactos das MANUTENÇÕES PROGRAMADAS em relação a eventual interrupção ou redução do SERVIÇO DE TRANSPORTE em relação à

CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE do CARREGADOR.

4.2.3 Na medida em que uma MANUTENÇÃO PROGRAMADA possa causar uma interrupção ou redução do SERVIÇO DE TRANSPORTE em data coincidente com o período de pico de demanda do CARREGADOR, o TRANSPORTADOR envidará esforços razoáveis para reprogramar a data da MANUTENÇÃO PROGRAMADA de forma a reduzir o seu impacto para o CARREGADOR.

4.2.4 O CARREGADOR deverá considerar, em suas NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE, o planejamento semestral de MANUTENÇÃO PROGRAMADA.

4.2.5 Ressalvado o disposto no item 4.2.5.1 abaixo, qualquer alteração no planejamento semestral de MANUTENÇÃO PROGRAMADA deverá ser comunicada pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR mediante NOTIFICAÇÃO com, no mínimo, 10 (dez) DIAS de antecedência, salvo se a alteração tiver por objeto a inclusão de nova MANUTENÇÃO PROGRAMADA, a qual deverá ser comunicada pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR mediante NOTIFICAÇÃO com, no mínimo, 60 (sessenta) DIAS de antecedência, contendo as informações previstas nos itens 4.2.2 e 4.2.2.1 acima.

4.2.5.1 Sempre que um evento de FORÇA MAIOR, uma situação contingencial ou de qualquer outra natureza que não decorra de ação ou omissão diretamente imputável ao TRANSPORTADOR gere condições operacionais não previstas inicialmente no planejamento das MANUTENÇÕES PROGRAMADAS e implique na necessidade de serviços de inspeção, manutenção, reparo, redução de capacidade de instalações ou substituição, inclusive nas situações em que houver risco à segurança de pessoas, à integridade da REDE DE TRANSPORTE ou ao meio ambiente, o TRANSPORTADOR comunicará, assim que tome conhecimento do evento, a alteração no planejamento indicativo semestral das MANUTENÇÕES PROGRAMADAS, para inclusão dos desdobramentos e das medidas necessárias decorrentes de tal evento. Para todos os fins do CONTRATO, os novos serviços incluídos pelo TRANSPORTADOR nos termos deste item 4.2.5.1 terão o mesmo tratamento de MANUTENÇÕES PROGRAMADAS.

4.2.6 Caso o TRANSPORTADOR não apresente NOTIFICAÇÃO alterando datas, procedimentos ou quaisquer outros temas previamente informados com relação à MANUTENÇÃO PROGRAMADA, valerá o disposto no planejamento semestral de MANUTENÇÃO PROGRAMADA.

4.2.7 Durante a ocorrência de uma MANUTENÇÃO PROGRAMADA, o CARREGADOR permanecerá obrigado a pagar integralmente o ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e o ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA atribuível ao DIA OPERACIONAL em questão.

4.3 MANUTENÇÕES NÃO-PROGRAMADAS

4.3.1 Ressalvados os termos dos itens 4.2.5 e 4.2.5.1 desta Cláusula do TCG, qualquer manutenção não prevista no planejamento semestral de MANUTENÇÃO PROGRAMADA ou alteração em MANUTENÇÃO PROGRAMADA notificada em prazo inferior a 10 (dez) DIAS de antecedência será classificada como MANUTENÇÃO NÃO-PROGRAMADA.

4.3.2 As MANUTENÇÕES NÃO-PROGRAMADAS que afetem ou possam vir a afetar o SERVIÇO

DE TRANSPORTE devem ser notificadas ao CARREGADOR com tanta antecedência quanto for razoavelmente praticável, e a comunicação deve incluir, no mínimo, localização, situação operacional, impactos ao SERVIÇO DE TRANSPORTE, previsão de prazo para execução da manutenção e expectativa de normalização da condição operacional.

4.3.3 Para cada DIA OPERACIONAL em que o TRANSPORTADOR não prestar integralmente o SERVIÇO DE TRANSPORTE em decorrência de uma MANUTENÇÃO NÃO-PROGRAMADA, a obrigação do CARREGADOR de pagar o ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA atribuível ao DIA OPERACIONAL em questão será reduzida em valor proporcional à QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA ou QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA que o TRANSPORTADOR não cumprir nesse DIA OPERACIONAL.

4.4 Atendimento a Situações Contingenciais

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.

4.2 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 DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO SISTEMA, constitui obrigação do carregador que utilize a REDE DE TRANSPORTE manter sob controle o DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO, a fim de minimizar a necessidade do TRANSPORTADOR em realizar AÇÕES DE BALANCEAMENTO.

1.1.2. Os carregadores são responsáveis por manter o seu respectivo PORTFÓLIO equilibrado no DIA OPERACIONAL, ou seja, garantir que a soma das QUANTIDADES DE GÁS injetadas no seu PORTFÓLIO, seja igual à soma das QUANTIDADES DE GÁS retiradas daquele mesmo PORTFÓLIO, de forma que o PORTFÓLIO esteja balanceado.

1.1.3. Caso o PORTFÓLIO não esteja em EQUILÍBRIO nos termos do item 1.1.2 acima, a diferença acumulada entre as injeções e retiradas, será considerada como DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO.

1.1.4. Os carregadores poderão transacionar QUANTIDADES DE GÁS entre si com o objetivo de ajustar o DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO, sendo certo que todas as TRANSAÇÕES deverão ser notificadas ao TRANSPORTADOR, observando-se o procedimento previsto no item 1.6 deste Apêndice II do TCG.

1.1.5. Caso seja verificada a existência de DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO SISTEMA como consequência de DESEQUILÍBRIOS ACUMULADOS DOS PORTFÓLIOS que não tenham sido corrigidos nos termos desta Cláusula, o TRANSPORTADOR poderá empregar, observada a ORDEM DE MÉRITO DE BALANCEAMENTO, as AÇÕES DE BALANCEAMENTO cabíveis, de acordo com a severidade do DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO SISTEMA, inclusive efetuando compra e venda de gás natural.

1.2. PORTFÓLIO

1.2.1 O PORTFÓLIO é composto por um conjunto de CAPACIDADES CONTRATADAS DE TRANSPORTE de PONTOS DE ENTRADA de um carregador e por um conjunto de CAPACIDADES CONTRATADAS DE TRANSPORTE de ZONAS DE SAÍDA, contratadas pelo mesmo carregador ou por outro carregador, não podendo um mesmo PORTFOLIO conter mais do que 2 (dois) carregadores.

1.2.1.1 Um PORTFÓLIO deve conter pelo menos uma CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE ENTRADA e uma CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE SAÍDA, contratada na qualidade de NOMINAÇÃO LIVRE ou NOMINAÇÃO RESTRITA.

1.2.2 Cada PORTFÓLIO será gerenciado pelo CARREGADOR ou se houver interesse, poderá ser nominado um GESTOR DE PORTFÓLIO, para fins exclusivos do previsto no item 1.2.3 abaixo. Em havendo a figura do GESTOR DO PORTFÓLIO, as referências ao CARREGADOR nas Cláusulas deste Apêndice II deste TCG relacionadas a AÇÕES DE BALANCEAMENTO, NOMINAÇÃO, PROGRAMAÇÃO e monitoramento de PORTFÓLIO deverão ser interpretadas como uma referência ao GESTOR DO PORTFÓLIO.

1.2.3 O CARREGADOR ou, terceiro carregador por ele indicado, neste caso, denominado como GESTOR DE PORTFÓLIO, deve executar (e avisar para que potenciais carregadores que fazem parte desse PORTFÓLIO possam executar) suas injeções e retiradas de GÁS no PORTFÓLIO de acordo com o estabelecido nas PROGRAMAÇÕES DE TRANSPORTE

para o PORTFÓLIO em questão, observadas as tolerâncias de VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA estabelecidas no item 4.2.1 deste Apêndice II do TCG, com o objetivo de alcançar o EQUILIBRIO do seu PORTFÓLIO em qualquer momento do DIA OPERACIONAL.

1.2.4 O CARREGADOR arcará, na medida em que der causa, com os custos das AÇÕES DE BALANCEAMENTO tomadas pelo TRANSPORTADOR para reduzir o DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO SISTEMA e para garantir o EQUILÍBRIO da REDE DE TRANSPORTE.

1.2.5 Cada CARREGADOR é responsável, perante o TRANSPORTADOR, por todas e quaisquer cobranças ou liquidações em relação a atividades para o BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE pelo TRANSPORTADOR, nos termos dos itens 1.7.1, 1.7.2 e 1.7.3 deste Anexo, podendo o TRANSPORTADOR executar a GARANTIA DO CONTRATO, nos termos da Cláusula 15.8 do TCG.

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

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

1.3.2 Gráfico do DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA

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

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

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

(b) ZONA de DESEQUILÍBRIO BAIXO: zona de criticidade considerada como “média”. Quando o DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO SISTEMA se encontrar nesta zona, o TRANSPORTADOR deve avaliar o uso de AÇÕES DE BALANCEAMENTO, listadas pela ORDEM DE MÉRITO DE BALANCEAMENTO, evitando, dentro do possível, compras ou vendas de gás.

(c) ZONA de DESEQUILÍBRIO ALTO: zona de criticidade considerada como “alta”. Quando o DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO SISTEMA se encontrar nesta zona, o TRANSPORTADOR realizará prontamente AÇÕES DE BALANCEAMENTO, inclusive executando ordens de compra ou venda de GÁS para que o DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO SISTEMA retorne

à ZONA de DESEQUILÍBRIO BAIXO ou à ZONA DE DESEQUILÍBRIO MARGINAL.

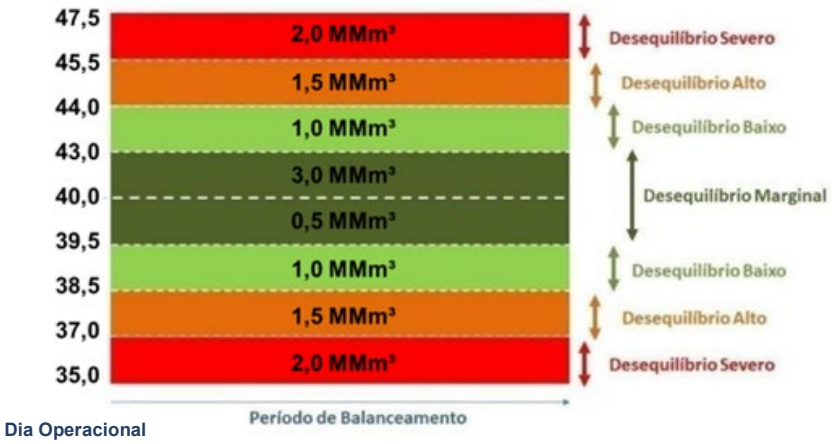
(d) ZONA de DESEQUILÍBRIO SEVERO: zona de criticidade considerada como "muito alta". Quando o DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO SISTEMA se encontrar nesta zona, o TRANSPORTADOR realizará AÇÕES DE BALANCEAMENTO por meio de ordens imediatas de compra ou venda de GÁS, incluindo intervenções e interrupções nas QUANTIDADES DE GÁS injetadas e/ou retiradas do sistema pelos carregadores, para que o DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO SISTEMA retorne à ZONA de DESEQUILÍBRIO BAIXO ou à ZONA DE DESEQUILÍBRIO MARGINAL.

(ii) Curva de DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO SISTEMA (DAS) – conforme descrito no item 1.3.3 desta Cláusula.

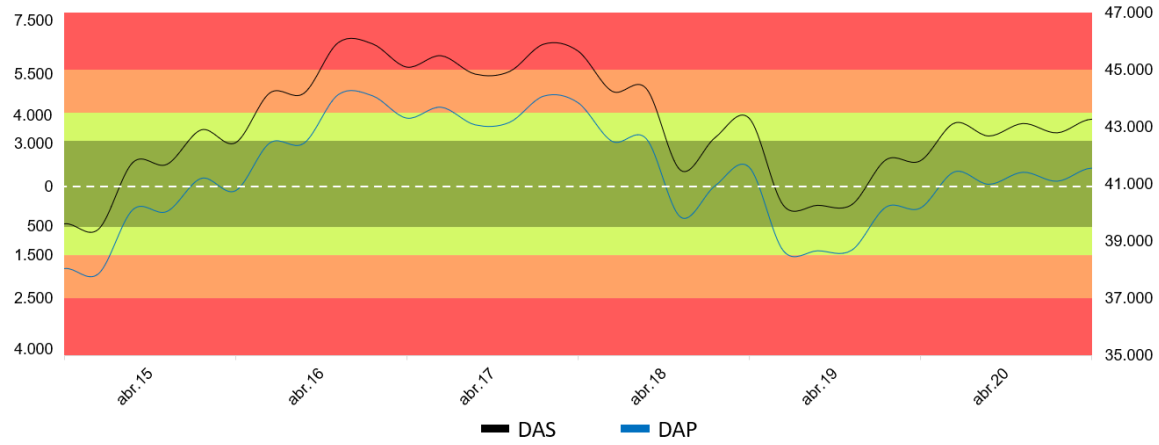
(iii) Curva de DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO (DAP) – conforme descrito no item 1.3.3 desta Cláusula.

1.3.2.2 As figuras a seguir ilustram os gráficos de DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA:

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



ii) Gráfico do DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA com as curvas DAS e DAP



1.3.2.3. Os valores aplicáveis a cada faixa de DESEQUILÍBRIO serão disponibilizados pelo TRANSPORTADOR no seu sítio eletrônico, em uma área confidencial ou, a seu critério, enviará por meio eletrônico, para cada CARREGADOR e serão passíveis de revisão apenas em decorrência de alterações ao MODELO TERMO-HIDRÁULICO e/ou adequações da REDE DE TRANSPORTE. Nesta hipótese, não será necessário que as Partes celebrem aditivo ao CONTRATO, cabendo ao TRANSPORTADOR notificar o CARREGADOR sobre as alterações ao MODELO TERMO-HIDRÁULICO aprovadas pela ANP.

1.3.3 Curvas de DESEQUILÍBRIO ACUMULADO

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

1.3.3.2 O DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO (DAP) é, para qualquer momento, a diferença acumulada entre as QUANTIDADES DE GÁS injetadas no PORTFÓLIO (pelos PONTOS DE ENTRADA ou pela transferência de GÁS de outro PORTFÓLIO), e as QUANTIDADES DE GÁS retiradas daquele mesmo PORTFÓLIO (pelos PONTOS DE SAÍDA ou pela transferência de GÁS para outro PORTFÓLIO). A posição desta curva em relação ao ponto zero (situação de equilíbrio) norteará as ações do CARREGADOR para preservar o EQUILIBRIO do seu PORTFÓLIO e, consequentemente, o EQUILIBRIO operacional do SISTEMA DE TRANSPORTE.

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

$$DAP_N = DAP_{N-1} + \sum_{i=0}^{N} (QAE_i \pm QTR_i - QAS_i + QVAB_i - QAAB_i \pm QNT)$$

Onde:

DAP_N	DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO no momento i=N, (MMBTU)

DAP_{N-1}	DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO referente ao MÊS anterior (MMBTU)
i = N	Qualquer momento “N” durante o MÊS em questão
i = 0	Momento da LIQUIDAÇÃO MENSAL do MÊS anterior
QAE_i	Soma das QUANTIDADES ALOCADAS DE ENTRADA de todos os PONTOS DE ENTRADA do PORTFÓLIO, no momento i, (MMBTU)
QTR_i	Soma das QUANTIDADES ALOCADAS DE TRANSFERÊNCIA a serem recebidas ou transferidas de e para outro(s) PORTFÓLIO(s), no momento i, (MMBTU)
QAS_i	Soma das QUANTIDADES ALOCADAS DE SAÍDA de todos os PONTOS DE SAÍDA do PORTFÓLIO no momento i, (MMBTU)
$QVAB_i$	Soma das QUANTIDADES DE GÁS vendidas pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR conforme item 1.7.1.4, na execução de uma AÇÃO DE BALANCEAMENTO no momento i, (MMBTU)
$QAAB_i$	Soma das QUANTIDADES DE GÁS adquiridas pelo TRANSPORTADOR do CARREGADOR conforme item 1.7.1.5 na execução de uma AÇÃO DE BALANCEAMENTO no momento i, (MMBTU)
QNT	QUANTIDADES DE GÁS vendidas ou adquiridas pelo CARREGADOR e notificadas ao TRANSPORTADOR por meio de NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO conforme item 1.6.1.3 (MMBTU)

1.3.3.3 O CARREGADOR será considerado como um CAUSADOR quando o DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO ficar na mesma direção que o DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do SISTEMA, ou seja, quando a curva DAS ficar negativa e a curva DAP também ficar negativa, ou quando a curva DAS ficar positiva e a curva DAP também ficar positiva.

