CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE GÁS NATURAL

ENTRADA

ENTRE

NOVA TRANSPORTADORA DO SUDESTE S.A. - NTS

e

[NOME DO CARREGADOR]

SUMÁRIO

CLÁUSULA PRIMEIRA – ESTRUTURA, DEFINIÇÕES DE TERMOS E INTERPRETAÇÃO 5

CLÁUSULA SEGUNDA – OBJETO 6

CLÁUSULA TERCEIRA – PRAZO 7

CLÁUSULA QUARTA – INÍCIO E PERÍODO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA 7

CLÁUSULA QUINTA – CONDIÇÕES PRECEDENTES 7

CLÁUSULA SEXTA – NOTIFICAÇÕES 9

CLÁUSULA SÉTIMA – MODIFICAÇÕES 9

CLÁUSULA OITAVA– DECLARAÇÕES E GARANTIAS 10

CLÁUSULA NONA - TOLERÂNCIA 11

CLÁUSULA DÉCIMA – NULIDADE DAS CLÁUSULAS CONTRATUAIS 11

CLÁUSULA ONZE – CONCORDÂNCIA DAS PARTES 11

ANEXO I-A - PONTO DE ENTRADA 13

APÊNDICE A – LOCALIZAÇÃO E CAPACIDADE TÉCNICA DO(S) PONTO(S) DE ENTRADA 13

APÊNDICE B – QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA NO PONTO DE ENTRADA 14

APÊNDICE C – PRESSÕES DE ENTRADA 15

APÊNDICE D – TOLERÂNCIA DE VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA NO PONTO DE ENTRADA 16

ANEXO II-A – TARIFA E VALORES A FATURAR 17

APÊNDICE A – TARIFA 17

APÊNDICE B - VALORES A FATURAR 20

APÊNDICE C - PROBABILIDADE DE ATENDIMENTO 28

ANEXO III – TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS DO CONTRATO DE TRANSPORTE (“TCG-INTERRUPTÍVEL”) 30

CLÁUSULA PRIMEIRA – OBJETO 30

CLÁUSULA SEGUNDA – DEFINIÇÕES 30

CLÁUSULA TERCEIRA – SERVIÇO DE TRANSPORTE DE GÁS NATURAL 46

CLÁUSULA QUARTA – CUSTÓDIA DO GÁS 49

CLÁUSULA QUINTA – EMPACOTAMENTO 50

CLÁUSULA SEXTA – GÁS PARA USO NO SISTEMA 50

CLÁUSULA SÉTIMA – ALOCAÇÃO DE QUANTIDADES DE GÁS E DE GUS 53

CLÁUSULA OITAVA – FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE 53

CLÁUSULA NONA – PENALIDADES E RESPONSABILIDADE 57

CLÁUSULA DÉCIMA – FATURAMENTO 61

CLÁUSULA ONZE – COBRANÇAS OBJETO DE CONTROVÉRSIA 65

CLÁUSULA DOZE – FORÇA MAIOR 65

CLÁUSULA TREZE – TÉRMINO ANTECIPADO DO CONTRATO 70

CLÁUSULA QUATORZE – LEI APLICÁVEL E SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS 73

CLÁUSULA QUINZE – GARANTIA DO CONTRATO 76

CLÁUSULA DEZESSEIS - CESSÃO DE DIREITOS E OBRIGAÇÕES 79

CLÁUSULA DEZESSETE – REGRAS GERAIS DE UTILIZAÇÃO COMPARTILHADA 79

CLÁUSULA DEZOITO – AJUSTES DECORRENTES DA PUBLICAÇÃO DE UM CÓDIGO DE REDE 80

CLÁUSULA DEZENOVE –SEGUROS 80

CLÁUSULA VINTE – DA VINCULAÇÃO DE CONTRATOS DA REDE DE TRANSPORTE 81

CLÁUSULA VINTE E UM – EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO 81

CLÁUSULA VINTE E DOIS –TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS 82

CLÁUSULA VINTE E TRÊS – OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DA REDE DE TRANSPORTE 82

APÊNDICE I - REQUISITOS TÉCNICOS 85

CLÁUSULA PRIMEIRA - QUALIDADE DO GÁS 85

CLÁUSULA SEGUNDA – MEDIÇÃO 88

APÊNDICE II – BALANCEAMENTO 96

CLÁUSULA PRIMEIRA – REGRAS DE BALANCEAMENTO 96

CLÁUSULA SEGUNDA – NOMINAÇÃO E PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE 109

CLÁUSULA TERCEIRA – ALOCAÇÃO DE QUANTIDADES DE GÁS E DE GUS 116

CLÁUSULA QUARTA – APURAÇÃO E SALDO DE VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO 123

APÊNDICE III – A – MODELO DE CARTA DE FIANÇA DO CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE – GARANTIA DO CONTRATO 125

ANEXO IV – REQUISITOS DE HABILITAÇÃO DO CARREGADOR 127

CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA 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, com sede na cidade de do Rio de Janeiro, Estado Rio de Janeiro, na Praia do Flamengo, nº 200, 23º andar, CEP 22.210-901, inscrita no CNPJ sob o no 04.992.714/0001-84, por seus representantes legais abaixo assinados, doravante denominada "TRANSPORTADOR";

[-], sociedade com sede na [-], nº [-], na cidade de [-], Estado de [-] inscrita no CNPJ sob o nº [-] neste ato representada por seus representantes legais abaixo assinados, doravante denominada "CARREGADOR".

CONSIDERANDO QUE:

a) o TRANSPORTADOR possui e opera um sistema de dutos de transporte de gás natural distribuídos nos Estados do Rio de Janeiro, de São Paulo e de Minas Gerais e detém as autorizações de operação emitidas pela ANP nos termos da legislação aplicável;

b) 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");

c) 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");

d) 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");

e) 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");

f) 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");

g) 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;

h) 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;

i) o TRANSPORTADOR tem interesse em ofertar o SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL para contratação por meio do presente CONTRATO para utilização das capacidades contratadas firmes que estão em ociosidade;

j) o SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL tem por objeto a contratação da CAPACIDADE OCIOSA DE TRANSPORTE nos termos do presente CONTRATO;

k) o CARREGADOR manifestou a intenção de contratar SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL para utilização da CAPACIDADE OCIOSA DE TRANSPORTE da REDE DE TRANSPORTE;

l) O CARREGADOR se habilitou junto ao TRANSPORTADOR e está com o seu CADASTRO ÚNICO atualizado no PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE;

m) a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL no âmbito do presente CONTRATO ocorrerá de maneira concomitante com a prestação do serviço de transporte firme de gás à Petrobras no âmbito do GTA MALHAS SE, GTA GASPAJ, GTA GASDUC III, GTA MALHAS II e GTA GASTAU, além dos contratos de transporte na modalidade de transporte extraordinário assinados em 2024, razão pela qual este CONTRATO estabelece condições para preservar os direitos das partes já constituídos no âmbito daqueles Contratos;

n) que o CARREGADOR se comprometeu em contratar o SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL no PONTO DE ENTRADA estabelecidas nos Anexo I-A e nas condições previstas no Anexo II-A, deste CONTRATO;

Assim sendo, as PARTES têm justo e acordado dispor que o presente Contrato de Serviço de Transporte Interruptível de Entrada de Gás Natural (“CONTRATO”) reger-se-á pelas cláusulas e condições seguintes:

CLÁUSULA PRIMEIRA – ESTRUTURA, DEFINIÇÕES DE TERMOS E INTERPRETAÇÃO

1.1. Neste CONTRATO, os termos grafados em CAIXA ALTA, no singular ou no plural, terão as definições que lhes são atribuídas na Cláusula Segunda do TCG, na forma do Anexo III, exceto quando forem expressamente definidos de forma diversa no presente CONTRATO.