1.3.3.4 O CARREGADOR será considerado como MITIGADOR quando o DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO ficar na direção contrária do DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do SISTEMA, ou seja, quando a curva DAS ficar positiva e a curva DAP ficar negativa, ou quando a curva DAS ficar negativa e a curva DAP ficar positiva.

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

1.3.4.1 O TRANSPORTADOR disponibilizará para cada CARREGADOR o gráfico com a curva de DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO SISTEMA (DAS) e a curva de DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO (DAP), – que serão atualizados até as 13h (treze horas), sem prejuízo de eventuais NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE intradiárias posteriores, solicitadas conforme cláusula 2.2 deste Apêndice.

1.3.4.2 Adicionalmente, o TRANSPORTADOR disponibilizará no seu sítio eletrônico, em uma área confidencial ou, a seu critério, enviará por meio eletrônico, para cada CARREGADOR, as informações listadas abaixo, que serão baseadas nas quantidades alocadas conforme itens 7.1 a 7.6 da Cláusula Sétima do TCG e atualizadas de maneira compatível com os prazos das NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE diárias, nos termos da cláusula 2.2 deste Apêndice:

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

(ii) QUANTIDADES ALOCADAS DE ENTRADA, por PONTO DE ENTRADA do PORTFÓLIO;

(iii) QUANTIDADES ALOCADAS DE TRANSFERÊNCIA entre PORTFÓLIOS incluindo a discriminação do DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFOLIO do CARREGADOR e das QUANTIDADES DE GÁS recebidas ou entregues de um PORTFÓLIO para outro;

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

(v) QUANTIDADES DE GÁS vendidas ou adquiridas pelo CARREGADOR e notificadas ao TRANSPORTADOR por meio de NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO conforme item 1.6.1.3;

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

(vii) DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do PORTFÓLIO.

1.4 AÇÕES DE BALANCEAMENTO do TRANSPORTADOR

1.4.1 Independentemente das ações individuais que os carregadores ou GESTORES DE PORTFÓLIO possam tomar para preservar o EQUILÍBRIO do PORTFÓLIO, o TRANSPORTADOR deve assegurar o EQUILÍBRIO da REDE DE TRANSPORTE, a fim de que o GÁS seja transportado de forma segura e eficaz, mantendo a REDE DE TRANSPORTE dentro de limites operacionais compatíveis com a gestão eficiente do sistema de transporte, de acordo com a regulação vigente.

1.4.2 O TRANSPORTADOR garantirá o cumprimento das regras de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE e PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE, nos termos da Cláusula Segunda deste Anexo e monitorará as injeções e as retiradas de GÁS de todos os carregadores, de forma a manter sob controle o DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO SISTEMA.

1.4.3 Observado o disposto no item 8.2.1(x) do TCG, as seguintes AÇÕES DE BALANCEAMENTO, dentre outras, poderão ser empregadas pelo TRANSPORTADOR, para fins de BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE, de forma a corrigir o DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO SISTEMA:

(i) Efetuar a compra ou venda de QUANTIDADES DE GÁS por meio da PLATAFORMA DE BALANCEAMENTO, quando aplicável;

(ii) Efetuar a compra ou venda de QUANTIDADES DE GÁS por meio do(s) GSA(s) BALANCEAMENTO; e

(iii) 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 ACUMULADO DO SISTEMA 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.

1.4.3.1 As ações serão empregadas ao exclusivo critério do TRANSPORTADOR na sequência da lista de ORDEM DE MÉRITO DE BALANCEAMENTO, começando com as ações de menor custo e passando para as ações de maior custo, desde que técnica e operacionalmente viável.

1.4.3.2 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(s) de transporte(s), nem tampouco afasta a aplicação de qualquer penalidade que seja devida pelo CARREGADOR em decorrência de DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO SISTEMA.

1.4.4 O TRANSPORTADOR deverá repassar ao(s) CAUSADOR(ES), por meio de nota de débito, conforme as regras do item 1.7.1, os custos decorrentes da AÇÃO DE BALANCEAMENTO prevista no item 1.4.3 acima, na proporção em que tenham dado causa à necessidade de atuação do TRANSPORTADOR, com base nos seus respectivos DESEQUILÍBRIO(s) ACUMULADOS DO PORTFÓLIO, incluindo, sem limitação, os custos relativos aos TRIBUTOS não recuperados pelo TRANSPORTADOR na compra e venda de gás pelo TRANSPORTADOR para fins de correção de DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA, incluído o ICMS não recuperado pelo TRANSPORTADOR em decorrência da adesão do regime fiscal relativo ao Convênio ICMS 106/96, bem como o PIS e a COFINS incidente sobre o respectivo ICMS, acrescidos 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 BALANCEAMENTO 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 10.1.1 do TCG (para 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);

1.4.5 O emprego de qualquer AÇÃO DE BALANCEAMENTO pelo TRANSPORTADOR (e a cobrança de valores correspondentes) não exime o CARREGADOR de suas obrigações previstas no(s) seu(s) respectivo(s) contrato(s) de transporte, nem tampouco afasta o direito do TRANSPORTADOR à aplicação dos mecanismos previstos nos itens 1.7.1.8 e 1.7.2 abaixo.

1.4.6 Sem prejuízo das AÇÕES DE BALANCEAMENTO descritas no item 1.4.3 desta Cláusula, o TRANSPORTADOR poderá implementar outras medidas para BALANCEAMENTO, coordenadas com outros agentes da cadeia de GÁS NATURAL, devidamente homologadas pela ANP, observando-se o disposto na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL.

1.5 PLATAFORMA DE BALANCEAMENTO

1.5.1 O TRANSPORTADOR e os carregadores poderão comprar ou vender GÁS por meio de PLATAFORMA DE BALANCEAMENTO, quando aplicável.

1.5.2 Desde que a PLATAFORMA DE BALANCEAMENTO seja implementada, esteja operacional e tenha liquidez suficiente para atender às necessidades de BALANCEAMENTO, o TRANSPORTADOR publicará na 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 da REDE DE TRANSPORTE, 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.

1.6 Troca de Titularidade de GÁS

1.6.1 Troca de Titularidade de GÁS entre carregadores.

1.6.1.1 Os carregadores de PORTFÓLIOS distintos poderão efetuar entre si a troca de titularidade do GÁS sob custódia do TRANSPORTADOR, observadas as regras tributárias e regulatórias para troca de titularidade. Essa troca de titularidade do GÁS, mediante transferência entre PORTFÓLIO(S), deverá ser baseada nas NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO dos carregadores ou GESTOR(ES) DE PORTFÓLIO envolvidos, nos termos do item 1.6.1.3 abaixo. Caso tais trocas de titularidade sejam efetivadas, as notas fiscais de remessa de GÁS, por parte do(s) GESTOR(ES) DE PORTFOLIO ou dos carregadores deverão ser regularizadas refletindo-as, quando aplicável.

1.6.1.2 Para que não haja dúvidas, as trocas de titularidade não implicarão em alteração das QUANTIDADES DE GÁS para injeção e retirada nos PONTOS DE ENTRADA e PONTOS DE SAÍDA, validadas pelo TRANSPORTADOR no processo de NOMINAÇÃO E PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE.

1.6.1.3 NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO: A TRANSAÇÃO de compra/venda de GÁS entre os carregadores ocorrida dentro de um mesmo MÊS, deverá ser enviada ao TRANSPORTADOR por meio de NOTIFICAÇÃO DE TRANSAÇÃO, até o final das 22:59 (vinte e duas horas e cinquenta e nove minutos) hora do próprio DIA OPERACIONAL em questão, 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 ocorreu;

(v) Horário da troca de titularidade (hora inteira) para o próprio DIA OPERACIONAL em questão; e

(vi) Identificação do PONTO DE ENTRADA onde será realizada a troca de titularidade.

1.6.1.4 Caso a TRANSAÇÃO tenha ocorrido no MÊS anterior ao MÊS de envio da NOTIFICAÇÃO DE TRANSAÇÃO, esta deverá ser enviada ao TRANSPORTADOR até as 12h (doze horas) do 2° (segundo) DIA ÚTIL do MÊS de envio da NOTIFICAÇÃO DE TRANSAÇÃO, sob pena de a TRANSAÇÃO em questão ser desconsiderada pelo TRANSPORTADOR.

1.6.1.5 O TRANSPORTADOR somente validará as trocas de titularidade após receber as NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO com informações idênticas sobre as QUANTIDADES

DE GÁS e identificação dos PORTFÓLIOS de ambos os carregadores que realizarão a transação.

1.6.1.6 As trocas de titularidade ocorridas por meio de NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO nos termos desse item 1.6.1 serão computadas no DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO como uma injeção de GÁS, no caso de compra, ou como uma retirada de GÁS, em caso de venda.

1.6.1.7 O CARREGADOR poderá apresentar NOTIFICAÇÃO DE TRANSAÇÃO independentemente de ter apresentado NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE para o DIA OPERACIONAL em questão.

1.6.1.8 As NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO se referem exclusivamente à troca de titularidade de GÁS entre carregadores, não havendo impacto em suas respectivas CAPACIDADES CONTRATADAS DE TRANSPORTE, nem representando uma NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE.

1.6.2 Troca de Titularidade de GÁS entre o TRANSPORTADOR e o(s) carregador(es)

1.6.2.1 Para fins de: (a) corrigir o DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO SISTEMA conforme item 1.4.3 (i) ou (ii); ou (b) LIQUIDAÇÕES MENSAIS conforme item 1.7.2, o TRANSPORTADOR poderá efetuar trocas de titularidade do GÁS com carregador(es), desde que o GÁS tenha origem no mesmo PONTO DE ENTRADA, observado o disposto no item 1.6.1.1.

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

1.6.2.3 Na hipótese do item 1.6.2.1 (b) a troca de titularidade do GÁS será realizada num PONTO DE ENTRADA.

1.6.2.4 Na hipótese do item 1.6.2.1 (a) as trocas de titularidade deverão ser refletidas no processo da NOMINAÇÃO e PROGRAMAÇÃO nos termos da Cláusula Segunda deste Apêndice.

1.6.2.5 Nos casos de 1.6.2.1 (b) as trocas de titularidade serão computadas no DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO como uma injeção de GÁS, no caso de compra pelo CARREGADOR(ES), ou como uma retirada de GÁS, em caso de venda pelo CARREGADOR(ES).

1.7 Regras de Balanceamento para o CARREGADOR

1.7.1 Desequilíbrio Diário

1.7.1.1 Exceto se de outra forma previsto na regulação, qualquer DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO durante qualquer hora do DIA OPERACIONAL não estará sujeito a nenhuma cobrança, exceto pelos custos incorridos pelo TRANSPORTADOR na execução de ACÃO DE BALANCEAMENTO, conforme item 1.4.3.

1.7.1.2 Caso o TRANSPORTADOR realize qualquer AÇÃO DE BALANCEAMENTO conforme item 1.4.3 (i) ou (ii), o TRANSPORTADOR fará o repasse de custos (no caso de compra) ou de receitas (no caso de venda) para o CARREGADOR de acordo com o item 1.4.4., desde que o CARREGADOR seja considerado CAUSADOR (conforme item 1.3.3.3 deste Apêndice) no momento da execução da AÇÃO DE BALANCEAMENTO (compra/venda).

1.7.1.3 Caso a condição do item 1.7.1.2 acima seja atendida, o TRANSPORTADOR repassará os custos ou receitas, conforme o caso, da AÇÃO DE BALANCEAMENTO, o que significa que o TRANSPORTADOR realizará uma ação de compra ou venda em relação ao CARREGADOR de uma quantidade de GÁS proporcional ao DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO no momento da execução da AÇÃO DE BALANCEAMENTO, conforme autorizado pelo CARREGADOR por meio da OPÇÃO DE COMPRA E VENDA outorgada no âmbito do CONTRATO, na forma do item 1.10 deste Apêndice II do TCG.

1.7.1.4 Caso o TRANSPORTADOR execute uma AÇÃO de BALANCEAMENTO que resulte na compra ou venda de GAS conforme item 1.4.3 (i) ou (ii), o TRANSPORTADOR fará a alocação da QUANTIDADE DE GÁS comprada ou vendida proporcionalmente ao CAUSADOR, conforme descrito abaixo. Essa QUANTIDADE DE GÁS alocada ao CAUSADOR será adicionada ou deduzida do DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO conforme item 1.6.2.5 após a execução da AÇÃO DE BALANCEAMENTO pelo TRANSPORTADOR.

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

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

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

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

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

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

(i) O preço de venda do GÁS que o TRANSPORTADOR recebe do carregador é igual ao preço de compra que o TRANSPORTADOR paga quando faz a aquisição do gás, no âmbito do GSA BALANCEAMENTO ou por meio da PLATAFORMA DE BALANCEAMENTO, quando esta estiver em operação, excluídos os tributos recuperáveis.

(ii) O preço de compra do GÁS que o TRANSPORTADOR paga ao CARREGADOR é o preço de venda que o TRANSPORTADOR recebe quando faz a venda de gás, no âmbito do GSA BALANCEAMENTO ou por meio da PLATAFORMA DE BALANCEAMENTO, quando esta estiver em operação, excluídos os tributos recuperáveis.

(iii) Os preços de compra e venda de Gás indicados nos itens (i) e (ii) serão acrescidos 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 BALANCEAMENTO ou PLATAFORMA DE BALANCEAMENTO, conforme o caso, até a data

do efetivo pagamento do gás vendido pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR ou comprado pelo TRANSPORTADOR do CARREGADOR no âmbito deste CONTRATO, e o seu pagamento será conforme os prazos e condições previstos para os DOCUMENTOS DE COBRANÇA emitidos pelo TRANSPORTADOR conforme item 10.1.1 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.

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

1.7.1.7 Qualquer TRANSAÇÃO realizada de acordo com o mecanismo de LIQUIDAÇÃO MENSAL deverá ser executada conforme item 1.7.2 deste Apêndice.

1.7.1.8 Caso, a qualquer DIA, o DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO ultrapassar a tolerância máxima de 2,5% (dois vírgula cinco por cento), positiva ou negativa, correspondente à soma das CAPACIDADES CONTRATADAS DE TRANSPORTE dos PONTOS DE ENTRADA e PONTOS DE SAÍDA contratados pelo CARREGADOR, o TRANSPORTADOR terá o direito de estabelecer as QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS nos PONTOS DE ENTRADA e as QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS nos PONTOS DE SAÍDA, efetuando os ajustes necessários nas correspondentes QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS agindo em conformidade com os padrões internacionalmente aceitos para transportadores prudentes, de modo a obter uma redução no DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO, com vista a mantê-lo dentro do percentual de tolerância de 2,5% (dois vírgula cinco por cento) da soma das CAPACIDADES CONTRATADAS DE TRANSPORTE dos PONTOS DE ENTRADA e dos PONTOS DE SAÍDA contratados pelo CARREGADOR.

LTP = ± 2,5% * (somatório QDCE + somatório QDCS)

Onde:

LTP	Limite de tolerância do DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO do CARREGADOR
QDCE	QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA DE ENTRADA
QDCS	QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA DE SAÍDA

1.7.1.9 Para que o TRANSPORTADOR possa exercer o direito previsto no item 1.7.1.8 acima, acima, será necessário, cumulativamente, que:

(a) o TRANSPORTADOR tenha informado ao CARREGADOR mediante envio de um aviso sobre a necessidade imediata de se reduzir o DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO, sendo que a correspondente informação deverá ser encaminhada no âmbito do processo de programação no DIA anterior ao DIA para o qual pretenda tal redução ou no processo de programação intradiária, caso o desequilíbrio precise ser corrigido dentro do DIA;

(b) o CARREGADOR não tenha tomado as medidas necessárias dentro do processo de nominação diária ou intradiária, conforme o caso, de acordo com o item (a) acima, para reduzir o DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO a um nível abaixo

dos 2,5% (dois vírgula cinco por cento) de tolerância.