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

Anexo I A	**PONTO(S) DE ENTRADA**
Apêndice A	Localização e CAPACIDADE TÉCNICA do PONTO DE ENTRADA
Apêndice B	QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA no(s) PONTO(S) DE ENTRADA
Apêndice C	Pressões de Entrada
Apêndice D	Tolerância de Variação de Programação no(s) PONTO(S) DE ENTRADA
Anexo II A	**Tarifa e Valores a Faturar e Probabilidade de Atendimento**
Apêndice A	Tarifas
Apêndice B	Valores a Faturar
Apêndice C	Probabilidade de Atendimento
Anexo III	**Termos e Condições Gerais (TCG)**
Apêndice I	Requisitos Técnicos
Apêndice II	Balanceamento
Apêndice III	Modelo de Carta de Fiança
Anexo IV	**Requisitos de Habilitação do Carregador junto ao Transportador**

1.3. O presente CONTRATO e os seus Anexos formam um único documento que regula as obrigações do TRANSPORTADOR e do CARREGADOR e devem ser interpretados e aplicados como um único instrumento. Em caso de conflito entre o disposto nos Anexos e o disposto neste CONTRATO, prevalecerá o disposto neste CONTRATO.

1.4. Exceto onde indicado de outra forma neste CONTRATO, as referências a qualquer contrato ou instrumento incluem os mesmos e quaisquer aditivos, novações, suplementos, modificações, variações ou substituições, que venham a ocorrer de tempos em tempos.

1.5. Sempre que um termo ou uma expressão é definida neste CONTRATO, as outras formas gramaticais da mesma expressão têm o mesmo significado, desde que grafadas em CAIXA ALTA.

1.6. Nenhuma regra de interpretação deste CONTRATO será aplicada em desfavor de uma PARTE sob a alegação de ter essa PARTE elaborado e/ou apresentado o referido documento.

CLÁUSULA SEGUNDA – OBJETO

2.1. O objeto deste CONTRATO é a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA a partir do(s) PONTO(s) DE ENTRADA indicado(s) no Anexo I-A deste CONTRATO, pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR, em cada DIA OPERACIONAL, por meio da REDE DE TRANSPORTE, desde que e na medida em que haja CAPACIDADE OCIOSA DE TRANSPORTE, na forma e condições estipuladas neste CONTRATO.

2.2. A QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA por PONTO DE ENTRADA está estabelecida no Anexo I-A Apêndice B e a localização do(s) PONTO(s) DE ENTRADA está detalhada no Anexo I-A Apêndice A deste CONTRATO.

2.3. Pela remuneração do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, o CARREGADOR deverá pagar ao TRANSPORTADOR a TARIFA DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA, estipulada nos termos do Apêndice A do Anexo II-A deste CONTRATO.

CLÁUSULA TERCEIRA – PRAZO

3.1. O presente CONTRATO será válido a partir da data de sua assinatura e se tornará eficaz na data em que as condições precedentes referidas no item 5.1 forem satisfeitas, e vigorará até a data do encerramento do PERÍODO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, conforme previsto no item 4.1 do presente CONTRATO, ou até a data final de não cumprimento das condições precedentes, conforme previsto no item 5.3, o que ocorrer primeiro.

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

4.1. A prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL iniciar-se-á no dia [ ] de [ ] de 2024 (“DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE”) encerrar-se-á no dia 31 de dezembro de 2024 (“PERÍODO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE”). Qualquer alteração da DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE deverá ser feita por termo aditivo ao presente CONTRATO.

4.2. O TRANSPORTADOR não será obrigado a iniciar a prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL e o CARREGADOR não estará obrigado a tomar a SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL nos termos deste CONTRATO no caso de (i) não implemento e/ou dispensa (conforme o caso) das condições precedentes previstas na Cláusula Quinta do presente CONTRATO; e/ou (ii) ocorrência de um evento de FORÇA MAIOR, quando implementadas as condições precedentes, caso em que o início da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL deverá ocorrer assim que cessado o evento de FORÇA MAIOR;.

4.3. Exceto nos casos previstos no item 4.2 acima, que não configuram FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, bem como observados os demais termos e condições do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL , caso o TRANSPORTADOR não inicie a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL na, DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE, no todo ou em parte, tal fato será considerado uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, para todos os efeitos do CONTRATO, sendo cabível a aplicação da penalidade por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE como única reparação exigível pelo CARREGADOR.

4.4 O TRANSPORTADOR não estará obrigado a pagar qualquer outra penalidade ou indenização ao CARREGADOR pelo atraso no início da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, além daquelas referenciadas no item 4.3 acima.

CLÁUSULA QUINTA – CONDIÇÕES PRECEDENTES

5.1 A prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL pelo TRANSPORTADOR, bem como todas as disposições constantes do presente CONTRATO somente se tornarão exigíveis pelo CARREGADOR e pelo TRANSPORTADOR, uma vez que tenham sido cumpridas ou dispensadas na forma do item 5.2 do presente CONTRATO, cumulativamente,

até a DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE, as seguintes condições:

(i) a obtenção das AUTORIZAÇÕES GOVERNAMENTAIS, pelo TRANSPORTADOR, necessárias para o desenvolvimento, construção, instalação, operação e manutenção da REDE DE TRANSPORTE e para a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA e, pelo CARREGADOR, necessárias para a conexão de suas instalações à REDE DE TRANSPORTE e/ou contratação da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, conforme aplicável;

(ii) a celebração de um ou mais GSA de BALANCEAMENTO, pelo TRANSPORTADOR, segundo os termos e condições que possibilitem a PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE de forma segura e confiável, nos termos deste CONTRATO;

(iii) a adesão, vinculação ou credenciamento, pelo CARREGADOR nos Estados da Federação aplicáveis, ao Ajuste SINIEF 03/2018 e ao Ato COTEPE ou a qualquer ato normativo subsequente que venha a substitui-lo ou a conceder tratamento diferenciado às obrigações tributárias relacionadas às operações de circulação e prestações de serviço de transporte de gás natural por meio de gasoduto, ao qual o TRANSPORTADOR tenha aderido ou esteja vinculado ou credenciado e, para o qual a fruição do regime fiscal diferenciado também exija a adesão, vinculação ou credenciamento do CARREGADOR;

(iv) a implantação de qualquer modificação na REDE DE TRANSPORTE, pelo TRANSPORTADOR, que seja eventualmente necessária para a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL ao CARREGADOR de forma segura;

(v) a apresentação da GARANTIA DO CONTRATO, pelo CARREGADOR, na forma e prazos dispostos na Cláusula Quinze – Garantias do Contrato do TCG;

5.2 O TRANSPORTADOR poderá, a seu exclusivo critério, renunciar, no todo ou em parte, ao cumprimento da condição precedente prevista no item 5.1(v) deste CONTRATO. A renúncia ora prevista será expressamente efetivada mediante NOTIFICAÇÃO ao CARREGADOR.

5.3. Cada PARTE deverá envidar esforços razoáveis para satisfazer as condições precedentes que estejam sob sua responsabilidade e cooperar com a outra PARTE, na medida do possível, para a satisfação das demais condições precedentes previstas nesta Cláusula. Caso todas as condições estabelecidas acima não tenham sido cumpridas dentro do prazo estabelecido no item 5.1, e/ou dispensadas pelo TRANSPORTADOR, na forma prevista no item 5.2, o CONTRATO será considerado rescindido de pleno direito sem qualquer responsabilidade para qualquer das PARTES, conforme NOTIFICAÇÃO enviada de uma PARTE à outra informando tal fato na data prevista no item 5.1. O cumprimento e/ou dispensa das referidas condições deverá ser comunicado pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR, ou por este ao TRANSPORTADOR, conforme o caso, por NOTIFICAÇÃO enviada até o prazo estabelecido no item 5.1. Caso o TRANSPORTADOR ou o CARREGADOR, conforme o caso, não faça a comunicação dentro do prazo, será considerado que as condições precedentes foram integralmente cumpridas e as disposições constantes do presente CONTRATO se tornarão exigíveis pelo CARREGADOR e pelo TRANSPORTADOR.

CLÁUSULA SEXTA – NOTIFICAÇÕES

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

Se para o TRANSPORTADOR:

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

[NOME DO CARREGADOR]
Endereço: xxxx, xx/yº andar, nmn
CEP 00000-000
XXX-XX
Telefone: (XX) [-]
Em atenção a: [-]
Endereço eletrônico: [-]

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

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

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

CLÁUSULA SÉTIMA – MODIFICAÇÕES

7.1. Este CONTRATO e seus Anexos não poderão ser alterados senão por aditivo contratual assinado por ambas as PARTES. O TRANSPORTADOR deverá, antes da celebração de um aditivo contratual, enviá-lo à ANP, nos termos da Resolução ANP nº 11, de 16 de março de 2016 ou regulação superveniente. Sem prejuízo desta disposição, as PARTES reconhecem que o TRANSPORTADOR poderá publicar em seu *website* informações técnicas sobre a REDE DE TRANSPORTE que tenham ou possam vir a ter relação ou reflexos neste CONTRATO, as quais terão repercussão direta e imediata sobre este, sem que seja necessária a assinatura de qualquer termo aditivo pelas PARTES.

7.2. Sem prejuízo do disposto na Cláusula Vigésima Primeira do Anexo III – TCG a este

CONTRATO e na Cláusula 1.5 do Apêndice II do TCG, as PARTES se comprometem a realizar as alterações ao CONTRATO que venham a ser necessárias ao longo de sua vigência, mediante determinação formal da ANP e no prazo determinado pela agência, a fim de compatibilizar as suas regras a normas legais e/ou regulações emanadas da própria ANP, desde que tais modificações não implique riscos operacionais e/ou custos adicionais e/ou perda de receita para as PARTES, observado ainda o equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO e demais disposições originais do CONTRATO, incluindo àquelas relativas às condições de crédito.

7.2.1. Os efeitos de qualquer modificação mencionada no item 7.2 acima 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 em questão. As alterações decorrentes da implementação de um CÓDIGO DE REDE permanecem regidas pelo disposto na Cláusula 18 do TCG.

7.3. Para fins da Cláusula 7.2 acima, a ANP deverá estabelecer prazo razoável para que as PARTES possam avaliar as implicações da modificação determinada antes de efetivá-la.

CLÁUSULA OITAVA– DECLARAÇÕES E GARANTIAS

8.1. Cada uma das PARTES declara e garante à outra que, na data de celebração deste CONTRATO 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;

(ii) as suas obrigações oriundas deste CONTRATO 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 na qualidade de seu(s) representante(s) legal(is) detém(êm) os poderes necessários para assiná-lo;

(iv) a celebração deste CONTRATO 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;

(v) em relação às operações, serviços e outras atividades relativas a este CONTRATO, cumpre e cumprirá toda e qualquer LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, inclusive, sem limitação, a relativa à coibição de atos de corrupção, suborno ou lavagem de dinheiro, garantindo não ter autorizado, ofertado, prometido ou realizado o pagamento ou cessão, direta ou indiretamente, de qualquer suborno, desconto, compensação, restituição, vantagem ou qualquer outro pagamento ilícito a quaisquer agentes públicos e/ou membros ou representantes de qualquer AUTORIDADE GOVERNAMENTAL que pudesse resultar em qualquer violação a qualquer LEGISLAÇÃO APLICÁVEL anticorrupção, em especial a Lei 12.846/2013, bem como que não realizará qualquer tal ato a partir da presente

data;

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

8.2. Reconhecem as PARTES que cada uma possui seu próprio Código de Ética. Assim, o CARREGADOR deverá respeitar o disposto em seu respectivo Código de Ética disponível em sua página e o TRANSPORTADOR deverá respeitar o disposto no seu respectivo Código de Ética disponível na página https://www.ntsbrasil.com/codigo_de_conduta/. As PARTES declaram e garantem que desconhecem, até o momento, estarem envolvidas em qualquer atividade ou prática que constitua uma infração aos Código de Ética que se submetem.

8.3. Cada uma das PARTES se obriga a indenizar a outra e a mantê-la indene quanto aos danos diretos, excluídos lucros cessantes, sofridos em decorrência de inveracidade, incompletude ou violação (i) dos documentos e/ou informações prestados para a realização do CADASTRO ÚNICO do TRANSPORTADOR; e/ou (ii) das declarações e garantias prestadas na Cláusula 8.1 deste CONTRATO.

CLÁUSULA NONA - TOLERÂNCIA

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

CLÁUSULA DÉCIMA – NULIDADE DAS CLÁUSULAS CONTRATUAIS

10.1. Se qualquer disposição deste CONTRATO for considerada ilegal ou inexequível, de acordo com a LEGISLAÇÃO APLICÁVEL em vigor durante a vigência deste CONTRATO e/ou do TCG, tal disposição será considerada completamente independente do CONTRATO e/ou do TCG. Este CONTRATO será interpretado e executado como se tal disposição ilegal ou inexequível nunca o tivesse integrado e as disposições remanescentes permanecerão em pleno vigor e não serão afetadas pela disposição ilegal ou inexequível.

10.2. Na hipótese do item 10.1 acima, as PARTES, através de aditivos ao CONTRATO, substituirão adequadamente a(s) disposição(ões) ilegal(is) ou inexequível(is).

CLÁUSULA ONZE – CONCORDÂNCIA DAS PARTES

11.1. As PARTES confirmam que negociaram e celebraram este CONTRATO seguindo os princípios de probidade e boa-fé, os quais deverão ser observados pelas PARTES durante toda a execução deste CONTRATO.

11.2. As PARTES reconhecem que este documento assinado eletronicamente pelas PARTES e testemunhas produz os mesmos efeitos legais da via assinada fisicamente, nos termos da Lei nº 13.874/2019 e do Decreto nº 10.278/2020, e acordam não contestar a sua validade, conteúdo, autenticidade e integridade. As PARTES convencionam, ainda, que este documento poderá ser

assinado de forma manuscrita ou por meio eletrônico, ainda que por meio de plataforma de assinatura eletrônica não credenciada pela Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira (ICP-Brasil) e sem certificado de assinatura digital, nos termos do art. 10, § 2º, da Medida Provisória nº 2.200-2/2001.

Rio de Janeiro, xx de xxx de 2024

_____

NOVA TRANSPORTADORA DO SUDESTE S.A. – NTS
Nome: XXXX / XXXX
Título: XXX / XXX

_____

CARREGADOR
Nome:
Título:

TESTEMUNHAS:

_____	_____
NOME:	NOME:
CPF:	CPF:

ANEXO I-A - PONTO DE ENTRADA

APÊNDICE A – LOCALIZAÇÃO E CAPACIDADE TÉCNICA DO(S) PONTO(S) DE ENTRADA

A.1 As QUANTIDADES DE GÁS serão entregues pelo CARREGADOR, ou por terceiro por ele indicado, e recebidas pelo TRANSPORTADOR no PONTO DE ENTRADA abaixo informado.

LOCALIZAÇÃO DO PONTO DE ENTRADA CONTRATADO	CAPACIDADE TÉCNICA DO PONTO DE ENTRADA CONTRATADO (Mil m^3/dia)

ANEXO I-A – PONTO DE ENTRADA

APÊNDICE B – QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA NO PONTO DE ENTRADA

A1- QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA:

PONTO DE ENTRADA CONTRATADO	CAPACIDADE DIÁRIA CONTRADA NO PONTO DE ENTRADA (Mil m^3/dia)	INTERVALO DE VAZÃO MENSURAVÉL (m^3/dia)

ANEXO I-A – PONTO DE ENTRADA

APÊNDICE C – PRESSÕES DE ENTRADA

PONTO DE ENTRADA CONTRATADO	PRESSÃO DE ENTRADA MÍNIMA (kgf/cm^2)*	PRESSÃO DE ENTRADA MÁXIMA (kgf/cm^2)*
	(**)	

(*) Pressão manométrica.
(**) Limite de pressão operacional, sendo que o limite mínimo dependerá da vazão do Ponto de Entrada contratado.