1.7.2 LIQUIDAÇÃO MENSAL

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

1.7.2.2 O TRANSPORTADOR aplicará o mecanismo de LIQUIDAÇÃO MENSAL para concluir as transações de compra ou venda de QUANTIDADES DE GÁS com o CARREGADOR que apresentou ao final do MÊS um DESEQUILÍBRIO MENSAL DO PORTFÓLIO negativo, através do exercício da OPÇÃO DE COMPRA E VENDA outorgada nos termos do item 1.10 deste Apêndice ou por meio de GSA(s) BALANCEAMENTO, de forma que, após a LIQUIDAÇÃO MENSAL, o DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO do CARREGADOR, caso positivo, será considerado para o início do próximo MÊS. Ao final da vigência do CONTRATO, o TRANSPORTADOR deverá exercer a OPÇÃO DE COMPRA E VENDA do saldo remanescente total, seja positivo ou negativo.

1.7.2.2.1 O DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO negativo ao final do MÊS também poderá ser liquidado pelo CARREGADOR, por meio de uma TRANSAÇÃO informada via NOTIFICAÇÃO DE TRANSAÇÃO.

1.7.2.2.2 Não será aplicável o limite de tolerância previsto no item 1.7.1.8 para o mecanismo de LIQUIDAÇÃO MENSAL do DESEQUILÍBRIO MENSAL DO PORTFÓLIO do CARREGADOR, na forma da presente Cláusula 1.7.2.2, seja ele realizado pelo TRANSPORTADOR ou CARREGADOR, por meio de uma TRANSAÇÃO.

1.7.2.3 O preço pelo qual o TRANSPORTADOR vende ou compra, conforme o caso, as QUANTIDADE(S) DE GÁS nos termos do item 1.7.2.2 acima, observadas as condições do item 1.7.1.5 acima e subitem, considerará o custo incorrido pelo TRANSPORTADOR, relacionado à necessidade de compra ou venda de QUANTIDADE(S) DE GÁS, exclusivamente para fins de LIQUIDAÇÃO MENSAL, por meio de GSA(S) BALANCEAMENTO ou plataforma de BALANCEAMENTO, quando esta estiver operacional.

1.7.2.4 O mecanismo de LIQUIDAÇÃO MENSAL será operacionalizado por meio do ESTOQUE DE GÁS EXTRAORDINÁRIO DO TRANSPORTADOR.

1.7.2.5 Os custos das AÇÕES DE BALANCEAMENTO na LIQUIDAÇÃO MENSAL serão atribuídos aos carregadores nos termos dos itens 1.4.5 e 1.7.3.

1.7.2.6 Qualquer TRANSAÇÃO realizada de acordo com o mecanismo de LIQUIDAÇÃO MENSAL deverá ser executada conforme item 1.7.2, deste Apêndice.

1.7.3 CUSTOS FIXOS DE COMPRA E VENDA DE GÁS

1.7.3.1 Para cobrir os custos fixos em relação a eventual(is) GSA(s) BALANCEAMENTO e GSA(s) GUS que venha(m) a ser celebrado(s), o TRANSPORTADOR cobrará dos carregadores o ENCARGO DE CUSTOS FIXOS DE COMPRA E VENDA DE GÁS calculado de forma proporcional às CAPACIDADES CONTRATADAS vinculadas a determinado PORTFÓLIO, de acordo com a fórmula constante do Anexo II, Apêndice IV-B, alínea (vi) do TCG.

1.7.4 FATURAMENTO referente ao BALANCEAMENTO

1.7.4.1 O FATURAMENTO referente às AÇÕES DE BALANCEAMENTO, às LIQUIDAÇÕES MENSAIS, e ao ENCARGO DE CUSTOS FIXOS DE COMPRA E VENDA DE GÁS, será realizado em conjunto com o faturamento do CONTRATO DE TRANSPORTE, após o fechamento do MÊS.

1.8 Correção das Informações do TRANSPORTADOR para o CARREGADOR

1.8.1 As informações das QUANTIDADES ALOCADAS que serão disponibilizadas para o CARREGADOR, conforme item 1.3.4, estarão baseadas nos dados operacionais conforme item 7.7 do TCG, podendo ser corrigidas posteriormente pelo TRANSPORTADOR e reenviadas ao CARREGADOR no processo de CERTIFICAÇÃO, conforme item 7.9 da Cláusula Sétima do TCG.

1.8.2 Para fins de faturamento referente às LIQUIDAÇÕES MENSAIS, serão consideradas somente as QUANTIDADES ALOCADAS FINAIS de acordo com o item 7.9 do TCG e após eventual correção na forma do item 1.8.1 acima.

1.9 Alterações das regras de BALANCEAMENTO

1.9.1 Sem prejuízo do disposto no item 20.2 do TCG, em caso de alteração nos procedimentos operacionais do TRANSPORTADOR relativos à operação da sua REDE DE TRANSPORTE que demande necessariamente a revisão das regras de BALANCEAMENTO previstas nesta Cláusula Primeira deste Apêndice II do TCG, decorrente de MUDANÇA DE LEGISLAÇÃO APLICÁVEL ou não, as PARTES deverão celebrar termo aditivo ao CONTRATO para incorporação das novas regras, refletindo, caso aplicável, as determinações decorrentes da MUDANÇA DE LEGISLAÇÃO APLICÁVEL. Caso as PARTES não cheguem a um consenso, será aplicável o disposto na Cláusula Décima Quarta do TCG.

1.10 OPÇÃO DE COMPRA E VENDA

1.10.1 Por meio do presente CONTRATO e na forma de direito, o CARREGADOR outorga ao TRANSPORTADOR uma OPÇÃO DE VENDA, irrevogável, irretratável e permanente, podendo ser exercida a qualquer tempo contra o CARREGADOR caso este apresente DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO negativo. A presente opção concede ao TRANSPORTADOR o direito de vender ao CARREGADOR uma quantidade de gás natural decorrente do DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO, ao preço conforme item 1.7.1.5 (i), vigente no DIA OPERACIONAL do exercício da OPÇÃO DE VENDA, que não considera o limite de tolerância estabelecido no item 1.7.1.8 deste Apêndice II do TCG.

1.10.2 Por meio do presente CONTRATO e na forma de direito, o CARREGADOR outorga ao TRANSPORTADOR uma OPÇÃO DE COMPRA, irrevogável, irretratável e permanente, podendo ser exercida a qualquer tempo contra o CARREGADOR (i) caso este apresente DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO positivo; ou (ii) para a aquisição de GUS pelo TRANSPORTADOR, nos termos do item 6.1.1 do TCG. A presente opção concede ao TRANSPORTADOR o direito de adquirir do CARREGADOR uma quantidade de gás natural correspondente ao DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO ao preço definido no item 1.7.1.5 (ii) deste Apêndice II do TCG, vigente no DIA OPERACIONAL do exercício da OPÇÃO DE COMPRA, que não considera o limite de tolerância estabelecido no item 1.7.1.8 deste Apêndice II do TCG.

CLÁUSULA SEGUNDA – NOMINAÇÃO E PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE

2.1. Disposições Gerais

2.1.1 Toda e qualquer solicitação de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE de QUANTIDADES DE GÁS, inclusive eventuais alterações intradiárias, deverá ser enviada ao TRANSPORTADOR pelo CARREGADOR, nos termos do item 2.1.1.2 abaixo, para injeção nos PONTOS DE ENTRADA ou retirada nos PONTOS DE SAÍDA, para cada DIA OPERACIONAL, devendo respeitar os procedimentos descritos nesta Cláusula, bem como o limite da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA e a vazão constante necessária para atendimento à QUANTIDADE DIÁRIA NOMINADA durante as 24 (vinte e quatro) horas do DIA OPERACIONAL.

2.1.2 Se a CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE ENTRADA ou a CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE SAÍDA for contratada na qualidade de NOMINAÇÃO LIVRE, o TRANSPORTADOR será obrigado a programar as QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS como QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS, na medida em que as QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS não excedam as QUANTIDADES DIÁRIAS CONTRATADAS, observando-se, sempre, (i) as regras e prioridades de programação dispostas no item 2.4.1 deste Apêndice II do TCG, (ii) a restrição prevista no item 2.1.7.1, (iii) potenciais reduções temporárias da CAPACIDADE TÉCNICA DE TRANSPORTE devido às MANUTENÇÕES PROGRAMADAS informadas pelo TRANSPORTADOR conforme Cláusula Quarta do Apêndice I do TCG, e (iv) a inexistência de qualquer dos eventos descritos nos itens 8.2.1, 8.2.2 e 8.2.3 do TCG.

2.1.3 Se a CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE ENTRADA ou a CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE SAÍDA for contratada na qualidade de NOMINAÇÃO RESTRITA, o TRANSPORTADOR somente estará obrigado a programar as QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS como QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS, na medida em que as QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS não excedam as QUANTIDADES DIÁRIAS CONTRATADAS e desde que a QUANTIDADE DIÁRIA NOMINADA DE ENTRADA seja requisitada em conjunto com uma QUANTIDADE DIÁRIA NOMINADA DE SAÍDA, de acordo com a restrição definida na NOMINAÇÃO RESTRITA da CAPACIDADE CONTRATADA dos respectivos PONTOS DE ENTRADA e ZONAS DE SAÍDA , observando-se, (i) as regras e prioridades de programação dispostas no item 2.5.1 deste Apêndice, (ii) potenciais reduções temporárias da CAPACIDADE TÉCNICA DE TRANSPORTE devido às MANUTENÇÕES PROGRAMADAS informadas pelo TRANSPORTADOR conforme Cláusula Quarta do Apêndice I do TCG, e (iii) a inexistência de qualquer dos eventos descritos nos itens 8.2.1, 8.2.2 e 8.2.3 do TCG.

2.1.4 Observado o disposto nos itens 2.1.2 e 2.1.3, acima, quando a QUANTIDADE DIÁRIA NOMINADA for maior que a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA, o TRANSPORTADOR poderá, a seu exclusivo critério, confirmar ou não a NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE de tais QUANTIDADES DE GÁS. Caso tais QUANTIDADES DE GÁS sejam programadas pelo TRANSPORTADOR, estas serão consideradas como QUANTIDADES EXCEDENTES AUTORIZADAS, conforme itens 7.5.1 (i) e 7.6.1 (i) do TCG, respeitados os limites indicados na tabela abaixo, de modo que as QUANTIDADES DE GÁS que ultrapassarem tais limites deverão ser consideradas como QUANTIDADES EXCEDENTES NÃO AUTORIZADAS:

QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA (QDC)*	**Limites de Quantidade Excedente Autorizada**
QDC < 0,5 MM m³/d	50% x QDC
0,5 ≤ QDC < 1 MM m³/d	Maior entre: 40% x QDC ou 250mil m³/d

1 ≤ QDC < 1,5 MM m³/d	Maior entre: 30% x QDC ou 400mil m³/d
1,5 ≤ QDC < 4 MM m³/d	Maior entre: 20% x QDC ou 450mil m³/d
QDC ≥ 4 MM m³/d	Maior entre: 15% x QDC ou 800mil m³/d

2.1.5 No caso de fornecimento de GUS pelo CARREGADOR DE ENTRADA, o TRANSPORTADOR calculará a parcela de GUS a ser injetada no PONTO DE ENTRADA pelo CARREGADOR DE ENTRADA com base nas QUANTIDADES DE GÁS nominadas pelo CARREGADOR para o respectivo PONTO DE ENTRADA e programará essa quantidade conforme descrito no item 2.3.5 (ii) deste Apêndice II do TCG.

2.1.6 As QUANTIDADES DE GÁS para correção de DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO, apurado em conformidade com a Cláusula Primeira deste Apêndice, deverão ser nominadas pelo CARREGADOR de acordo com as regras e segundo os limites estabelecidos no CONTRATO para a NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE.

2.1.7 Com o objetivo de garantir o BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE, a eficiência, segurança e a continuidade do SERVIÇO DE TRANSPORTE, os CARREGADORES DE ENTRADA e os CARREGADORES DE SAÍDA deverão enviar NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE de forma que as QUANTIDADES DE GÁS a serem injetadas na REDE DE TRANSPORTE nos PONTOS DE ENTRADA e retiradas nos PONTOS DE SAÍDA, em um mesmo DIA OPERACIONAL, sejam iguais. Excetuam-se desta regra as QUANTIDADES DE GÁS nominadas (i) que possam ser enquadradas no item 2.2.5 deste Apêndice, ou (ii) para acerto de DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do PORTFÓLIO, desde que respeitados os limites da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA conforme item 4.2.1.

2.1.7.1. Caso se verifique, em qualquer DIA OPERACIONAL, a partir de uma combinação de NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE enviadas pelos carregadores, que o somatório das QUANTIDADES DE GÁS nominadas para injeção nos PONTOS DE ENTRADA divergem do somatório das QUANTIDADES DE GÁS nominadas para retirada nos PONTOS DE SAÍDA, o TRANSPORTADOR considerará, para fins de PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE, a menor das QUANTIDADES DE GÁS nominadas para a combinação em questão (regra "*Lesser-of*"), sendo que o TRANSPORTADOR envidará melhores esforços para avisar previamente aos carregadores quando a aplicação dessa regra for necessária, observando-se as informações fornecidas por cada um dos carregadores em suas respectivas NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE. Excetuam-se desta regra as QUANTIDADES DE GÁS nominadas (i) que possam ser enquadradas no item 2.2.5 deste Apêndice ou (ii) para acerto de DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do PORTFÓLIO.

2.1.8 Para solicitações de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE cujos PONTOS DE ENTRADA ou PONTOS DE SAÍDA estejam situados em interconexões da REDE DE TRANSPORTE com outras redes de transporte, o TRANSPORTADOR aplicará os seguintes critérios para PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE:

(i) Caso as QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS pelo CARREGADOR para injeção em PONTOS DE ENTRADA ou retirada em PONTOS DE SAÍDA da REDE DE TRANSPORTE sejam distintas das QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS por outro transportador para os correspondentes pontos de entrada ou pontos de saída na rede de transporte deste outro transportador, mas coincidam na direção do fluxo, o TRANSPORTADOR determinará a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA para esse CARREGADOR como sendo a menor das referidas QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS das duas transportadoras (regra "*Lesser-of*"); e

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

2.1.9 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 item 4.2.1 deste Apêndice II do TCG, conforme o caso, ficando sujeitos, em caso de descumprimento, ao pagamento de penalidade prevista no item 4.2.2 deste Apêndice II do TCG.

2.1.10 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 zero casa decimal.

2.2. NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE

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

DIA OPERACIONAL	**LIMITE HORÁRIO**	**AÇÃO**	**RESPONSÁVEL**
D-1	Até 15h30	Envio de solicitação de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE	CARREGADOR
D-1	Até 18h	Envio da PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE	TRANSPORTADOR
D	Até 14h30	Envio de solicitação intradiária de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE	CARREGADOR
D	Até 16h:30	Envio da PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE intradiária	TRANSPORTADOR
D	A partir de 17h	Validade da PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE intradiária	N/A

2.2.2 NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE diária - Até às 15h30 (quinze horas e trinta minutos) de cada DIA OPERACIONAL anterior (“D-1”), o CARREGADOR, enviará ao TRANSPORTADOR a NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE para o DIA OPERACIONAL (D).

2.2.3 Alteração Intradiária da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE – Até as 14h30 (quatorze horas e trinta minutos) do DIA OPERACIONAL (D), o CARREGADOR poderá alterar a NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE realizada nos termos do item 2.2.1 deste Apêndice, mediante envio de nova NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE para o DIA OPERACIONAL em questão (D), a qual,

para todos os efeitos deste CONTRATO, somente será válida e aplicável a partir do início das 17h (dezessete horas) de tal DIA OPERACIONAL (D), observando-se que:

(i) A NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE anterior permanecerá válida e aplicável, para todos os efeitos deste CONTRATO, de forma proporcional, até as 17h (dezessete horas) do DIA OPERACIONAL em questão (D), sendo a nova NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE aplicável, também de forma proporcional, às horas remanescentes desse mesmo DIA OPERACIONAL (D); e

(ii) As alterações solicitadas nas QUANTIDADES DE GÁS objeto da NOMINAÇÃO DETRANSPORTE devem ser tais que a vazão de GÁS necessária para cumprimento da PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE total do DIA OPERACIONAL em cada PONTO DE ENTRADA e PONTO DE SAÍDA a partir de 17h (dezessete horas) de tal DIA OPERACIONAL (D) não seja inferior a zero.

2.2.4 As NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE feitas de acordo com o item 2.2.2 deste Apêndice e qualquer alteração destas na forma do item 2.2.3 deste Apêndice devem conter, no mínimo, as seguintes informações:

(i) o DIA OPERACIONAL de referência;

(ii) as QUANTIDADES DE GÁS nominadas para injeção no PONTO DE ENTRADA contratado pelo CARREGADOR, identificado com o devido código de identificação, com sua respectiva origem e destino real, contendo as parcelas das QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS que excederem a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA, conforme aplicável, e destacando eventuais parcelas das QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS que sejam relativas à correção de DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do PORTFÓLIO, quando aplicável;

(iii) as QUANTIDADES DE GÁS nominadas para retirada no PONTO DE SAÍDA contratado pelo CARREGADOR, identificado com o devido código de identificação, com sua respectiva origem e destino real, contendo as parcelas das QUANTIDADES DE GÁS NOMINADAS que excederem a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA, conforme aplicável, e destacando as parcelas das QUANTIDADES DE GÁS NOMINADAS que sejam relativas à correção de DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do respectivo PORTFÓLIO, quando aplicável;

(iv) 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 nos itens 2.1.7 e 2.1.7.1 deste Apêndice II do TCG; e

(v) CÓDIGOS DE IDENTIFICAÇÃO DO CARREGADOR das injeções das quantidades de GÁS, nos casos de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE relativa a PONTOS DE SAÍDA, para fins do disposto nos itens 2.1.7 e 2.1.7.1 deste Apêndice II do TCG.

2.2.5 Em caso de não-recebimento da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE pelo TRANSPORTADOR até os horários limites estabelecidos nesta Cláusula, as QUANTIDADES DE GÁS solicitadas pelo CARREGADOR, 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 2.2.3 deste Apêndice serão consideradas sem efeito, permanecendo válidas, para todos os efeitos, as QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS para o DIA OPERACIONAL em questão.

2.2.6 Em caso de ausência de resposta pelo TRANSPORTADOR para NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE nos termos desta Cláusula, será considerada como QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA, a QUANTIDADE DIÁRIA NOMINADA pelo CARREGADOR, para todos os fins do CONTRATO, desde que respeitadas as condições dispostas nos itens 2.1.3 e 2.1.4.

2.2.7 Não serão consideradas as nominações de QUANTIDADES DE GÁS que estejam em desacordo com as condições estabelecidas neste CONTRATO incluindo, sem limitação, a CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE, localização e limite físico dos PONTOS DE ENTRADA e PONTOS DE SAÍDA, tal como estabelecido nos limites horários e detalhamento das informações, conforme previstos nos itens 2.2.2, 2.2.3 e 2.2.4 deste Apêndice.

2.2.8 Para fins do CONTRATO, será considerada como QUANTIDADE DIÁRIA NOMINADA DE ENTRADA ou QUANTIDADE DIÁRIA NOMINADA DE SAÍDA para o DIA OPERACIONAL em questão, o valor médio ponderado entre as QUANTIDADES DE GÁS nominadas na NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE vigente até as 17h (dezessete horas) do DIA OPERACIONAL em questão e as QUANTIDADES DE GÁS nominadas na alteração da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE intradiária vigente após tal horário. Caso não haja nominação intradiária, será considerada apenas a QUANTIDADE DIÁRIA NOMINADA.

2.3 PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE

2.3.1 Para realização da PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE serão levadas em consideração o previsto nos itens 2.1.2, 2.1.3,2.1.4 e 2.1.5 deste Apêndice.

2.3.2. PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE diária – Até as 18h (dezoito horas) de cada DIA OPERACIONAL anterior (“D-1”), o TRANSPORTADOR enviará ao CARREGADOR, a PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE para o DIA OPERACIONAL (D).

2.3.3 Alteração intradiária da PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE – Até as 16h:30 (dezesseis horas e trinta minutos) do DIA OPERACIONAL (D), caso tenha recebido uma solicitação de alteração intradiária da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE segundo o disposto no item 2.2.3 deste Apêndice, 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 17h (dezessete horas) de tal DIA OPERACIONAL, ficando expressamente autorizada a alteração de PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE para qualquer carregador em função de alteração intradiária da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE, observados os critérios do item 2.4.1 deste Apêndice II do TCG.

2.3.4. Em caso de ausência de resposta pelo TRANSPORTADOR para solicitação de alteração intradiária da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE, nos termos do item 2.3.3, será considerada como QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA, a QUANTIDADE DIÁRIA NOMINADA na intradiária pelo CARREGADOR, para todos os fins do CONTRATO DE TRANSPORTE, desde que respeitadas as condições dispostas nos itens 2.2.3 e 2.2.4.

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

(i) o DIA OPERACIONAL de referência;

(ii) as QUANTIDADES DE GÁS programadas para injeção em cada PONTO DE ENTRADA identificado com o devido código de identificação, com sua respectiva origem e destino real, contendo as parcelas das QUANTIDADES DE GÁS

programadas que excederem a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA, conforme aplicável, e destacando as QUANTIDADES DE GÁS programadas (i) como GÁS PARA USO NO SISTEMA no caso do seu fornecimento pelo CARREGADOR DE ENTRADA, e (ii) como QUANTIDADES DE GÁS para correção de DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do PORTFÓLIO, quando aplicável;

(iii) as QUANTIDADES DE GÁS programadas para retirada em cada PONTO DE SAÍDA, identificado com o devido código de identificação, com sua respectiva origem e destino real, contendo as parcelas das QUANTIDADES DE GÁS programadas que excederem a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA, conforme aplicável, e destacando as QUANTIDADES DE GÁS programadas como QUANTIDADES DE GÁS para correção de DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do PORTFÓLIO, quando aplicável;

(iv) CÓDIGOS DE IDENTIFICAÇÃO DO CARREGADOR DE ENTRADA, nos casos de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE relativa a PONTOS DE ENTRADA para fins do proposto nos itens 2.1.7 e 2.1.7.1 deste Apêndice II do TCG; e

(v) CÓDIGOS DE IDENTIFICAÇÃO DO CARREGADOR DE SAÍDA, nos casos de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE relativa a PONTOS DE SAÍDA, para fins do proposto nos itens 2.1.7 e 2.1.7.1 deste Apêndice II do TCG.

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

2.3.7 Para fins deste CONTRATO, as QUANTIDADES DE GÁS para composição do GÁS PARA USO NO SISTEMA (no caso do fornecimento de GÁS PARA USO NO SISTEMA pelo CARREGADOR DE ENTRADA), conforme cláusula 3.2.3 do Apêndice I – Anexo II do Contrato Master, e correção de DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO serão deduzidas, conforme aplicável, das primeiras QUANTIDADES DE GÁS injetadas na REDE DE TRANSPORTE no DIA OPERACIONAL, da QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA.

2.3.8 Em circunstâncias excepcionais, em particular em virtude do disposto na Cláusula Dezoito do TCG, o TRANSPORTADOR poderá programar, em qualquer PONTO DE SAÍDA de uma determinada ZONA DE SAÍDA, QUANTIDADES DE GÁS inferiores às QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS indicadas pelo CARREGADOR na NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE, sem que com isso o TRANSPORTADOR incorra em qualquer tipo de penalidade. 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. Prioridades de Programação em Casos de Insuficiência de Capacidade

2.4.1 Caso, em qualquer DIA OPERACIONAL, o TRANSPORTADOR avalie que as QUANTIDADES DE GÁS nominadas pela totalidade dos carregadores excedem a CAPACIDADE TÉCNICA DE TRANSPORTE considerando potenciais restrições físicas para o transporte de QUANTIDADES DE GÁS entre ZONAS DE CAPACIDADE LIVRE da REDE DE TRANSPORTE, o TRANSPORTADOR aplicará sobre tais QUANTIDADES DE GÁS a seguinte ordem de prioridade para realizar a PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE com relação a cada PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA:

(i) Primeira – Totalidade das QUANTIDADES DE GÁS nominadas, até suas respectivas QUANTIDADES DIÁRIAS CONTRATADAS, pelo carregador dos CONTRATOS LEGADOS, com base no ACORDO DE REDUÇÃO DE FLEXIBILIDADE, e pelos carregadores que contrataram SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME ou SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO na qualidade NOMINAÇÃO LIVRE ou na qualidade NOMINAÇÃO RESTRITA, desde que esta última observe as restrições predefinidas para a nominação em questão;

(ii) Segunda – QUANTIDADES DE GÁS nominadas, até suas respectivas QUANTIDADES DIÁRIAS CONTRATADAS pelos carregadores que contrataram SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME ou SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO na qualidade NOMINAÇÃO RESTRITA, quando esta última não observar as restrições predefinidas para a nominação em questão;

(iii) Terceira – De forma pro-rata, QUANTIDADES EXCEDENTES NOMINADAS nos termos dos CONTRATOS LEGADOS, contratos de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME ou CONTRATOS DE TRANSPORTE para prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME ou SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO, independente da qualidade do serviço de transporte;

(iv) Quarta – QUANTIDADES DE GÁS nominadas, nos termos dos contratos de SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, de forma *pro-rata*; e

(v) Quinta – De forma *pro-rata*, QUANTIDADES EXCEDENTES NOMINADAS nos termos dos contratos de SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL.

2.4.2. Insuficiência de Capacidade Devido a Condições Operacionais Adversas. Sem dispensar o TRANSPORTADOR do cumprimento das obrigações estabelecidas neste CONTRATO, caso, em qualquer DIA OPERACIONAL, o TRANSPORTADOR avalie que a CAPACIDADE TÉCNICA DE TRANSPORTE é insuficiente para programar as QUANTIDADES DE GÁS nominadas por todos os carregadores, o TRANSPORTADOR reduzirá ou suspenderá a injeção ou retirada de tais QUANTIDADES DE GÁS na ordem inversa do item 2.4.1 deste Apêndice. Caso o TRANSPORTADOR verifique que a suspensão das injeções ou retiradas de QUANTIDADES DE GÁS na ordem inversa do item 2.4.1 não seja adequada para resolver a insuficiência da CAPACIDADE TÉCNICA DE TRANSPORTE para as QUANTIDADES DE GÁS nominadas por todos os carregadores, o TRANSPORTADOR poderá levar em conta somente as áreas geográficas afetadas pelas condições operacionais adversas.

CLÁUSULA TERCEIRA– 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 calculará, individualmente, a diferença entre a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA e a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA para o PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE

SAÍDA em questão, que corresponderá à VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA para o referido ponto, 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 deste TCG.

3.2 VARIAÇÃO DA VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA ao longo do DIA OPERACIONAL

3.2.1 Compromisso de Fluxo: o CARREGADOR deve garantir que a vazão de GÁS média, 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").

3.2.2 O TRANSPORTADOR emitirá alertas ao CARREGADOR sempre que houver violação de sua VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA e a vazão exceder limites considerados toleráveis para o bom funcionamento da REDE DE TRANSPORTE, a fim de permitir a correção de seu volume de injeções ou retiradas.

3.2.3 A critério do TRANSPORTADOR, em situação na qual a VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA seja violada, ameaçando o bom funcionamento ou integridade da REDE DE TRANSPORTE, o CARREGADOR estará sujeito às AÇÕES DE BALANCEAMENTO do TRANSPORTADOR, incluindo a possibilidade de interrupção do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME.

CLÁUSULA QUARTA – PENALIDADE E RESPONSABILIDADE DO CARREGADOR

4.1 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 as penalidades aplicáveis.

4.2 Penalidade de VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA

4.2.1. Em qualquer DIA OPERACIONAL, se a VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA, para cada PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA exceder, para mais ou para menos, a tolerância estabelecida na tabela abaixo, conforme o caso, o CARREGADOR pagará uma penalidade de VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA, exceto se a CAPACIDADE CONTRATADA for um PONTO DE INTERCONEXÃO.

QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA (QDP)*	TOLERÂNCIA DE VARIAÇÃO DIÁRIA
QDP < 0,2 MM m³/d	50%
0,2 ≤ QDP < 0,5 MM m³/d	25%
0,5 ≤ QDP < 1 MM m³/d	15%
1 ≤ QDP < 2 MM m³/d	10%
QDP ≥ 2 MM m³/d	5%

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

4.2.2 Penalidade de VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA: O CARREGADOR deverá pagar

ao TRANSPORTADOR uma penalidade resultante do produto de (i) 0,5 vezes a TARIFA DE TRANSPORTE DE ENTRADA ou da TARIFA DE TRANSPORTE DE SAÍDA pela (ii) QUANTIDADE DE GÁS, convertida para MMBTU tomado por base o PCR, correspondente à parcela da VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA que exceder o limite (incluindo tolerância) estabelecido na tabela do item 4.2.1 deste Apêndice II do TCG.

4.4 Responsabilidade Adicional do CARREGADOR

4.4.1 Sem prejuízo das disposições da Cláusula Vigésima Primeira e do pagamento de quaisquer penalidades aplicáveis e pré-estabelecidas nesta Cláusula Quarta, o CARREGADOR é 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 DE ENTRADA ou CONTRATOS DE TRANSPORTE DE SAÍDA, desde que o CARREGADOR, ou terceiros agindo em seu nome, tenham dado causa em decorrência do descumprimento das suas obrigações, ou no caso em que o cumprimento destas se torne mais oneroso, inclusive em função de redução ou interrupção do SERVIÇO DE TRANSPORTE.

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

PONTOS DE ENTRADA:

PONTO DE ENTRADA	CAPACIDADE TÉCNICA DO PONTO DE ENTRADA (mil m³/dia)	INTERVALO DE VAZÃO MENSURÁVEL (mil m³/dia)	PRESSÃO DE ENTRADA MÍNIMA (kgf/cm2)*	PRESSÃO DE ENTRADA MÁXIMA (kgf/cm2)*
PTR CARAGUATATUBA (UTGCA)	20.000	7.500 a 20.000	70,0	100,0
PTR GNL BG	20.000	1.500 a 20.000	58,0	100,0
PTR INTERCONEXÃO GUARAREMA	15.000	96 a 15.000	45,0	65,0
PTR INTERCONEXÃO REPLAN	15.000	500 a 15.000	55,0	100,0
PTR GUAPIMIRIM	12.000	2.000 A 12.000	60,0	100,0
PTR PAULÍNIA	5.000	50 a 5.000	65,0	100,0
PTR TECAB	40.000	4.000 a 40.000	65,0	100,0
PTR INTERCONEXÃO CABIÚNAS	12.500	4.000 a 12.500	60,0	100,0
PTR ITABORAI	18.200	2.000 a 18.200	60,0	100,0

PONTOS DE SAÍDA:

ZONAS DE BALANCEAMENTO	ZONAS DE SAÍDA	PONTOS DE SAÍDA DA ZONA DE SAÍDA	CAPACIDADE MÁXIMA DE PROJETO EM MIL M³ NORMAIS POR DIA	INTERVALO DE VAZÃO MENSURÁVEL (MIL M³/DIA)	PRESSÃO DE ENTRADA MÍNIMA (KGF/CM2)*	PRESSÃO DE ENTRADA MÁXIMA (KGF/CM2)*
ZL1		PTE TECAB	12.500	4.000 a 12.500	65,0	100,0
ZL1	RJ1	PTE UTE Mario Lago	5.250	525 a 5.250	60,0	75,0
ZL1	RJ1	PTE UTE Norte Fluminense	3.750	370 a 3.750	43,0	50,0
ZL1	RJ1	PTE Guapimirim	1.000	240 a 1.000	38,0	43,0
ZL1	RJ1	PTE Duque de Caxias	1.500	300 a 1.500	31,5	36,8
ZL1	RJ1	PTE Termorio I (UTE GLB)	5.400	500 a 5.400	38,0	44,0
ZL1	RJ1	PTE Termorio II (CEG Metropolitano)	5.400	500 a 5.400	27,0	30,0
ZL1	RJ2	PTE UTE Baixada Fluminense	2.900	450 a 2.900	38,0	43,0
ZL1	RJ2	PTE Japeri I	4.800	540 a 4.800	38,0	43,0
ZL1	RJ2	PTE Japeri II	5.200	520 a 5.200	38,0	43,0
ZL1	RJ3	PTE Paracambi	240	24 a 240	34,0	43,0
ZL1	RJ3	PTE Piraí	450	96 a 450	34,0	37,0
ZL1	RJ3	PTE Volta Redonda	1.880	400 a 1.880	14,5	17,0
ZL1	RJ3	PTE Cidade do Aço	400	80 a 400	31,5	36,8
ZL1	RJ3	PTE Barra Mansa II	450	200 a 450	28,0	34,0
ZL1	RJ5	PTE REDUC	5.000	500 a 5.000	50,0	65,0
ZL1	RJ5	PTE Rio das Flores	300	24 a 300	30,0	65,0
ZL1	MG1	PTE UTE Juiz de Fora (Igrejinha)	600	60 a 600	31,5	38,0
ZL1	MG1	PTE Juiz de Fora	650	140 a 650	33,0	38,0
ZL1	MG2	PTE Barbacena	240	29 a 240	33,0	38,0
ZL1	MG2	PTE São Brás do Suaçuí II	2.900	290 a 2.900	33,0	43,0
ZL1	MG3	PTE Brumadinho	700	70 a 700	33,0	38,0
ZL1	MG3	PTE Betim II	2.500	250 a 2.500	33,0	38,0