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

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

ANEXO I-A – PONTO DE ENTRADA

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

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

(*) % da QDP – Quantidade Diária Programada- as tolerâncias estabelecidas na tabela acima estarão limitadas à CAPACIDADE TÉCNICA do PONTO DE ENTRADA, constante no item A.1 do Apêndice A deste Anexo.

- As tolerâncias previstas neste Anexo poderão ser modificadas mediante prévio aviso do TRANSPORTADOR. Durante todo o período de vigência deste CONTRATO, o CARREGADOR deverá respeitar as tolerâncias aplicáveis, conforme informações operacionais fornecidas pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR por escrito a qualquer tempo, prevalecendo tais instruções operacionais sobre as tolerâncias contempladas neste CONTRATO.

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

CAPACIDADE CONTRATADA DIÁRIA (QDC)*	TOLERÂNCIA DE VARIAÇÃO DIÁRIA
QDC < 1 MM m³/d	15%
1 ≤ QDC < 2 MM m³/d	10%
QDC ≥ 2 MM m³/d	5%

ANEXO II-A – TARIFA E VALORES A FATURAR

APÊNDICE A – TARIFA

A.1 – Considerações Gerais

A.1.1 Os valores a seguir consideram como base as tarifas de referência para prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME para os PONTOS DE ENTRADA e ZONAS/PONTO DE SAÍDA, para o ano de 2024, calculadas e aprovadas pela ANP, a partir da redução de flexibilidade dos CONTRATOS LEGADOS vigentes e para obtenção das TARIFAS DE TRANSPORTE INTERRUPTIVEL DE ENTRADA E SAÍDA serão aplicadas um fator de probabilidade, conforme ANEXO II-A, Apêndice C.

A.1.2 As TARIFAS DE TRANSPORTE DE ENTRADA e TARIFAS DE TRANSPORTE DE SAÍDA tem data base em janeiro de 2024.

A.1.3 A TARIFA DE MOVIMENTAÇÃO tem data base em janeiro de 2024 e foram calculadas com base nas tarifas de movimentação dos CONTRATOS LEGADOS, calculadas e aprovadas pela ANP.

A.1.4 A TARIFA DE ESTOQUE DE REFERÊNCIA é calculada considerando-se: (i) a receita anual aprovada pela ANP, referente ao investimento realizado pelo TRANSPORTADOR na aquisição do ESTOQUE DE REFERÊNCIA para a sua REDE DE TRANSPORTE, que foi atualizada para janeiro de 2024 pela variação do índice de reajuste – IGP-M de 2023 e (ii) a CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE ENTRADA e a CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE SAÍDA. A TARIFA DE ESTOQUE DE REFERÊNCIA será alterada na medida em que um novo carregador entre na REDE DE TRANSPORTE para utilização da infraestrutura existente pelo mecanismo de "*roll in"*. Mensalmente será calculada a TARIFA DE ESTOQUE DE REFERÊNCIA com base no exposto acima e divulgada no POC, sendo a memória de cálculo encaminhada para os carregadores.

A.2 Valor da TARIFA

A.2.1 A TARIFA DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL aplicável ao PONTO DE ENTRADA em determinado DIA, em Reais por MMBTU, excluídos quaisquer TRIBUTOS incidentes sobre o faturamento realizado pelo TRANSPORTADOR, é a resultante da fórmula:

$$\mathrm{TTI} = (1 - D\ ) \times \mathrm{TTE}$$

Onde:

TTI	Corresponde ao valor da TARIFA DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL em R$/MMBTU;
TTE	Corresponde ao valor da TARIFA DE TRANSPORTE DE ENTRADA em R$/MMBTU; e
D	Corresponde ao DESCONTO, calculado conforme Anexo II, Apêndice C.

A.2.2 Na data de assinatura do presente CONTRATO, o valor da tarifa cobrada pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR, excluídos quaisquer TRIBUTOS incidentes sobre o faturamento realizado pelo TRANSPORTADOR, corresponderá ao somatório das TARIFAS descritas abaixo, aplicando-se sobre a TARIFA DE TRANSPORTE DE ENTRADA, o DESCONTO calculado nos termos do Apêndice C deste Anexo II-A

(i) TARIFA DE TRANSPORTE DE ENTRADA (TTE):
R$[-] por MMBTU ([-] reais por MMBTU);

(ii) TARIFA DE MOVIMENTAÇÃO: R$[-] por MMBTU ([-] reais por MMBTU); e

(iii) TARIFA DE ESTOQUE DE REFERÊNCIA: R$[-] por MMBTU ([-] reais por MMBTU); e

A.2.2.1 TARIFA DE TRANSPORTE FIRME DO PONTO DE ENTRADA DE XXX

Na data de assinatura do presente CONTRATO a TARIFA DE TRANSPORTE FIRME será de R$ XXX (XX reais) por MMBTU, aplicando-se o percentual de probabilidade de atendimento, conforme definido no APÊNDICE C do ANEXO II-A, obtém-se a TARIFA DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA na Data-Base Jan/2024, vigência da tarifa de 01/01/2024 a 31/12/2024.

A.2.3 As PARTES aceitam e reconhecem que a TARIFA DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL estabelecida no item A.2 acima poderá sofrer alterações em virtude da redefinição da TARIFA DE TRANSPORTE FIRME pela ANP. Nessa hipótese, a TARIFA DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL será alterada, de forma a refletir as novas TARIFAS estabelecidas pela ANP, e serão aplicáveis na forma e valores que venham a ser determinados pela ANP.

A.3 Reajuste da TARIFA

A.3.1 A TARIFA DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA, a TARIFA DE MOVIMENTAÇÃO e a TARIFA DE ESTOQUE DE REFERÊNCIA não estão sujeitas a qualquer tipo de reajuste ao longo do PERÍODO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE.

A.4 Arredondamento

A.4.1 Após o cálculo da tarifa, esta sofrerá o arredondamento na quarta casa decimal e será

expressas em R$/MMBtu, conforme critério estabelecido abaixo:

(a) Se a casa decimal subsequente ao algarismo a ser arredondado variar de 0 a 4, o algarismo a ser arredondado manterá seu valor; e

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

ANEXO II-A – TARIFA E VALORES A FATURAR

APÊNDICE B - VALORES A FATURAR

B.1 Mensalmente, na forma na Cláusula Onze do TCG, o TRANSPORTADOR emitirá DOCUMENTOS DE COBRANÇA referentes ao ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, ao ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE AUTORIZADO, ao ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO, ao ENCARGO DE GÁS E ENERGIA ELÉTRICA PARA USO NO SISTEMA, se aplicável, e ao ENCARGO DE BALANCEAMENTO, conforme item 1.7.3 do Apêndice II do Anexo IV - TCG, calculados de acordo com as fórmulas abaixo, considerando toda a REDE DE TRANSPORTE: :

(i) ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTIVEL:

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

Onde:

EST	-	corresponde ao valor em Reais a ser pago pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR a título de prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE nos termos do CONTRATO 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;
TTIE	-	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA; e
TER	-	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE ESTOQUE DE REFERÊNCIA;
TM	-	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE MOVIMENTAÇÃO.

(ii) ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE AUTORIZADO:

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

Onde:

ESEA	-	corresponde ao valor a ser pago em Reais pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR a título de ENCARGO DE 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; e
TTIE	-	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA; e
TER	-	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE ESTOQUE DE REFERÊNCIA;
TM	-	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE MOVIMENTAÇÃO.

Nota: Quando o TRANSPORTADOR programar QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS acima das QUANTIDADES DIÁRIAS CONTRATADAS, nos termos do item 2.1.4 do Apêndice II do TCG, o ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE AUTORIZADO observará os limites de quantidade excedente autorizada em função da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA (QDC) indicados na tabela abaixo:

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	40% x QDC
1 ≤ QDC < 1,5 MM m³/d	30% x QDC
1,5 ≤ QDC < 4 MM m³/d	20% x QDC
QDC ≥ 4 MM m³/d	10% x QDC

(iii) ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO:

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

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;
TTIE	-	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA; e
TER	-	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE ESTOQUE DE REFERÊNCIA;
TM	-	corresponde ao valor, em Reais por MMBTU, da TARIFA DE MOVIMENTAÇÃO.

(iv) 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.

(v) ENCARGO DE BALANCEAMENTO

1. Para cobrir os custos fixos em relação a eventual(is) GSA(s) de BALANCEAMENTO que venha(m) a ser celebrado(s) o TRANSPORTADOR cobrará dos carregadores o ENCARGO DE BALANCEAMENTO calculado de forma proporcional às CAPACIDADES CONTRATADAS vinculadas a determinado PORTFÓLIO.

2 Para os CONTRATOS INTERRUPTIVEIS será cobrado o ENCARGO DE BALANCEAMENTO com base nas CAPACIDADES CONTRATADAS, considerando somente os dias no referido MÊS em que o CARREGADOR nominar capacidade.

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

Onde:

EBal	-	Encargo de Balanceamento, que corresponde ao valor em Reais a ser pago pelos carregadores ao TRANSPORTADOR em relação aos custos fixos do BALANCEAMENTO do TRANSPORTADOR no MÊS em questão;
N	-	corresponde ao número das CAPACIDADES CONTRATADAS DE TRANSPORTE DE ENTRADA vinculadas ao PORTFÓLIO em questão;
M		corresponde ao número das CAPACIDADES CONTRATADAS DE TRANSPORTE DE SAÍDA vinculadas ao PORTFÓLIO em questão;
i	-	corresponde a uma CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE ENTRADA vinculada ao PORTFÓLIO em questão;
j		corresponde a uma CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE SAÍDA vinculada ao PORTFÓLIO em questão;
$QDCE_i$	-	- corresponde às CAPACIDADES CONTRATADAS DE TRANSPORTE DE ENTRADA vinculadas ao PORTFÓLIO em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR;
$QDCS_j$	-	- corresponde às CAPACIDADES CONTRATADAS DE TRANSPORTE DE SAÍDA vinculadas ao PORTFÓLIO em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR;
Dias		Número de dias do mês em questão, observado item (v) 2 acima;
TBal	-	TARIFA DE BALANCEAMENTO (a ser publicada no sítio eletrônico do TRANSPORTADOR oportunamente)

1- O valor do *Encargo de Balanceamento* 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 gás para balanceamento, até a data do efetivo pagamento do ENCARGO DE BALANCEAMENTO 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

ANEXO II-A – TARIFA E VALORES A FATURAR

APÊNDICE C - PROBABILIDADE DE ATENDIMENTO

C.1 A probabilidade de atendimento é definida pela probabilidade da não realização da totalidade da capacidade contratada de transporte em todos os CONTRATOS DE TRANSPORTE FIRME em vigor, vinculados ao PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA em questão ("PROBABILIDADE DE ATENDIMENTO"), de acordo com as regras e histórico de utilização dos contratos de transporte em base firme vigentes, conforme detalhado a seguir.

C.2 Para cada PONTO, será feito um cálculo da PROBABILIDADE DE ATENDIMENTO, sendo esta utilizada para cálculo da TARIFA DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL aplicável.

C.3 O cálculo da PROBABILIDADE DE ATENDIMENTO será realizado com base nos seguintes parâmetros:

1. Média aritmética das QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS no MÊS de faturamento em questão; e
2. Série histórica das QUANTIDADES DE GÁS efetivamente movimentadas em um período de 12 (doze) meses, anterior à data de assinatura do presente CONTRATO.

C.4 Vide fórmula da PROBABILIDADE DE ATENDIMENTO a seguir:

$$P(A) = [n(A) / n(\Omega)] * 100\%$$

P(A)	é a PROBABILIDADE DE ATENDIMENTO, ou seja, é a probabilidade da ocorrência de capacidade ociosa suficiente para atender à média das QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS;
n(A)	é o número de casos favoráveis ou que interessam (número de dias na série histórica em que a capacidade ociosa é igual ou maior que a média aritmética das QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS pelo CARREGADOR no mês em questão)
n(Ω)	é o número total de casos possíveis (número total de dias da série histórica das quantidades ociosas de um período de 365 dias anteriores à data da assinatura do contrato).

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

Probabilidade de Atendimento		Desconto Aplicável
De	Até	
90,01%	100,00%	0,10
80,01%	90,00%	0,15
70,01%	80,00%	0,20
60,01%	70,00%	0,25
50,01%	60,00%	0,30
40,01%	50,00%	0,35
30,01%	40,00%	0,45
20,01%	30,00%	0,55
10,01%	20,00%	0,65
00,01%	10,00%	0,75

C.6 O DESCONTO aplicável será diretamente proporcional ao risco de interrupção, tendo como

base o histórico de movimentação observado no período de doze meses que antecedem à celebração do CONTRATO.

C.7 Para fins de cálculo da TARIFA DE TRANSPORTE, a faixa de PROBABILIDADE DE ATENDIMENTO utilizada como referência para o desconto aplicável, será recalculada mensalmente pelo TRANSPORTADOR, conforme nominação do CARREGADOR, ao longo da vigência do CONTRATO, seguindo parâmetros do item C.3 acima

C.8 Qualquer alteração no DESCONTO aplicável decorrente da Média aritmética das QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS no MÊS de faturamento em função da modificação de sua faixa de PROBABILIDADE DE ATENDIMENTO será informada pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR.

ANEXO III – TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS DO CONTRATO DE TRANSPORTE (“TCG-INTERRUPTÍVEL”)

CLÁUSULA PRIMEIRA – OBJETO

1.1. O presente anexo constitui parte integrante e inseparável do CONTRATO DE TRANSPORTE e tem por objeto estabelecer os termos e condições gerais aplicáveis, de forma obrigatória, ao TRANSPORTADOR e ao CARREGADOR, à prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTIVEL DE ENTRADA ou de SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTIVEL DE SAÍDA.

CLÁUSULA SEGUNDA – DEFINIÇÕES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

AVISO DE ACEITAÇÃO DE GÁS DESCONFORME: NOTIFICAÇÃO enviada pelo CARREGADOR DE SAÍDA ao TRANSPORTADOR, ou pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR DE ENTRADA, após o recebimento do AVISO DE GÁS DESCONFORME, por meio da qual o remetente comunica a aceitação do recebimento do referido GÁS DESCONFORME;

AVISO DE GÁS DESCONFORME: NOTIFICAÇÃO enviada pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR DE SAÍDA, ou pelo CARREGADOR DE ENTRADA ao TRANSPORTADOR, conforme o caso, 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 ENTRADAS e/ou PONTOS DE SAÍDAS em virtude da ocorrência, ou da potencial ocorrência, de eventos que demandem tais ações, de acordo com os termos do CONTRATO, incluindo, sem limitação, a ocorrência de GÁS DESCONFORME na REDE DE TRANSPORTE;

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

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

CADASTRO ÚNICO: significa o conjunto de informações cadastrais prestadas ao Transportador pelo Carregador, sob exclusiva responsabilidade deste, como condição para a sua participação em processos de oferta de capacidade, seja por meio de chamada pública ou por outras formas de contratação oferecidos no POC, conforme processo de habilitação previsto no **Anexo IV – REQUISITOS DE HABILITAÇÃO DO CARREGADOR** do CONTRATO;

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

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

CAPACIDADE DISPONÍVEL DE TRANSPORTE: parcela da CAPACIDADE TÉCNICA de um determinado PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA da REDE DE TRANSPORTE que não tenha sido objeto de contratação sob a modalidade firme, 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: parcela da CAPACIDADE DE TRANSPORTE de um determinado PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA da REDE DE TRANSPORTE, tendo sido contratada por um CARREGADOR, mas que temporariamente, não esteja sendo utilizada;

CAPACIDADE TÉCNICA: capacidade 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;

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

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

CERTIFICAÇÃO: processo através do qual o TRANSPORTADOR analisa e valida as

QUANTIDADES MEDIDAS DE GÁS em volume (m^3) e em energia (MMBTU) em cada Ponto de Entrada e Ponto de Saída na REDE DE TRANSPORTE.