PONTOS DE SAÍDA:

ZONAS DE BALANCEAMENTO	ZONAS DE SAÍDA	PONTOS DE SAÍDA DA ZONA DE SAÍDA	CAPACIDADE MÁXIMA DE PROJETO EM MIL M³ NORMAIS POR DIA	INTERVALO DE VAZÃO MENSURÁVEL (MIL M³/DIA)	PRESSÃO DE ENTRADA MÍNIMA (KGF/CM2)*	PRESSÃO DE ENTRADA MÁXIMA (KGF/CM2)*
ZL1	MG3	PTE UTE Ibirité (UTE Aureliano Chaves)	3.000	300 a 3.000	37,0	65,0
ZL1	MG3	PTE REGAP	560	60 a 560	24,5	33,0
ZL1	MG3	PTE REGAP II	1.520	380 a 1.520	33,0	38,0
ZL2	RJ4	PTE Resende II	1.000	100 a 1.000	32,0	36,0
ZL2		PTE Interconexão REPLAN	15.000	500 a 15.000	55,0	100,0
ZL2	SP1	PTE Bragança Paulista	450	22,5 a 450	31,5	36,8
ZL2	SP1	PTE Caçapava	1.000	200 a 1.000	15,8	18,4
ZL2	SP1	PTE Guaratinguetá	1.500	170 a 1.500	31,5	36,8
ZL2	SP1	PTE Cruzeiro	50	11 a 50	15,8	18,4
ZL2	SP1	PTE Lorena	160	35 a 160	15,8	18,4
ZL2	SP1	PTE Pindamonhangaba II	1.500	200 a 1.500	15,8	18,4
ZL2	SP2	PTE Taubaté	140	40 a 140	15,8	18,4
ZL2	SP2	PTE REVAP II	3.800	400 a 3.800	30,0	65,0
ZL2	SP2	PTE São José dos Campos	800	170 a 800	15,8	18,4
ZL3	SP3	PTE Suzano	3.500	700 a 3.500	15,8	18,4
ZL3	SP3	PTE Capuava	6.000	1300 a 6.000	15,8	18,4
ZL3	SP3	PTE RECAP II	800	80 a 800	17,5	33,0
ZL3	SP3	PTE São Bernardo do Campo	2.300	230 a 2.300	15,8	18,4
ZL3	SP3	PTE São Bernardo do Campo II	3.000	500 a 3.000	15,8	18,4
ZL3	SP4	PTE UTE Cubatão (UTE Euzébio Rocha)	1.560	300 a 1.560	31,5	36,5
ZL3	SP4	PTE Cubatão	1.500	300 a 1.500	21,5	24
ZL3	SP4	PTE RPBC	2.200	400 a 2.200	29,0	55,0
ZL4	MG4	PTE Jacutinga	1.250	50 a 1.250	33,0	38,0

Legenda: ZL – Zona de Capacidade Livre

Nota:

QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA (QDP)*	TOLERÂNCIA DE VARIAÇÃO DIÁRIA
QDP < 0,2 MM m³/d	50%
0,2 ≤ QDP < 0,5 MM m³/d	25%
0,5 ≤ QDP < 1 MM m³/d	15%
1 ≤ QDP < 2 MM m³/d	10%
QDP ≥ 2 MM m³/d	5%

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

APÊNDICE IV – TARIFAS E VALORES A FATURAR

A – TARIFAS DE TRANSPORTE FIRME

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, estão disponíveis no POC.

A.1.1.1. As TARIFAS DE TRANSPORTE FIRME disponíveis no POC são as seguintes:

TE – TARIFA DE TRANSPORTE DE ENTRADA: R$ por MMBTU
TS – TARIFA DE TRANSPORTE DE SAÍDA: R$ por MMBTU
TM – TARIFA DE MOVIMENTAÇÃO: R$ por MMBTU
TCE – TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO (LINEPACK): R$ por MMBTU

A.1.1.3. 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, sendo aplicáveis a elas os multiplicadores disponíveis no POC, de acordo com o PRODUTO DE CURTO PRAZO contratado.

A.1.1.4 Ocorrendo a hipótese prevista no item 4.4. do CONTRATO MASTER, as tarifas aplicáveis ao SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO serão equivalentes às tarifas (i) dos PRODUTOS ANUAIS e (ii) dos PRODUTOS DE CURTO PRAZO aprovadas pela ANP e disponíveis no POC.

A.3. Tarifas Flutuantes

A.3.1 As Partes aceitam e reconhecem que os valores das TARIFAS DE TRANSPORTE FIRME estabelecidas no item A.1.1 poderão ser reduzidas ou majoradas, 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.3.2 Para a finalidade prevista no item A.3.1, 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 DE TRANSPORTE FIRME definidas no tem A.1.1, dentre outros aspectos relevantes, serão definidos pela ANP e/ou pela LEGISLAÇÃO APLICÁVEL.

A.3.3 A TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO será alterada pelo mecanismo de "*roll in*" na medida em que um novo carregador celebre CONTRATO DE TRANSPORTE para utilização da infraestrutura existente. Para o cálculo da TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO

será considerada a receita mensal em vigor dividida pela CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE por todos os carregadores da REDE DE TRANSPORTE, sendo que o valor mensal da TARIFA DE CAPACIDADE – EMPACOTAMENTO será flutuante a depender das CAPACIDADES CONTRATADAS de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME no MÊS em questão.

A.4. Arredondamento

A.4.1 As tarifas serão expressas em R$/MMBtu. Após o cálculo das tarifas, será aplicado o arredondamento na quarta casa decimal, 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 GÁS E ENERGIA ELÉTRICA PARA USO NO SISTEMA, se aplicável, calculados de acordo com as fórmulas abaixo, e ao ENCARGO DE CUSTOS FIXOS DE COMPRA E VENDA DE GÁS, calculado de acordo com o item 1.7.3 do Apêndice II do TCG, considerando toda a REDE DE TRANSPORTE:

(i) ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE:

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

$$ESTsaída = \sum_{i=1}^{N} (QDA_i - QEA_i - QENA_i) \times (TS + TCE + TM)$$

Onde:

EST	corresponde ao valor em Reais a ser pago pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR a título de prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE nos termos dos Contratos 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;
QDA_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;
QEA_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;
$QENA_i$	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;
TE	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE TRANSPORTE DE ENTRADA;
TS	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE TRANSPORTE DE SAÍDA;
TCE	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO;
TM	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE MOVIMENTAÇÃO.

(ii) ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE AUTORIZADO:

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

$$ESEAsaída = \sum_{i=1}^{N} (QEA_i) \times [1 \times (TS + TCE + TM)]$$

Onde:

ESEA	corresponde ao valor a ser pago em Reais pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR a título de ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE AUTORIZADO 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;
QEA_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;
TE	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE TRANSPORTE DE ENTRADA;
TS	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE TRANSPORTEDE SAÍDA;
TCE	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO;
TM	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE MOVIMENTAÇÃO.

Os valores de ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE AUTORIZADO descritos neste item "ii" são aplicáveis quando houver programação de QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS, nos termos do item 2.1.4 do Apêndice II do TCG, acima das QUANTIDADES DIÁRIAS CONTRATADAS, desde que dentro dos limites indicados na tabela abaixo. Quando tais limites não forem observados na hipótese de programação de QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS acima das QUANTIDADES DIÁRIAS CONTRATADAS, passará a ser devido o ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO, conforme descrito no item "iii' deste ANEXO II, Apêndice IV.

QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA (QDC)*	**Limites de Quantidade Excedente Autorizada**
QDC < 0,5 MM m³/d	50% x QDC
0,5 ≤ QDC < 1 MM m³/d	Maior entre: 40% x QDC ou 250mil m³/d
1 ≤ QDC < 1,5 MM m³/d	Maior entre: 30% x QDC ou 400mil m³/d
1,5 ≤ QDC < 4 MM m³/d	Maior entre: 20% x QDC ou 450mil m³/d
QDC ≥ 4 MM m³/d	Maior entre: 15% x QDC ou 800mil m³/d

(iii) ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO:

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

$$ESENAsaída = \sum_{i=1}^{N} (QENA_i) \times [2 \times (TS + TCE + TM)]$$

Onde:

ESENA	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;
N	corresponde ao número de DIAS OPERACIONAIS no MÊS em questão;
I	corresponde a um determinado DIA OPERACIONAL no MÊS em questão;
$QENA_i$	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;
TE	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE TRANSPORTE DE ENTRADA;
TS	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE TRANSPORTEDE SAÍDA;
TECE	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO;
TM	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE MOVIMENTAÇÃO.

(iv) ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA:

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

$$ECNUsaída = \sum_{i=1}^{N} [QDC_i - (QDA_i - QEA_i - QENA_i) - QFST_i] \times (TS + TCE)$$

Onde:

ECNU	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;
N	corresponde ao número de DIAS OPERACIONAIS no MÊS em questão;
I	corresponde a um determinado DIA OPERACIONAL no MÊS em questão;
QDC_i	corresponde à QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA para cada DIA OPERACIONAL no MÊS em questão;
QDA_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;
QEA_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;
$QENA_i$	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;
$QFST_i$	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;
TE	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE TRANSPORTEDE ENTRADA; e
TS	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE TRANSPORTEDE SAÍDA;
TCE	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE CAPACIDADE - EMPACOTAMENTO;

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

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

Onde:

EGEE	corresponde ao valor a ser pago em Reais pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR a título de ENCARGO DE GÁS E ENERGIA ELÉTRICA PARA USO NO SISTEMA no MÊS em questão;
QDA_i	corresponde ao somatório das QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS para cada DIA OPERACIONAL "***i***" do MÊS em questão, neste CONTRATO, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR;
$QDAT_i$	corresponde ao somatório das QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS TOTAIS para cada DIA OPERACIONAL "***i***" do MÊS em questão neste CONTRATO e nos demais contratos de transporte atendidos pela REDE DE TRANSPORTE, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR;
N	corresponde ao número de DIAS OPERACIONAIS no MÊS em questão;
I	corresponde a um determinado DIA OPERACIONAL no MÊS em questão;
M	corresponde a um determinado MÊS OPERACIONAL no MÊS em questão;
$CGUS_M$	corresponde ao valor do custo incorrido pelo TRANSPORTADOR para GÁS PARA USO NO SISTEMA, em Reais, no MÊS em questão;
CEE_M	corresponde ao valor do custo incorrido pelo TRANSPORTADOR para ENERGIA ELÉTRICA PARA USO NO SISTEMA, em Reais, no MÊS em questão.

Notas:

1- $CGUS_M$ corresponde ao valor do custo mensal incorrido pelo TRANSPORTADOR com aquisição de GÁS PARA USO NO SISTEMA, que será obtido pela soma das quantidades efetivamente recebidas de GÁS no MÊS em questão, por meio dos contratos de fornecimento de GUS multiplicado pelo preço da molécula de GÁS estabelecido nestes contratos. Tais montantes serão obtidos até o segundo dia útil do mês subsequente para efetiva cobrança aos carregadores, conforme fórmula acima definida.

2- No ENCARGO DE GÁS E ENERGIA ELÉTRICA PARA USO NO SISTEMA estão incluídos os custos referentes à aquisição do GÁS PARA USO NO SISTEMA, bem como da energia elétrica consumida em determinadas instalações do TRANSPORTADOR. Os custos referentes à energia elétrica serão rateados da mesma forma que os custos referentes ao GÁS PARA USO NO SISTEMA, proporcionalmente às QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS por cada um dos carregadores por MÊS.

3- Ainda que o GÁS PARA USO NO SISTEMA seja fornecido pelo CARREGADOR, o ENCARGO DE GÁS E ENERGIA ELÉTRICA PARA USO NO SISTEMA será devido para cobrança dos custos com energia elétrica.

4- O valor do $CGUS_M$ deverá ser atualizado pela variação da taxa do Sistema Especial de Liquidação e Custódia (SELIC) publicada pelo Banco Central do Brasil em seu sítio eletrônico, apurados e acumulados desde o dia em que o TRANSPORTADOR efetuar o pagamento no âmbito do contrato de fornecimento de GUS, até a data do efetivo pagamento do ENCARGO DE GÁS E ENERGIA ELÉTRICA PARA USO NO SISTEMA pelo CARREGADOR. De forma a implementar o previsto neste item, o TRANSPORTADOR poderá empregar projeções da variação da SELIC, conforme séries estatísticas consolidadas publicadas pelo Banco Central do Brasil, o qual poderá ser posteriormente ajustado por meio de emissão de novo CT-e (Conhecimento de Transporte eletrônico) ou Nota de Crédito, conforme aplicável, caso haja variação entre a SELIC projetada e a SELIC realizada.

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

Para cobrir os custos fixos em relação a eventual(is) GSA(s) BALANCEAMENTO e GSA(s) GUS que venha(m) a ser celebrado(s), o TRANSPORTADOR cobrará dos carregadores o ENCARGO DE CUSTOS FIXOS DE COMPRA E VENDA DE GÁS calculado de forma proporcional às CAPACIDADES CONTRATADAS vinculadas a determinado PORTFÓLIO.

$$E_{CFCVG} = \sum_{I}^{N}\left[\frac{QDCc_{GUS}}{QDCt_{GUS}}\right] x\ CF_{GUS} + \sum_{I}^{N}\left[\frac{QDCc_{BAL}}{QDCt_{BAL}}\right] x\ CF_{BAL(C)} + \sum_{I}^{N}\left[\frac{QDCc_{BAL}}{QDCt_{BAL}}\right] x\ CF_{BAL(V)+} \sum_{I}^{N}\left[\frac{QDCc_{BAL}}{QDCt_{BAL}}\right] x\ CT$$

Onde:

E_{CFCVG}	-	corresponde ao valor a ser pago em Reais pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR a título de ENCARGO DE CUSTOS FIXOS DE COMPRA E VENDA DE GÁS no MÊS em questão;
$QDCc_{GUS}$	-	corresponde 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
$QDCt_{GUS}$	-	corresponde ao somatório das QUANTIDADES DIÁRIAS CONTRATADAS estabelecida neste CONTRATO e nos demais contratos de transporte celebrados pelo TRANSPORTADOR para cada DIA OPERACIONAL " ***i*** " 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.
$QDCc_{BAL}$	-	corresponde a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA estabelecida neste CONTRATO para cada DIA OPERACIONAL " ***i*** " do MÊS;
$QDCt_{BAL}$	-	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.
N	-	corresponde ao número de DIAS OPERACIONAIS no MÊS em questão;
I	-	corresponde a um determinado DIA OPERACIONAL no MÊS em questão;

CF_{GUS}	-	corresponde ao valor dos custos fixos associados à reserva de infraestrutura logística para fornecer gás natural ao TRANSPORTADOR por meio do GSA GUS para fins de fornecimento de GUS.
$CF_{BAL(C)}$	-	corresponde ao valor dos custos fixos associados à reserva de infraestrutura logística para fornecer gás natural ao TRANSPORTADOR por meio do GSA BALANCEAMENTO para fins de BALANCEAMENTO.
$CF_{BAL(V)}$	-	corresponde ao valor dos custos fixos associados à reserva de infraestrutura logística para adquirir gás natural ao TRANSPORTADOR por meio do GSA BALANCEAMENTO.
CT	-	Corresponde ao valor dos custos não-recuperados incorridos pelo TRANSPORTADOR no âmbito do (i) GSA GUS para fim de GUS e do (ii) GSA BALANCEAMENTO para cumprimento de obrigações relacionadas com a instituição de garantias financeiras, entre outras.