CHAMADA PÚBLICA: procedimento com garantia de acesso a todos os interessados, que tem por finalidade estimar a demanda por SERVIÇO DE TRANSPORTE, na forma da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL;

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

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 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 INTERRUPTIVEL;

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

CONTA REGULATÓRIA: mecanismo de acompanhamento de todas as transações, receitas e despesas relacionadas ao item 1.7.1.6 do Apêndice II deste TCG, visando a neutralidade da receita do TRANSPORTADOR, conforme regulamentação da ANP. O saldo desta Conta Regulatória poderá ser revertido, a critério da ANP, em investimentos da infraestrutura de transporte, nas tarifas de transporte ou em outras destinações.

CONTRATO DE TRANSPORTE ou **CONTRATO**: contrato para prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTIVEL, incluindo seus anexos, apêndices e aditivos, podendo ser, conforme o caso, (i) CONTRATO DE TRANSPORTE INTERRUPTIVEL DE ENTRADA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTIVEL DE ENTRADA ou (ii) CONTRATO DE TRANSPORTE INTERRUPTIVEL DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE

TRANSPORTE INTERRUPTIVEL 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 seguintes contratos de transporte de gás natural vigentes, celebrados entre NTS e a Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobras: GTA MALHA SE, GTA GASPAJ, GTA GASDUC III, GTA MALHAS II, GTA GASTAU, conforme definidos no preâmbulo do CONTRATO.

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

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

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

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

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

DESCONTO: desconto proporcional ao risco de interrupção do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTIVEL, aplicado à TARIFA DE TRANSPORTE, para a determinação da TARIFA DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, calculado conforme o Anexo II, Apêndice C;

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

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

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

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

DIA ou **DIA OPERACIONAL**: período de 24 (vinte e quatro) horas consecutivas que se inicia

à 0h (zero hora), horário de Brasília, em qualquer dia do ANO;

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

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 BALANCEAMENTO: corresponde ao valor a ser pago pelos carregadores ao Transportador em relação aos custos fixos do balanceamento do Transportador, calculado de forma proporcional às capacidades contratadas;

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

ENCARGO DE GÁS E ENERGIA ELÉTRICA PARA USO NO SISTEMA: significa a remuneração devida ao Transportador pelo Carregador referente aos custos para aquisição de Gás e Energia Elétrica para Uso no Sistema, 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 EXCEDENTE AUTORIZADO: significa a remuneração devida ao TRANSPORTADOR, calculada conforme o Anexo II do CONTRATO. Esta definição se aplicará, conforme o caso, ao SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPIVEL DE ENTRADA ou SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTIVEL DE SAÍDA;

ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO: significa a remuneração devida ao TRANSPORTADOR, calculada conforme o Anexo II do CONTRATO. Esta definição será aplicada, conforme o caso, ao SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTIVEL DE ENTRADA ou SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTIVEL 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 6.3.1, da Cláusula Sexta deste TCG;

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

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

GESTOR DO PORTFÓLIO: tem o seu significado definido no item 1.2.3 da Cláusula Primeira 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;

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;

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

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

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 da Cláusula Primeira do Apêndice II deste TCG;

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 24.2 da Cláusula Vinte e Quatro deste TCG;

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

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 da Cláusula Primeira 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, 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 , nos termos da Cláusula Doze deste TCG;

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

PERDAS OPERACIONAIS: 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 4re.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;

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

PODER CALORÍFICO DE REFERÊNCIA ou **PCR**: quantidade de energia utilizada como referência, equivalente a 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 III do CONTRATO, no qual o GÁS NATURAL ingressa na REDE DE TRANSPORTE e é entregue ao TRANSPORTADOR pelo CARREGADOR ou por quem este venha a indicar;

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 III do CONTRATO, 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;

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.

PREÇO DE GÁS DE REFERÊNCIA: é o preço médio de aquisição do estoque de referência de propriedade da NTS, disponibilizado em seu sítio eletrônico, para cálculo da GARANTIA DO CONTRATO, nos termos do item 15.3. e 15.3.1;

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;

PROBABILIDADE DE ATENDIMENTO: é definida no Anexo II, A ou B, conforme o caso, Apêndice C, item C.1.

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

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

QUANTIDADE ALOCADA DE TRANSFERÊNCIA: significa a QUANTIDADE DE GÁS alocada conforme o item 3.9 do Apêndice II deste TCG.

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

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

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

prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTIVEL DE SAÍDA;

QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE GUS: tem seu significado definido no item 3.7.1 da Cláusula Terceira do Apêndice II deste TCG;

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

QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA: QUANTIDADE DE GÁS apurada pelo SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL e recebida pelo TRANSPORTADOR, em determinado DIA OPERACIONAL, nos termos da Cláusula Segunda do Apêndice I deste TCG, podendo ser, conforme o caso, (i) a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE ENTRADA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTIVEL DE ENTRADA ou (ii) a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTIVEL DE SAÍDA. A QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE ENTRADA estará líquida de quantidades injetadas a título de GUS e de GÁS para BALANCEAMENTO;

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

QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA: 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 (incluindo o GÁS PARA USO NO SISTEMA) e para entrega nos PONTOS DE SAÍDA, conforme aplicável, em qualquer DIA OPERACIONAL, conforme o item 3.5.1 da Cláusula Terceira do Apêndice II deste TCG;

QUANTIDADE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADA: as QUANTIDADES DE GÁS que superem a QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA ou a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA nos termos dos itens 3.5.1 e 3.6.1 da Cláusula Terceira do Apêndice II deste TCG;

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

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;

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

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 EXTRAORDINÁRIO: modalidade de serviço de transporte prestado em base firme pelo TRANSPORTADOR, podendo ser denominado também como SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO DE ENTRADA quando prestado pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR DE ENTRADA e SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO DE SAÍDA quando prestado pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR DE SAÍDA;

SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME: modalidade de contratação de CAPACIDADE

DISPONÍVEL, para contratação de capacidade na modalidade firme.

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 MEDIDA;

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

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 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 DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL: tarifa cobrada pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR destinada a remunerá-lo pela prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA ou SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE SAÍDA, a qual será resultado da TARIFA DE TRANSPORTE FIRME ajustada por um fator correspondente à suscetibilidade do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL a interrupções causadas pelo TRANSPORTADOR, nos termos do Anexo II-A ou do Anexo II-B – Apêndice A e Apêndice C do CONTRATO, conforme aplicável;

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

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;

VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA: tem seu significado definido no item 4.1 da Cláusula Quarta 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) da Cláusula Primeira, do Apêndice II deste TCG;

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

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

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

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

CLÁUSULA TERCEIRA – SERVIÇO DE TRANSPORTE DE GÁS NATURAL

3.1. O SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL constitui modalidade de serviço de transporte por meio da qual o TRANSPORTADOR presta ao CARREGADOR, em base Interruptível, o SERVIÇO DE TRANSPORTE das QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS, através da REDE DE TRANSPORTE, até o limite da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA (mais a QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA, caso aplicável) para cada DIA OPERACIONAL, sempre em consonância com os termos e condições estabelecidas no CONTRATO e as características do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL. A prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL iniciar-se-á a partir da data estabelecida no item 4.1 do CONTRATO, encerrando-se no término do prazo de vigência estabelecido no item 3.1 do CONTRATO.

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

3.3. Sujeito à existência de CAPACIDADE OCIOSA DE TRANSPORTE suficiente, e observadas as exceções e demais disposições deste TCG e do CONTRATO DE TRANSPORTE e as características do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, incluindo, mas não se limitando, às hipóteses previstas em 2.1.7, 2.1.11 e 2.5 do Apêndice II deste Anexo III ao CONTRATO, constituem obrigações do TRANSPORTADOR:

(i) Para cada PONTO DE ENTRADA e/ou PONTO DE SAÍDA, programar as QUANTIDADES DE GÁS a serem recebidas ou entregues, conforme o caso, com base nas QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS DE ENTRADA e nas QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS DE SAÍDA pelo CARREGADOR, de acordo com as regras de PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE previstas no CONTRATO;

(ii) Receber em cada PONTO DE ENTRADA, as QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS DE ENTRADA, desde que o AGENTE A MONTANTE disponibilize tais quantidades, e disponibilizar 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;

(iii) Informar ao CARREGADOR qualquer limitação ou interrupção do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTIVEL previstos no CONTRATO DE TRANSPORTE;

(iv) Faturar mensalmente os valores referentes à prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTIVEL no âmbito do CONTRATO.

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

(i) Cobrar e receber o pagamento dos serviços relacionados ao SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL e outros serviços adicionais prestados no âmbito do CONTRATO DE TRANSPORTE;

(ii) Em caso de falta de disponibilidade técnica ou em caso de redução ou inexistência de CAPACIDADE OCIOSA DE TRANSPORTE, recusar a prestar SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL em relação às QUANTIDADES DE GÁS afetadas;

(iii) 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;

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

(v) Recusar-se a prestar o SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL em relação ao GÁS NATURAL que não atenda às ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS e/ou os requisitos estabelecidos no Anexo I A ou B do CONTRATO, conforme o caso;

(vi) 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

(vii) Não prestar o SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTIVEL em relação (a) às QUANTIDADES DE GÁS que excedam a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA DE ENTRADA ou a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATA DE SAÍDA, ressalvadas eventuais QUANTIDADES EXEDENTES AUTORIZADAS nos termos do item 3.5 deste TCG; e (b) a GÁS NATURAL que não atenda às ESPECIFICAÇÕES DA QUALIDADE DO GÁS, aos termos do Apêndice I destes TCG e aos requisitos de qualidade e pressão estabelecidos no CONTRATO DE TRANSPORTE.

3.5. A cada DIA OPERACIONAL, o CARREGADOR poderá nominar 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, CAPACIDADE OCIOSA DE TRANSPORTE e requisitos de segurança da REDE DE TRANSPORTE, programar tais quantidades como QUANTIDADES EXCEDENTES AUTORIZADAS ("SERVIÇO EXCEDENTE AUTORIZADO"), 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 III - CONDIÇÕES TÉCNICO-OPERACIONAIS estabelecidos no CONTRATO;

(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 INTERRUPTIVEL, 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 as GARANTIAS DO CONTRATO, nos termos e condições e durante toda a vigência determinada no CONTRATO;

(xi) Obter, manter em vigor e apresentar ao TRANSPORTADOR as evidências de contratação dos seguros previstos na Cláusula Vinte, conforme aplicável;

(xii) 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 do (i) GÁS PARA USO NO SISTEMA fornecido pelo CARREGADOR ou adquirido de terceiros e do (ii) GÁS adquirido pelo TRANSPORTADOR para fins de BALANCEAMENTO. Nos dois casos, o GÁS passará à sua propriedade a partir do seu recebimento pelo TRANSPORTADOR no PONTO DE ENTRADA designado.

4.2. O CARREGADOR 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.

4.3. O TRANSPORTADOR assegura ao CARREGADOR que, enquanto tiver o GÁS sob sua custódia, empregará as melhores práticas da indústria do petróleo e do gás, internacionalmente aceitas, prestando os serviços previstos no CONTRATO com eficiência e

mantendo os padrões de qualidade, segurança e proteção ambiental.

CLÁUSULA QUINTA – EMPACOTAMENTO

5.1. O TRANSPORTADOR 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. <u>Fornecimento do Gás para Uso no Sistema</u>

6.1.1. O GUS será adquirido pelo TRANSPORTADOR do FORNECEDOR DE GÁS, mediante a celebração de GSA GUS, ou por meio do exercício da OPÇÃO DE COMPRA prevista no item 1.10 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 do CONTRATO, conforme o caso; e

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

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

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

6.1.4. 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, sendo certo que o somatório da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA com a quantidade de GUS programada não deverá ultrapassar a

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

6.1.4.2. 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.

6.2. Projeção de Quantidades de Gás para Uso no Sistema

6.2.1. O TRANSPORTADOR apurará o total das QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS DE ENTRADA e das QUANTIDADES DIÁRIAS NOMINADAS DE SAÍDA, solicitadas por todos os carregadores, e determinará o GÁS PARA USO NO SISTEMA projetado para ser utilizado na REDE DE TRANSPORTE no DIA OPERACIONAL em questão, com base no MODELO TERMO-HIDRÁULICO.

6.3. Apuração de GUS

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

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

(ii) O TRANSPORTADOR calculará o GÁS NÃO CONTADO total da REDE DE TRANSPORTE, para cada DIA OPERACIONAL, com base na seguinte fórmula:

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

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.

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

CLÁUSULA SÉTIMA – ALOCAÇÃO DE QUANTIDADES DE GÁS E DE GUS

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

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

(i) adaptar os procedimentos de alocação de QUANTIDADES DE GÁS e de quantidades de GUS para que estes possam ocorrer em base horária;

(ii) refletir os critérios de alocação de QUANTIDADES DE GÁS nos PONTOS DE INTERCONEXÃO que tenham sido estabelecidos em acordo de interconexão celebrado entre transportadores.

CLÁUSULA OITAVA – FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE

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

(i) No CONTRATO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA, não estiver apto a receber a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA (nela incluída a QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA, quando aplicável) em um determinado PONTO DE ENTRADA; ou

(ii) No CONTRATO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA, operar a REDE DE TRANSPORTE no PONTO DE ENTRADA com uma pressão fora dos limites

mínimo e máximo contratuais, desde que impossibilite o CARREGADOR DE ENTRADA de injetar suas QUANTIDADES PROGRAMADAS DE GÁS no PONTO DE ENTRADA; ou

(iii) No CONTRATO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE SAÍDA, não disponibilizar ao CARREGADOR DE SAÍDA, em uma determinada ZONA DE SAÍDA, a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA (nela incluída a QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA, quando aplicável), de acordo com a PRESSÃO DE ENTREGA e as ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS.

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

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

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

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

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

(i) Evento de FORÇA MAIOR;

(ii) MANUTENÇÃO PROGRAMADA, desde que atendidos os requisitos do item 24.2 da Cláusula Vinte e Quatro deste TCG;

(iii) MANUTENÇÃO NÃO PROGRAMADA, nos termos do item 24.3 da Cláusula Vinte e Quatro deste TCG, por razão não atribuível ao TRANSPORTADOR;

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

(v) Injeção, por um carregador de entrada, (a) de GÁS DESCONFORME no PONTO DE

ENTRADA, tendo ou não enviado ao TRANSPORTADOR ou o TRANSPORTADOR enviado aos carregadores AVISO DE GÁS DESCONFORME, ou, (b) de GÁS com um PODER CALORÍFICO SUPERIOR inferior ao PODER CALORÍFICO DE REFERÊNCIA;

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

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

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

(ix) Aplicação da regra de PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE prevista no item 2.1 da Cláusula Segunda do Apêndice II deste TCG;

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

(xi) Existência de situações iminentes e comprovadas de risco, identificadas pelo TRANSPORTADOR, que possam ameaçar a integridade ou a segurança de suas instalações, de pessoas, ou do meio ambiente, e que demandem a realização de uma MANUTENÇÃO NÃO-PROGRAMADA quando o TRANSPORTADOR poderá, preventivamente, reduzir ou interromper o SERVIÇO DE TRANSPORTE.