Nota:

1- O valor do ENCARGO CUSTOS FIXOS DE COMPRA E VENDA DE GÁS deverá ser atualizado pela variação da taxa do Sistema Especial de Liquidação e Custódia (SELIC) publicada pelo Banco Central do Brasil em seu sítio eletrônico, apurados e acumulados desde o dia em que o TRANSPORTADOR efetuar o pagamento no âmbito do GSA BALANCEAMENTO, até a data do efetivo pagamento do ENCARGO DE CUSTOS FIXOS DE COMPRA E VENDA DE GÁS pelo CARREGADOR. De forma a implementar o previsto neste item, o TRANSPORTADOR poderá empregar projeções da variação da SELIC, conforme séries estatísticas consolidadas publicadas pelo Banco Central do Brasil, o qual poderá ser posteriormente ajustado por meio de emissão de novo CT-e (Conhecimento de Transporte eletrônico) ou Nota de Crédito, conforme aplicável, caso haja variação entre a SELIC projetada e a SELIC realizada.

B.2 Para fins de faturamento e emissão de DOCUMENTOS DE COBRANÇA, todas as QUANTIDADES DE GÁS empregadas no cálculo dos valores devidos serão convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR.

B.3 Na forma da Cláusula Nona do TCG, o CARREGADOR enviará uma NOTIFICAÇÃO para cobrança da penalidade por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, quando aplicável. Para fins de faturamento desta penalidade, as QUANTIDADES DE GÁS empregadas no cálculo dos valores devidos serão convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR.

B.4 Em conformidade com a LEGISLAÇÃO APLICÁVEL e para efeitos tributários, o TRANSPORTADOR confirma que os Conhecimentos de Transporte Eletrônico (CTE's) serão emitidos pela filial constante do quadro abaixo, a qual possui o número de identificação no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica – CNPJ igualmente abaixo descrito:

FILIAL	CNPJ	ENDEREÇO
Rio de Janeiro - MATRIZ	04.992.714/0001-84	Praia do Flamengo nº 200 andar 23º Bairro Flamengo CEP: 22.210-901 Rio de Janeiro - RJ
Macaé	04.992.714/0003-46	Estrada Hélio Rosa dos Santos N°1000 – Galpão 1 Bairro Imboassica CEP: 27.970-020 Macaé - RJ
Duque de Caxias	04.992.714/0004-27	Rua Elisa Maria S/N, Jardim Balneário Ana Clara CEP: 25.221-040 Duque de Caxias - -RJ
Japeri	04.992.714/0019-03	Estrada Pedra Lisa- S/N Bairro Pedra Lisa CEP: 26450-100 Japeri - RJ
Caraguatatuba/SP	04.992.714/0020-47	UTGCA - Caraguatatuba Rodovia Caraguatatuba - São Sebastião, S/N - KM 5 Bairro Pontal de Santa Marina CEP: 11.660-970 Caraguatatuba - SP
Guararema	04.992.714/0012-37	R. Francisco Freire 95 - sl 2, Centro, CEP: 08.900-000 Guararema - SP
Taubaté	04.992.714/0018-22	Estrada do Barreiro, 8391, Km 06 Parte CEP: 12.092-000 Taubaté - SP
São José dos Campos	04.992.714/0016-60	Rua Dr. Mauricio Diamante, 55, Sala B Bairro Centro CEP: 12.209-570 São José dos Campos - SP
Paulínia	04.992.714/0011-56	Rua Adelmo Piva, 36 Bairro Jardim Vista Alegre CEP: 13.140-186 Paulínia - SP
Cubatão	04.992.714/0002-65	Av. Bernardo Geisel Filho, nº 236 Bairro Jardim das Indústrias

		CEP: 11.555-010 Cubatão - SP
Guapimirim	04.992.714/0030-19	Rua Eduardo Garcia, nº 136, loja 25, Quadra 2, Lote A Bairro Centro CEP 25946- 220 Guapimirim - RJ

APÊNDICE V MODELO DE CARTA DE FIANÇA PARA GARANTIA

[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$ [•], a depender do PRODUTO contratado, calculado nos termos dos itens 15.2.1, 15.3 (i), 15.4 (i) e 15.5 (i) deste TCG celebrado entre a BENEFICIÁRIA e a AFIANÇADA em [•] (“Contrato”).

Esta CARTA DE FIANÇA BANCÁRIA é prestada com expressa renúncia pelo FIADOR ao benefício de ordem previsto no artigo 827, combinado com o artigo 828, I, e ainda aos benefícios previstos nos artigos 366, 834, 835, 837, 838, e 839 todos do Código Civil Brasileiro, e vigorará pelo prazo do CONTRATO, acrescido de 60 (sessenta) DIAS, a contar de .../.../..., vencendo, portanto, em .../.../.....

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

Uma vez decorrido o prazo de vigência deste instrumento, a BENEFICIÁRIA irá emitir o termo de exoneração, desde que todas as obrigações ora afiançadas, e eventualmente pendentes, tenham sido efetivamente adimplidas, sem eximir a AFIANÇADA de eventuais responsabilidades que porventura devam sobreviver ao encerramento do CONTRATO DE TRANSPORTE, tais como tratamento de dados pessoais, deveres de sigilo, foro, indenizações e incidências tributárias relacionadas à prestação dos serviços de transporte, se aplicáveis.

O FIADOR declara, ainda, sob as penas da lei, que esta CARTA DE FIANÇA BANCÁRIA foi emitida de acordo com as normas do Banco Central do Brasil, do Conselho Monetário Nacional, do seu estatuto social e que os seus signatários estão investidos dos poderes necessários.

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

Os termos em maiúscula caixa alta utilizados nesta CARTA DE FIANÇA BANCÁRIA deverão ter os

mesmos significados atribuídos a eles no CONTRATO, exceto se de outra forma aqui definidos.

Assim justas e acordadas, as PARTES celebram este Instrumento sob a forma eletrônica, a qual produz os mesmos efeitos legais da via assinada fisicamente, nos termos da Lei nº 13.874/2019 e do Decreto nº 10.278/2020, e acordam não contestar a sua validade, conteúdo, autenticidade e integridade. As PARTES convencionam, ainda, que este documento poderá ser assinado de forma manuscrita ou por meio eletrônico, ainda que por meio de plataforma de assinatura eletrônica não credenciada pela Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira (ICP-Brasil) e sem certificado de assinatura digital, nos termos do art. 10, § 2º, da Medida Provisória nº 2.200-2/2001.

Esta CARTA DE FIANÇA BANCÁRIA é emitida em 01 (uma) via.

Rio de Janeiro, [•] de [•] de 202[•]

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

PRODUTOS ANUAL

PRODUTOS DE CURTO PRAZO

[EXTRAORDINÁRIO]

ENTRE

NOVA TRANSPORTADORA DO SUDESTE S.A. - NTS

E

[CARREGADOR]

vinculado ao CONTRATO MASTER

NOVA TRANSPORTADORA DO SUDESTE S.A. - NTS, sociedade anônima, com sede na Praia do Flamengo, nº 200, salas 2201 e 2301, na cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, inscrita no CNPJ/ME sob o nº 04.992.714/0001-84, doravante denominada "TRANSPORTADOR", neste ato representada por seus representantes legais na forma de seu Estatuto Social, e, de outro lado,

PETROCHINA INTERNATIONAL (TRADING) BRAZIL LTDA., sociedade com sede na Rua Laulo Muller, nº 116, na cidade de Rio de Janeiro, Estado de Rio de Janeiro inscrita no CNPJ/ME sob o nº 21.082.216/0001-13 doravante denominada "CARREGADOR" neste ato representada por seus representantes legais na forma de seu Estatuto/Contrato Social.

Também denominadas, isoladamente, "PARTE" e, em conjunto, "PARTES"

CONSIDERANDO QUE:

a) o TRANSPORTADOR possui e opera um sistema de dutos de transporte de gás natural também referido neste CONTRATO como REDE DE TRANSPORTE distribuída nos Estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais e detém as autorizações emitidas pela ANP, nos termos da legislação aplicável;

b) a Lei nº 14.134, de 08/04/2021 estabeleceu que os serviços de transporte de gás natural serão oferecidos no regime de contratação de capacidade por entrada e saída, e a entrada e a saída de gás natural poderão ser contratadas independentemente uma da outra;

c) 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;

d) 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;

e) o TRANSPORTADOR é parte de um contrato para prestação de serviço de transporte de gás natural denominado GTA MALHA SE, celebrado com a Petróleo Brasileiro S.A. (Petrobras), com capacidade contratada de transporte de 43,8 MM m³/dia (quarenta e três milhões e oitocentos mil metros cúbicos por dia nas CONDIÇÕES DE REFERÊNCIA) e

vigência até dezembro de 2025 (“CONTRATO MALHA SE”);

f) o TRANSPORTADOR é parte de um contrato para prestação de serviço de transporte de gás natural denominado GTA GASPAJ, celebrado com a Petrobras, com capacidade contratada de transporte de 5MM m³/dia (5 milhões de metros cúbicos por dia nas CONDIÇÕES DE REFERÊNCIA) e vigência até janeiro de 2030 (“CONTRATO Paulínia-Jacutinga”);

g) o TRANSPORTADOR é parte de um contrato para prestação de serviço de transporte de gás natural denominado GTA GASDUC III, celebrado com a Petrobras, com capacidade contratada de transporte de 40 MM m³/dia (quarenta milhões de metros cúbicos por dia nas CONDIÇÕES DE REFERÊNCIA) e vigência até novembro de 2030 (“CONTRATO GASDUC III”);

h) o TRANSPORTADOR é parte de um contrato para prestação de serviço de transporte de gás natural denominado GTA MALHAS II, celebrado com a Petrobras, com capacidade contratada de transporte de 49,4 MM m³/dia (quarenta e quatro milhões e quatrocentos mil metros cúbicos por dia nas CONDIÇÕES DE REFERÊNCIA) e vigência até outubro de 2031 (“MALHAS II”);

i) o TRANSPORTADOR é parte de um contrato para prestação de serviço de transporte de gás natural denominado GTA GASTAU, celebrado com a Petrobras, com capacidade contratada de transporte de 20 MM m³/dia (vinte milhões de metros cúbicos por dia nas CONDIÇÕES DE REFERÊNCIA) e vigência até novembro de 2031 (“GASTAU”);

j) o CARREGADOR detém autorização da ANP, que o habilita a exercer a atividade de carregamento, e, portanto, está apto para contratar SERVIÇO DE TRANSPORTE [FIRME] [EXTRAORDINÁRIO] junto ao TRANSPORTADOR;

k) 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 CONTRATAÇÃO 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 TRANSPORTE entre as PARTES, na hipótese de efetiva ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE em favor do CARREGADOR;

l) O CARREGADOR participou de PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE Instaurado pelo TRANSPORTADOR para contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, [mas em virtude da ocorrência de atrasos na conclusão do POCC, conforme previsto no item 4.4 do CONTRATO MASTER, o TRANSPORTADOR passou a ofertar o SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO de acordo com o previsto no Anexo I-A do CONTRATO MASTER] tendo ao término do referido procedimento obtido a ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE no PONTO DE ENTRADA indicado no item 4.2 deste CONTRATO em seu favor;

m) [Em razão do indicado no considerando acima, o presente CONTRATO está sujeito a uma

condição resolutiva que determina o seu encerramento a partir da conclusão do POCC, conforme estipulado na Cláusula Sétima abaixo]

n) 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"); e

o) O CARREGADOR deseja contratar o SERVIÇO DE TRANSPORTE [FIRME] [EXTRAORDINÁRIO] DE ENTRADA para o PONTO DE ENTRADA, pela QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA alocada que foram determinadas pelo PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE, nos termos e condições previamente acordados pelas PARTES no CONTRATO MASTER;

p) O CARREGADOR cumpriu com todas as condições precedentes para assinatura de CONTRATO DE TRANSPORTE com o TRANSPORTADOR, previstas no item 5.2. do CONTRATO MASTER; e

q) As TARIFAS DE TRANSPORTE FIRME do presente CONTRATO DE TRANSPORTE foi aprovada pela ANP para os CONTRATOS DE TRANSPORTE no REGIME DE ENTRADA E SAÍDA, na forma da regulamentação da ANP, tendo sido adaptada e aprovada para os PRODUTOS DE CAPACIDADE considerados nas regras do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE.

Assim sendo, têm justo e acordado celebrar este Contrato de Serviço de Transporte [Firme] [Extraordinário] de Entrada ("CONTRATO DE TRANSPORTE" ou "CONTRATO"), conforme as seguintes cláusulas e condições:

CLÁUSULA PRIMEIRA – ESTRUTURA, DEFINIÇÕES DE TERMOS E INTERPRETAÇÃO

1.1 Este CONTRATO DE TRANSPORTE é celebrado no âmbito do CONTRATO MASTER, sendo regido pelos termos e condições gerais nele acordados (incluindo seus ANEXOS, assim como pelas informações contidas no POC, conforme item 1.2.3 do CONTRATO MASTER), os quais são incorporados aqui integralmente por referência, podendo ser atualizados na forma prevista no referido CONTRATO MASTER, além das cláusulas específicas pactuadas neste instrumento, constituindo um único instrumento jurídico, válido e exigível de acordo com os seus termos, devendo 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 e o CONTRATO MASTER, prevalecerá o disposto neste CONTRATO. Na hipótese de conflito entre o disposto nos ANEXOS do CONTRATO MASTER, prevalecerá o disposto no TCG.

1.4 Exceto se expressamente indicado de outra forma neste CONTRATO DE TRANSPORTE, as referências a qualquer contrato ou instrumento incluem os mesmos e quaisquer aditivos, novações, suplementos, modificações, variações ou substituições, que venham a ocorrer de tempos em tempos.

1.5 Nenhuma regra de interpretação deste CONTRATO DE TRANSPORTE será aplicada em desfavor de uma PARTE sob a alegação de ter essa PARTE elaborado e/ou apresentado o referido documento.

CLÁUSULA SEGUNDA – OBJETO

2.1. O objeto deste CONTRATO DE TRANSPORTE é a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE [FIRME] [EXTRAORDINÁRIO] a partir do PONTO DE ENTRADA indicado no item 4.2 deste CONTRATO DE TRANSPORTE, pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR, em cada DIA OPERACIONAL, por meio da REDE DE TRANSPORTE, na forma, prazo e condições estipuladas neste CONTRATO DE TRANSPORTE.

2.2. A QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA e o PONTO DE ENTRADA e eventual alteração das TARIFAS DE TRANSPORTE FIRME 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. A QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA por PONTO DE ENTRADA está estabelecida no item 4.1 deste CONTRATO.

2.4. O SERVIÇO DE TRANSPORTE [FIRME] [EXTRAORDINÁRIO] objeto do presente CONTRATO DE TRANSPORTE será prestado concomitantemente ao SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME relativos aos CONTRATOS LEGADOS, razão pela qual este CONTRATO DE TRANSPORTE estabelece condições para preservar os direitos das partes já constituídos no âmbito dos CONTRATOS LEGADOS.

CLÁUSULA TERCEIRA – TARIFAS DE TRANSPORTE

3.1. As TARIFAS DE TRANSPORTE aplicáveis ao presente CONTRATO são TE - TARIFA DE TRANSPORTE DE ENTRADA, TM – TARIFA DE MOVIMENTAÇÃO e TCE – TARIFA DE CAPACIDADE – EMPACOTAMENTO, sendo que os respectivos valores poderão ser consultados a qualquer tempo, diretamente no POC ou Sítio Eletrônico do TRANSPORTADOR.

3.2. Sem prejuízo de eventual TARIFA FLUTUANTE, 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 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, PONTO DE ENTRADA E QUALIDADE DA CONTRATAÇÃO

4.1. A QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA do presente CONTRATO DE TRANSPORTE é de [-] MIL metros cúbicos de GÁS por DIA.

4.2 O PONTO DE ENTRADA do presente CONTRATO DE TRANSPORTE 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.

4.3 A qualidade da contratação é [-]
No caso de CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE ENTRADA na qualidade de NOMINAÇÃO RESTRITA, tal capacidade somente poderá ser usada numa base firme em combinação com ZONAS DE SAÍDA da ZONA DE CAPACIDADE LIVRE [-].

CLÁUSULA QUINTA – INÍCIO E PERÍODO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE [FIRME] [EXTRAORDINÁRIO] DE ENTRADA

5.1. A prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE [FIRME] [EXTRAORDINÁRIO] iniciar-se-á no [dia] de [mês] de [ano] ou na data em que não mais existirem as situações impeditivas previstas no item 5.2 abaixo, o que ocorrer primeiro ("DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE") e encerrar-se-á no [dia] de [mês] de [ano] ("PERÍODO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE") ou na data de implementação da condição resolutiva prevista na Cláusula Sétima deste CONTRATO. Qualquer alteração da DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE deverá ser feita por termo aditivo ao presente CONTRATO DE TRANSPORTE.

5.2. O TRANSPORTADOR não será obrigado a iniciar a prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME e o CARREGADOR não estará obrigado a tomar o SERVIÇO DE TRANSPORTE [FIRME] [EXTRAORDINÁRIO] nos termos previstos neste CONTRATO, em qualquer dos seguintes casos:

(i) o CARREGADOR deixar de atender, a qualquer tempo, as condições precedentes previstas no item 5.2 do CONTRATO MASTER;

(ii) ocorrência de um evento de FORÇA MAIOR;

(iii) não outorga, revogação ou suspensão das AUTORIZAÇÕES GOVERNAMENTAIS do TRANSPORTADOR para a operação da REDE DE TRANSPORTE;

(iv) inexistência de condições operacionais da REDE DE TRANSPORTE, desde que não tenha sido causada pelo TRANSPORTADOR;

(v) inadimplemento ou mora do CARREGADOR no cumprimento de qualquer obrigação por ele assumida no CONTRATO MASTER ou em qualquer outro contrato de transporte vinculado ao CONTRATO MASTER, incluindo sem limitação a apresentação da(s)

GARANTIA(S) DO CONTRATO, na forma e prazos dispostos de acordo com a Cláusula Quinze do TCG;

(vi) não credenciamento ou descredenciamento do CARREGADOR ou quaisquer outras ações pertinentes, de acordo com a LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, para aplicação de tratamento diferenciado às obrigações tributárias relacionadas às operações de circulação e prestações de serviço de transporte de gás natural por meio de gasoduto, ao qual o TRANSPORTADOR tenha aderido ou esteja vinculado ou credenciado e, para o qual, a fruição do regime fiscal diferenciado também exija a adesão, vinculação ou credenciamento do CARREGADOR, nos Estados da Federação aplicáveis; e/ou

(vii) não adesão, vinculação ou credenciamento, pelo CARREGADOR, ao Ajuste SINIEF nº 03 de 3 de abril de 2018 e ao Ato COTEPE, ou a qualquer ato normativo subsequente que venha a substituí-los.

5.3. Exceto nos casos previstos no item 5.2 acima e nos demais casos previstos no TCG, que não configuram FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, caso o TRANSPORTADOR não esteja apto a iniciar a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE [FIRME] [EXTRAORDINÁRIO] na data estabelecida no item 5.1 acima, no todo ou em parte, tal fato será considerado uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, sendo aplicável como única reparação exigível pelo CARREGADOR o disposto nas Cláusulas Oitava e Nona do TCG, ficando o TRANSPORTADOR desobrigado de pagar qualquer outra penalidade ou indenização ao CARREGADOR pelo atraso no início da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE.

CLÁUSULA SEXTA – PRAZO DE VIGÊNCIA E TÉRMINO

6.1 O presente CONTRATO DE TRANSPORTE vigorará a partir da data de sua assinatura até a data do encerramento do PERÍODO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, conforme previsto no item 5.1 do presente CONTRATO DE TRANSPORTE.

CLÁUSULA SÉTIMA – CONDIÇÃO RESOLUTIVA

7.1 Somente para a prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO, a partir da conclusão do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE, na modalidade firme, nos termos do Artigo 24, inciso II, da Resolução ANP nº 11/2016, conforme modificada pela Resolução ANP nº 961/2023, este CONTRATO será considerado resolvido de pleno direito sem qualquer responsabilidade para qualquer das PARTES (salvo as obrigações contratuais contraídas por qualquer das PARTES antes da data de resolução), independentemente de haver CAPACIDADE DISPONÍVEL remanescente na ZONA DE SAÍDA ou PONTO DE ENTRADA em questão. A data da resolução do presente CONTRATO será o DIA anterior à data de início do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, tal como estipulado no CRONOGRAMA do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE ANUAL.

CLÁUSULA OITAVA – DECLARAÇÕES E GARANTIAS

8.1 Cada uma das PARTES declara e garante à outra que, na data de celebração deste CONTRATO DE TRANSPORTE e durante toda a sua vigência:

(i) Não é necessária qualquer autorização societária ou obteve todas as autorizações necessárias, conforme seus documentos societários, para celebrar o presente CONTRATO DE TRANSPORTE;

(ii) As suas obrigações oriundas deste CONTRATO DE TRANSPORTE e dos demais instrumentos a ele relacionados foram validamente assumidas e são plenamente exigíveis em conformidade com seus próprios termos;

(iii) A(s) pessoa(s) natural(is) que assina(m) este CONTRATO DE TRANSPORTE na qualidade de seu(s) representante(s) legal(is) detém(êm) os poderes necessários para assiná-lo, sem qualquer reserva ou limitação e sem a necessidade de obtenção de qualquer autorização legal, contratual ou estatutária que, nesta data, ainda não tenha sido obtida;

(iv) A celebração deste CONTRATO DE TRANSPORTE e/ou o cumprimento das obrigações nele contempladas não conflitam com (i) qualquer dispositivo de seus documentos societários, (ii) qualquer LEGISLAÇÃO APLICÁVEL à PARTE; (iii) qualquer contrato do qual seja parte; e/ou (d) qualquer determinação, intimação, decisão ou ordem emitida por qualquer AUTORIDADE GOVERNAMENTAL que possa afetar, direta ou indiretamente, a sua capacidade de celebrar e cumprir as disposições deste CONTRATO DE TRANSPORTE;

(v) Possui plena capacidade e experiência para celebração e execução do CONTRATO DE TRANSPORTE e está ciente de todas as circunstâncias, regras e riscos relacionados com o CONTRATO DE TRANSPORTE; e

(vi) em relação às operações, serviços e outras atividades relativas a este CONTRATO DE TRANSPORTE, cumprem e cumprirão com o disposto nas Cláusulas Vinte e Dois e Vinte e Três do TCG.

CLÁUSULA NONA – DISPOSIÇÕES GERAIS

9.1. Lei aplicável. Este CONTRATO será regido e interpretado de conformidade com as leis da República Federativa do Brasil.

9.2. Notificações.

9.2.1. Todas as comunicações entre as PARTES relacionadas a este CONTRATO DE TRANSPORTE deverão ser enviadas por escrito, em português, para os endereços abaixo indicados, observado que apenas as comunicações e notificações enviadas para os endereços abaixo serão válidas para fins deste CONTRATO DE TRANSPORTE, e serão consideradas entregues: (i) quando enviadas por carta registrada (com aviso de recebimento), na data da efetiva entrega no endereço do destinatário; (ii) quando enviadas por correio eletrônico, na data de confirmação de recebimento do e-mail no servidor do destinatário; (iii)

quando entregues pessoalmente, na data em que for entregue; ou (iv) quando enviadas por qualquer outro meio que venha a ser acordado por escrito pelas PARTES, desde que tal meio permita confirmação de recebimento:

Se para o TRANSPORTADOR:

NOVA TRANSPORTADORA DO SUDESTE S.A. – NTS
Endereço: Praia do Flamengo 200, Salas 2201 e 2301, Flamengo
CEP 22210-901
Rio de Janeiro – RJ
Telefone: (21) 3250-9153
Em atenção a: Beatriz Fonseca
Endereço eletrônico: beatriz.fonseca@ntsbrasil.com

Se para o CARREGADOR:

PETROCHINA INTERNATIONAL (TRADING) BRAZIL LTDA.
Rua Lauro Muller
Rio de Janeiro /RJ CEP 22290-906
Telefone: (DDD)
Em atenção a Liu Pengjun
Endereço eletrônico: liu.pengjun@petrochina-br.com
Em atenção a Yunchao Yong
Endereço eletrônico:

9.2.1. As NOTIFICAÇÕES serão consideradas entregues na data do respectivo recebimento ou recusa de recebimento.

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

9.3. Tolerância

9.3.1 Eventual tolerância quanto ao cumprimento dos prazos e condições estabelecidos no CONTRATO DE TRANSPORTE e/ou seus Anexos não importará alteração ou novação das disposições ora pactuadas ou renúncia a qualquer direito decorrente do CONTRATO DE TRANSPORTE e seus Anexos. Qualquer alteração ou novação das disposições ora pactuadas ou renúncia a qualquer direito decorrente do CONTRATO e/ou seus Anexos apenas será válida se feita por escrito, em documento próprio assinado por ambas as PARTES.

9.4. Modificações.

9.4.1. Qualquer alteração ou novação das disposições ora pactuadas ou renúncia a qualquer direito

decorrente deste CONTRATO DE TRANSPORTE apenas será válida se feita por escrito, em documento próprio assinado por ambas as PARTES.

9.4.2. Este CONTRATO DE TRANSPORTE não poderá ser alterado senão em linha com o disposto no item 9.4.2 do CONTRATO MASTER e na Cláusula Vinte do TCG.

9.4.3. 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 nos itens 20.2 a 20.5 do TCG.

9.5. 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.

9.6. 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 inexequível de acordo com a LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, (i) tal ilegalidade ou inexequibilidade não afetará a validade das suas demais disposições, nem das disposições de qualquer contrato de transporte celebrado entre as PARTES, e (ii) este CONTRATO DE TRANSPORTE e/ou o CONTRATO MASTER continuará a vigorar em conformidade com as suas demais disposições, como se tal disposição ilegal ou inexequível 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 inexequíveis.

9.7. Não impedimento. A celebração pelo CARREGADOR deste CONTRATO DE TRANSPORTE, não o impede de celebrar novos contratos de transporte com o TRANSPORTADOR.

9.8. Resolução de disputas. Qualquer disputa oriunda deste CONTRATO DE TRANSPORTE ou a ele relacionada será resolvida conforme as regras previstas na Cláusula Décima Quarta do TCG.

9.9. Concordância das Partes

9.9.1 As PARTES confirmam que negociaram e celebraram este CONTRATO DE TRANSPORTE seguindo os princípios de probidade e boa-fé, os quais deverão ser observados pelas PARTES durante toda a execução deste CONTRATO DE TRANSPORTE.

9.10. Assinatura Eletrônica. As PARTES reconhecem que este documento assinado eletronicamente pelas PARTES e testemunhas produz os mesmos efeitos legais da via assinada fisicamente, nos termos da Lei nº 13.874/2019 e do Decreto nº 10.278/2020, e acordam não contestar a sua validade, conteúdo, autenticidade e integridade. As PARTES convencionam, ainda, que este documento poderá ser assinado de forma manuscrita ou por meio eletrônico, ainda que por meio de plataforma de assinatura eletrônica não credenciada

pela Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira (ICP-Brasil) e sem certificado de assinatura digital, nos termos do art. 10, § 2º, da Medida Provisória nº 2.200-2/2001.

9.11. Plano de Contingência. Uma vez elaborado plano de contingência por transportadores e carregadores, incluindo as PARTES, e aprovado pela ANP nos termos art. 35 da Lei nº 14.134, de 8 de abril de 2021, as PARTES reconhecem que deverão observar os termos do plano de contingência, que poderá acarretar, dentre outros, na eventual suspensão de obrigações e penalidades enquanto durar a contingência, nos termos dos artigos 34 a 40 da Lei nº 14.134, de 8 de abril de 2021.

[Cidade]/[sigla do estado], [dia] de [mês] de [ano].

NOVA TRANSPORTADORA DO SUDESTE S.A. – NTS

Por **[Nome completo]** [Cargo]	Por **[Nome completo]** [Cargo]

[**DENOMINAÇÃO SOCIAL DO CARREGADOR**]

Por **[Nome completo]** [Cargo]	Por **[Nome completo]** [Cargo]

TESTEMUNHAS:

[Nome completo] CPF/MF [•]	[Nome completo] CPF/MF [•]

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

PRODUTOS ANUAIS

PRODUTOS DE CURTO PRAZO

[EXTRAORDINÁRIO]

ENTRE

NOVA TRANSPORTADORA DO SUDESTE S.A. - NTS

E

[CARREGADOR]

vinculado ao CONTRATO MASTER

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

NOVA TRANSPORTADORA DO SUDESTE S.A. - NTS, sociedade anônima, com sede na Praia do Flamengo, nº 200, salas 2201 e 2301, na cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, inscrita no CNPJ/ME sob o nº 04.992.714/0001-84, doravante denominada "TRANSPORTADOR", neste ato representada por seus representantes legais na forma de seu Estatuto Social, e, de outro lado,

[CARREGADOR], sociedade com sede na [-], nº [-], na cidade de [-], Estado de [-] inscrita no CNPJ/ME sob o nº [-] doravante denominada "CARREGADOR" neste ato representada por seus representantes legais na forma de seu Estatuto/Contrato Social.

Também denominadas, isoladamente, "PARTE" e, em conjunto, "PARTES"

CONSIDERANDO QUE:

a) o TRANSPORTADOR possui e opera um sistema de dutos de transporte de gás natural também referido neste CONTRATO como REDE DE TRANSPORTE distribuída nos Estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais e detém as autorizações de operação emitidas pela ANP, nos termos da legislação aplicável;

b) a Lei nº 14.134, de 08/04/2021 estabeleceu que os serviços de transporte de gás natural serão oferecidos no regime de contratação de capacidade por entrada e saída, e a entrada e a saída de gás natural poderão ser contratadas independentemente uma da outra;

c) 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;

d) 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;

e) o TRANSPORTADOR é parte de um contrato para prestação de serviço de transporte de gás natural denominado GTA MALHA SE, celebrado com a Petróleo Brasileiro S.A. (Petrobras), com capacidade contratada de transporte de 43,8 MM m³/dia (quarenta e três milhões e oitocentos mil metros cúbicos por dia nas CONDIÇÕES DE REFERÊNCIA) e

vigência até dezembro de 2025 (“CONTRATO MALHA SE”);

f) o TRANSPORTADOR é parte de um contrato para prestação de serviço de transporte de gás natural denominado GTA GASPAJ, celebrado com a Petrobras, com capacidade contratada de transporte de 5MM m³/dia (5 milhões de metros cúbicos por dia nas CONDIÇÕES DE REFERÊNCIA) e vigência até janeiro de 2030 (“CONTRATO Paulínia-Jacutinga”);

g) o TRANSPORTADOR é parte de um contrato para prestação de serviço de transporte de gás natural denominado GTA GASDUC III, celebrado com a Petrobras, com capacidade contratada de transporte de 40 MM m³/dia (quarenta milhões de metros cúbicos por dia nas CONDIÇÕES DE REFERÊNCIA) e vigência até novembro de 2030 (“CONTRATO GASDUC III”);

h) o TRANSPORTADOR é parte de um contrato para prestação de serviço de transporte de gás natural denominado GTA MALHAS II, celebrado com a Petrobras, com capacidade contratada de transporte de 49,4 MM m³/dia (quarenta e quatro milhões e quatrocentos mil metros cúbicos por dia nas CONDIÇÕES DE REFERÊNCIA) e vigência até outubro de 2031 (“MALHAS II”);

i) o TRANSPORTADOR é parte de um contrato para prestação de serviço de transporte de gás natural denominado GTA GASTAU, celebrado com a Petrobras, com capacidade contratada de transporte de 20 MM m³/dia (vinte milhões de metros cúbicos por dia nas CONDIÇÕES DE REFERÊNCIA) e vigência até novembro de 2031 (“GASTAU”);

j) o CARREGADOR detém autorização da ANP, que o habilita a exercer a atividade de carregamento, e, portanto, está apto para contratar SERVIÇO DE TRANSPORTE [FIRME] [EXTRAORDINÁRIO] junto ao TRANSPORTADOR;

k) 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 CONTRATAÇÃO 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 TRANSPORTE entre as PARTES, na hipótese de efetiva ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE em favor do CARREGADOR;

l) O CARREGADOR participou de PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE Instaurado pelo TRANSPORTADOR para contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, [mas em virtude da ocorrência de atrasos na conclusão do POCC, conforme previsto no item 4.4 do CONTRATO MASTER, o TRANSPORTADOR passou a ofertar o SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO de acordo com o previsto no Anexo I-A do CONTRATO MASTER] tendo ao término do referido procedimento obtido a alocação de CAPACIDADE DE TRANSPORTE na ZONA DE SAÍDA indicado no item 4.2 deste CONTRATO em seu favor;

m) [Em decorrência do indicado no considerando acima, o presente CONTRATO está sujeito

a uma condição resolutiva que determina o encerramento da sua vigência mediante a conclusão do POCC, conforme estipulado na Cláusula Sétima abaixo;]

n) 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"); e

o) O CARREGADOR deseja contratar o SERVIÇO DE TRANSPORTE [FIRME] [EXTRAORDINÁRIO] DE SAÍDA na ZONA DE SAÍDA, pela QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA alocada que foram determinadas pelo PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE, nos termos e condições previamente acordados pelas PARTES no CONTRATO MASTER;

p) O CARREGADOR cumpriu com todas as condições precedentes para assinatura de CONTRATO DE TRANSPORTE com o TRANSPORTADOR, previstas no item 5.2 do CONTRATO MASTER; e

q) As TARIFAS DE TRANSPORTE FIRME do presente CONTRATO DE TRANSPORTE foi aprovada pela ANP para os CONTRATOS DE TRANSPORTE no REGIME DE ENTRADA E SAÍDA, na forma da regulamentação da ANP, tendo sido adaptada e aprovada para os PRODUTOS DE CAPACIDADE considerados nas regras do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE.

Assim sendo, têm justo e acordado celebrar este Contrato de Serviço de Transporte Firme de Saída ("CONTRATO DE TRANSPORTE" ou "CONTRATO"), conforme as seguintes cláusulas e condições:

CLÁUSULA PRIMEIRA – ESTRUTURA, DEFINIÇÕES DE TERMOS E INTERPRETAÇÃO

1.1 Este CONTRATO DE TRANSPORTE é celebrado no âmbito do CONTRATO MASTER, sendo regido pelos termos e condições gerais nele acordados (incluindo seus ANEXOS, assim como pelas informações contidas no POC, conforme item 1.2.3 do CONTRATO MASTER), os quais são incorporados aqui integralmente por referência, podendo ser atualizados na forma prevista no referido CONTRATO MASTER, além das cláusulas específicas pactuadas neste instrumento, constituindo um único instrumento jurídico, válido e exigível de acordo com os seus termos, devendo 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 e o CONTRATO MASTER, prevalecerá o disposto neste CONTRATO. Na hipótese de conflito entre o disposto nos

ANEXOS do CONTRATO MASTER, prevalecerá o disposto no TCG.

1.4 Exceto se expressamente indicado de outra forma neste CONTRATO DE TRANSPORTE, as referências a qualquer contrato ou instrumento incluem os mesmos e quaisquer aditivos, novações, suplementos, modificações, variações ou substituições, que venham a ocorrer de tempos em tempos.

1.5 Nenhuma regra de interpretação deste CONTRATO DE TRANSPORTE será aplicada em desfavor de uma PARTE sob a alegação de ter essa PARTE elaborado e/ou apresentado o referido documento.

CLÁUSULA SEGUNDA – OBJETO

2.1. O objeto deste CONTRATO DE TRANSPORTE é a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE [FIRME] [EXTRAORDINÁRIO] até a ZONA DE SAÍDA indicado no item 4.2 deste CONTRATO DE TRANSPORTE, pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR, em cada DIA OPERACIONAL, por meio da REDE DE TRANSPORTE, na forma, prazo e condições estipuladas neste CONTRATO DE TRANSPORTE.

2.2. A QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA e a ZONA DE SAÍDA e eventual alteração das TARIFAS DE TRANSPORTE FIRME 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. A QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA por ZONA DE SAÍDA está estabelecida no item 4.1 deste CONTRATO.

2.4. O SERVIÇO DE TRANSPORTE [FIRME] [EXTRAORDINÁRIO] objeto do presente CONTRATO DE TRANSPORTE será prestado concomitantemente ao SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME relativos aos CONTRATOS LEGADOS, razão pela qual este CONTRATO DE TRANSPORTE estabelece condições para preservar os direitos das partes já constituídos no âmbito dos CONTRATOS LEGADOS.

CLÁUSULA TERCEIRA – TARIFAS DE TRANSPORTE

3.1. As TARIFAS DE TRANSPORTE aplicáveis ao presente CONTRATO são TS - TARIFA DE TRANSPORTE DE SAÍDA, TM – TARIFA DE MOVIMENTAÇÃO e TCE – TARIFA DE CAPACIDADE – EMPACOTAMENTO, sendo que os respectivos valores poderão ser consultados a qualquer tempo, diretamente no POC ou Sítio Eletrônico do TRANSPORTADOR.

3.2. Sem prejuízo de eventual TARIFA FLUTUANTE, 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 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, ZONA DE SAÍDA E QUALIDADE DA CONTRATAÇÃO

4.1. A QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA do presente CONTRATO DE TRANSPORTE é de [-] MIL metros cúbicos de GÁS por DIA.

4.2 A ZONA DE SAÍDA do presente CONTRATO DE TRANSPORTE é [-].
Aplicam-se a referida ZONA DE SAÍDA as correspondentes condições de tolerâncias, vazões e intervalos de pressão especificadas no Anexo II, Apêndice III do CONTRATO MASTER.

4.3 A qualidade da contratação é [-].
No caso de CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE SAÍDA na qualidade de NOMINAÇÃO RESTRITA, tal capacidade somente poderá ser usada numa base firme em combinação com PONTO DE ENTRADA da ZONA DE CAPACIDADE LIVRE [-].

CLÁUSULA QUINTA – INÍCIO E PERÍODO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE [FIRME] [EXTRAORDINÁRIO] DE SAÍDA

5.1. A prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME iniciar-se-á no dia [dia] de [mês] de [ano] ou na data em que não mais existirem as situações impeditivas previstas no item 5.2 abaixo, o que ocorrer primeiro (“DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE”) e encerrar-se-á no [dia] de [mês] de [ano] (“PERÍODO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE”), [ou na data de implementação da condição resolutiva prevista na Cláusula Sétima deste CONTRATO]. Qualquer alteração da DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE deverá ser feita por termo aditivo ao presente CONTRATO DE TRANSPORTE.

5.2. O TRANSPORTADOR não será obrigado a iniciar a prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME e o CARREGADOR não estará obrigado a tomar o SERVIÇO DE TRANSPORTE [FIRME] [EXTRAORDINÁRIO] nos termos previstos neste CONTRATO, em qualquer dos seguintes casos:

(i) O CARREGADOR deixar de atender, a qualquer tempo, as condições precedentes previstas no item 5.2 do CONTRATO MASTER;

(ii) ocorrência de um evento de FORÇA MAIOR;

(iii) não outorga, revogação ou suspensão das AUTORIZAÇÕES GOVERNAMENTAIS do TRANSPORTADOR para a operação da REDE DE TRANSPORTE;

(iv) inexistência de condições operacionais da REDE DE TRANSPORTE, desde que não tenha sido causada pelo TRANSPORTADOR;

(v) inadimplemento ou mora do CARREGADOR no cumprimento de qualquer obrigação por ele assumida no CONTRATO MASTER ou em qualquer outro contrato de transporte vinculado ao CONTRATO MASTER, incluindo sem limitação a apresentação da(s) GARANTIA(S) DO CONTRATO, na forma e prazos dispostos de acordo com a Cláusula

Quinze do TCG;

(vi) não credenciamento ou descredenciamento do CARREGADOR ou quaisquer outras ações pertinentes, de acordo com a LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, para aplicação de tratamento diferenciado às obrigações tributárias relacionadas às operações de circulação e prestações de serviço de transporte de gás natural por meio de gasoduto, ao qual o TRANSPORTADOR tenha aderido ou esteja vinculado ou credenciado e, para o qual, a fruição do regime fiscal diferenciado também exija a adesão, vinculação ou credenciamento do CARREGADOR, nos Estados da Federação aplicáveis; e

(vii) não adesão, vinculação ou credenciamento, pelo CARREGADOR, ao Ajuste SINIEF nº 03 de 3 de abril de 2018 e ao Ato COTEPE, ou a qualquer ato normativo subsequente que venha a substituí-los.

5.3 Exceto nos casos previstos no item 5.2 acima e nos demais casos previstos no TCG, que não configuram FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, caso o TRANSPORTADOR não esteja apto a iniciar a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE [FIRME] [EXTRAORDINÁRIO] na data estabelecida no item 5.1 acima, no todo ou em parte, tal fato será considerado uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, sendo aplicável como única reparação exigível pelo CARREGADOR o disposto nas Cláusulas Oitava e Nona do TCG, ficando o TRANSPORTADOR desobrigado de pagar qualquer outra penalidade ou indenização ao CARREGADOR pelo atraso no início da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE.

CLÁUSULA SEXTA – PRAZO DE VIGÊNCIA E TÉRMINO

6.1 O presente CONTRATO DE TRANSPORTE vigorará a partir da data de sua assinatura até a data do encerramento do PERÍODO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, conforme previsto no item 5.1 do presente CONTRATO DE TRANSPORTE.

CLÁUSULA SÉTIMA – CONDIÇÃO RESOLUTIVA

7.1 Somente para a prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO, a partir da conclusão do PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE, na modalidade firme, nos termos do Artigo 24, inciso II da Resolução ANP nº 11/2016, conforme modificada pela Resolução ANP nº 961/2023, este CONTRATO será considerado resolvido de pleno direito sem qualquer responsabilidade para qualquer das PARTES (salvo as obrigações contratuais contraídas por qualquer das PARTES antes da data de resolução), independentemente de haver CAPACIDADE DISPONÍVEL remanescente na ZONA DE SAÍDA ou PONTO DE ENTRADA em questão. A data da resolução do presente CONTRATO será o DIA anterior à data de início do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, tal como estipulado no CRONOGRAMA do POCC ANUAL.

CLÁUSULA OITAVA – DECLARAÇÕES E GARANTIAS

8.1 Cada uma das PARTES declara e garante à outra que, na data de celebração deste CONTRATO DE TRANSPORTE e durante toda a sua vigência:

(i) Não é necessária qualquer autorização societária ou obteve todas as autorizações necessárias, conforme seus documentos societários, para celebrar o presente CONTRATO DE TRANSPORTE;

(ii) As suas obrigações oriundas deste CONTRATO DE TRANSPORTE e dos demais instrumentos a ele relacionados foram validamente assumidas e são plenamente exigíveis em conformidade com seus próprios termos;

(iii) A(s) pessoa(s) natural(is) que assina(m) este CONTRATO DE TRANSPORTE na qualidade de seu(s) representante(s) legal(is) detém(êm) os poderes necessários para assiná-lo, sem qualquer reserva ou limitação e sem a necessidade de obtenção de qualquer autorização legal, contratual ou estatutária que, nesta data, ainda não tenha sido obtida;

(iv) A celebração deste CONTRATO DE TRANSPORTE e/ou o cumprimento das obrigações nele contempladas não conflitam com (i) qualquer dispositivo de seus documentos societários, (ii) qualquer LEGISLAÇÃO APLICÁVEL à PARTE; (iii) qualquer contrato do qual seja parte; e/ou (d) qualquer determinação, intimação, decisão ou ordem emitida por qualquer AUTORIDADE GOVERNAMENTAL que possa afetar, direta ou indiretamente, a sua capacidade de celebrar e cumprir as disposições deste CONTRATO DE TRANSPORTE;

(v) Possui plena capacidade e experiência para celebração e execução do CONTRATO DE TRANSPORTE e está ciente de todas as circunstâncias, regras e riscos relacionados com o CONTRATO DE TRANSPORTE; e

(vi) Em relação às operações, serviços e outras atividades relativas a este CONTRATO DE TRANSPORTE, cumprem e cumprirão com o disposto nas Cláusulas Vinte e Dois e Vinte e Três do TCG.

CLÁUSULA NONA – DISPOSIÇÕES GERAIS

9.1. Lei aplicável. Este CONTRATO será regido e interpretado de conformidade com as leis da República Federativa do Brasil.

9.2. Notificações

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

Se para o TRANSPORTADOR:

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

Se para o CARREGADOR:

[DENOMINAÇÃO SOCIAL DO CARREGADOR]
[Endereço completo]
[Cidade]/[sigla do estado], CEP [•]
Telefone: (DDD) [•]
Em atenção a [•]
Endereço eletrônico: [•]

9.2.2. As NOTIFICAÇÕES serão consideradas entregues na data do respectivo recebimento ou recusa de recebimento.

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

9.3. Tolerância

9.3.1. Eventual tolerância quanto ao cumprimento dos prazos e condições estabelecidos no CONTRATO DE TRANSPORTE e/ou seus Anexos não importará alteração ou novação das disposições ora pactuadas ou renúncia a qualquer direito decorrente do CONTRATO DE TRANSPORTE e seus Anexos. Qualquer alteração ou novação das disposições ora pactuadas ou renúncia a qualquer direito decorrente do CONTRATO e/ou seus Anexos apenas será válida se feita por escrito, em documento próprio assinado por ambas as PARTES.

9.4. Modificações.

9.4.1. Qualquer alteração ou novação das disposições ora pactuadas ou renúncia a qualquer direito decorrente deste CONTRATO DE TRANSPORTE apenas será válida se feita por escrito, em documento próprio assinado por ambas as PARTES.

9.4.2. Este CONTRATO DE TRANSPORTE não poderá ser alterado senão em linha com o disposto no item 9.4.2 do CONTRATO MASTER.

9.4.3. 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 nos itens 20.2 a 20.5 do TCG.

9.5 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.

9.5. 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 inexequível de acordo com a LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, (i) tal ilegalidade ou inexequibilidade não afetará a validade das suas demais disposições, nem das disposições de qualquer contrato de transporte celebrado entre as PARTES, e (ii) este CONTRATO DE TRANSPORTE e/ou o CONTRATO MASTER continuará a vigorar em conformidade com as suas demais disposições, como se tal disposição ilegal ou inexequível 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 inexequíveis.

9.6. Não impedimento. A celebração pelo CARREGADOR deste CONTRATO DE TRANSPORTE, não o impede de celebrar novos CONTRATOS DE TRANSPORTE com o TRANSPORTADOR.

9.7. Resolução de disputas. Qualquer disputa oriunda deste CONTRATO DE TRANSPORTE ou a ele relacionada será resolvida conforme as regras previstas na Cláusula Décima Quarta do TCG.

9.8. Concordância das Partes.

9.9.1 As PARTES confirmam que negociaram e celebraram este CONTRATO DE TRANSPORTE seguindo os princípios de probidade e boa-fé, os quais deverão ser observados pelas PARTES durante toda a execução deste CONTRATO DE TRANSPORTE.

9.9. Assinatura Eletrônica. As PARTES reconhecem que este documento assinado eletronicamente pelas PARTES e testemunhas produz os mesmos efeitos legais da via assinada fisicamente, nos termos da Lei nº 13.874/2019 e do Decreto nº 10.278/2020, e acordam não contestar a sua validade, conteúdo, autenticidade e integridade. As PARTES convencionam, ainda, que este documento poderá ser assinado de forma manuscrita ou por meio eletrônico, ainda que por meio de plataforma de assinatura eletrônica não credenciada pela Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira (ICP-Brasil) e sem certificado de assinatura digital, nos termos do art. 10, § 2º, da Medida Provisória nº 2.200-2/2001.

9.10. Plano de Contingência. Uma vez elaborado plano de contingência por transportadores e carregadores, incluindo as PARTES, e aprovado pela ANP nos termos art. 35 da Lei nº 14.134, de 8 de abril de 2021, as PARTES reconhecem que deverão observar os termos do plano de contingência, que poderá acarretar, dentre outros, na eventual suspensão de obrigações e penalidades enquanto durar a contingência, nos termos dos artigos 34 a 40 da Lei nº 14.134,

[Cidade]/[sigla do estado], [dia] de [mês] de [ano].

NOVA TRANSPORTADORA DO SUDESTE S.A. – NTS

Por **[Nome completo]** [Cargo]	Por **[Nome completo]** [Cargo]

[**DENOMINAÇÃO SOCIAL DO CARREGADOR**]

Por **[Nome completo]** [Cargo]	Por **[Nome completo]** [Cargo]

TESTEMUNHAS:

[Nome completo] CPF/MF [•]	[Nome completo] CPF/MF [•]