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

(i) um carregador de entrada não tenha disponibilizado no PONTO DE ENTRADA, em um determinado DIA OPERACIONAL, QUANTIDADE DE GÁS igual à QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA com uma PRESSÃO DE ENTRADA entre o limite mínimo e máximo contratual;

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

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

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

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

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

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

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

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

(v) o TRANSPORTADOR só tenha confirmado uma QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA menor que nominado pelo CARREGADOR DE 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 MEDIDA DE SAÍDA ao fim do DIA OPERACIONAL seja maior ou igual ao somatório de todas as QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS DE SAÍDA para o mesmo PONTO DE SAÍDA em questão.

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

CLÁUSULA NONA – PENALIDADES E RESPONSABILIDADE

9.1. Penalidade por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE

9.1.1. Caracterizada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, será devido pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR, uma penalidade igual ao produto (i) do somatório da TARIFA DE TRANSPORTE INTERRUPTIVEL DE ENTRADA OU TARIFA DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE SAÍDA e TARIFA DE ESTOQUE DE REFERÊNCIA pelas (ii) QUANTIDADES DE GÁS não recebidas ou não entregues, conforme o caso, pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR em função da FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE.

9.2. Limites de Responsabilidade do TRANSPORTADOR

9.2.1. O valor total máximo que o TRANSPORTADOR poderá pagar ao CARREGADOR em virtude de FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE ou qualquer outra penalidade, reparação ou indenização devida ao CARREGADOR nos termos do CONTRATO (inclusive aquelas decorrentes de GÁS DESCONFORME), em cada ANO, está limitado ao valor equivalente à aplicação do percentual de 10% (dez por cento) sobre o produto (i) da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA multiplicada pelo número de DIAS do ANO em questão pelo (ii) somatório da TARIFA DE TRANSPORTE INTERRUPTIVEL DE ENTRADA ou TARIFA DE TRANSPORTE INTERRUPTIVEL DE SAÍDA, conforme o caso, com a TARIFA DE ESTOQUE DE REFERÊNCIA no âmbito do CONTRATO, de acordo com a regulamentação aplicável.

9.2.2. Acima desse limite, não será exigível do TRANSPORTADOR qualquer reparação por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE ou qualquer outra penalidade, reparação ou indenização ao CARREGADOR (inclusive no que diz respeito a GÁS DESCONFORME), , conforme o caso.

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

9.3. Penalidades do CARREGADOR

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

9.4. Responsabilidade por GÁS DESCONFORME

9.4.1. Desconformidade Causada pelo CARREGADOR DE ENTRADA

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

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

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

9.4.1.2. Caso o PONTO DE ENTRADA no qual foi apurada a injeção de GÁS DESCONFORME seja compartilhado entre dois ou mais carregadores, o regime de responsabilidades estabelecido neste item 9.4 será aplicado de forma proporcional às QUANTIDADES ALOCADAS DE ENTRADA para cada carregador que tenha injetado GÁS no referido PONTO DE ENTRADA, no período em questão, exceto se os carregadores do referido PONTO DE ENTRADA optarem por outra forma, que será informada ao TRANSPORTADOR por meio de notificação conjunta, enviada em até 10 (dez) DIAS da identificação do GÁS DESCONFORME pelo TRANSPORTADOR, nos termos do item 7.1 da Cláusula Sétima deste TCG.

9.4.1.3 Sem prejuízo do estipulado no item 9.4.1.1 deste TCG, o TRANSPORTADOR poderá, a seu exclusivo critério, empreender ações visando à correção e enquadramento do GÁS DESCONFORME injetado no PONTO DE ENTRADA pelos carregadores de entrada, de forma que o GÁS DESCONFORME passe a atender a especificação do GÁS prevista no item 1.1 do Apêndice I ao TCG, incluindo, sem limitação, a possibilidade de liberação de QUANTIDADES DE GÁS para a atmosfera ou evacuação de QUANTIDADES DE GÁS, sem que seja caracterizada PERDA EXTRAORDINÁRIA ou qualquer FALHA DE SERVIÇO DE

TRANSPORTE. Os custos incorridos pelo TRANSPORTADOR serão suportados pelos carregadores de entrada responsáveis pelo GÁS DESCONFORME, aplicando-se o item 9.4.1.2 desta Cláusula do TCG, quando cabível.

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

9.4.2. Desconformidade Causada pelo TRANSPORTADOR

9.4.1.1. O TRANSPORTADOR é responsável perante o CARREGADOR pelos danos diretos, custos adicionais e/ou prejuízos comprovadamente por ele sofridos e/ou incorridos em decorrência do GÁS DESCONFORME causado exclusivamente pelo TRANSPORTADOR, observados os termos do item 9.2, desta Cláusula do TCG.

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

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

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

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

(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.

9.4.2. Procedimento para cobrança de DANOS POR GÁS DESCONFORME causado ao

CARREGADOR ou a terceiros

9.4.2.1. Tendo em vista as disposições do item 18.1 da Cláusula Dezoito deste TCG, sobretudo no que diz respeito à possibilidade de o CARREGADOR vir a causar danos a terceiros em razão da natureza dos serviços prestados a vários carregadores na REDE DE TRANSPORTE, o efetivo pagamento e/ou ressarcimento por DANOS POR GÁS DESCONFORME causados pelo CARREGADOR DE ENTRADA a outro carregador será de exclusiva responsabilidade do(s) CARREGADOR(ES) DE ENTRADA responsável(is) pelo GÁS DESCONFORME.

9.4.2.2. Caso tenha ocorrido DANOS POR GÁS DESCONFORME a um terceiro ou a um carregador (ou este venha a ser demandado por terceiros a pagar DANOS POR GÁS DESCONFORME) causados pelo CARREGADOR DE ENTRADA, o TRANSPORTADOR, uma vez recebidos notificação e pleito de terceiro ou do carregador prejudicado em questão, enviará ao CARREGADOR DE ENTRADA uma NOTIFICAÇÃO comprovando os DANOS POR GÁS DESCONFORME sofridos, assim como os valores pleiteados pelo terceiro ou pelo(s) carregador(es) prejudicado(s).

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

9.4.2.4. Feita a NOTIFICAÇÃO do item anterior, o(s) carregador(es) prejudicado(s) e o CARREGADOR DE ENTRADA responsável pelo GÁS DESCONFORME acordarão sobre o pagamento dos DANOS POR GÁS DESCONFORME em prazo não superior a 30 (trinta) DIAS da sua ocorrência.

9.5. Responsabilidade Adicional do CARREGADOR

9.5.1. Sem prejuízo das disposições do item 9.4 e do pagamento de quaisquer penalidades aplicáveis e pré-estabelecidas nesta Cláusula Nona, 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.

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

CLÁUSULA DÉCIMA – FATURAMENTO

10.1. Disposições Gerais

10.1.1. Até o sétimo DIA ÚTIL de cada mês subsequente ao mês de prestação de Serviço de Transporte, 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 referentes ao mês da prestação do Serviço de Transporte previstos no Anexo II do CONTRATO, (b) às penalidades e demais valores que tenham se tornado devidos pelo CARREGADOR, no mês antecedente, nos termos do CONTRATO, e (c) às ações visando ao BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE, nos termos do Apêndice II deste TCG.

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

10.1.3. Os valores relativos à venda de gás natural do CARREGADOR para o TRANSPORTADOR, para fins de BALANCEAMENTO, serão faturados pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR por meio de DOCUMENTO DE COBRANÇA e a sua apresentação, eventual correção e pagamento deverão ser efetuados nos mesmos prazos aqui estabelecidos para os DOCUMENTOS DE COBRANÇA emitidos pelo TRANSPORTADOR contra o CARREGADOR, referente a prestação do serviço de transporte.

10.2. Faturamento Dependente de Informações do CARREGADOR

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

10.2.2. Quando a informação necessária para fins de emissão dos DOCUMENTOS DE COBRANÇA estiver sob o controle do CARREGADOR, o CARREGADOR deverá prestá-las, com a maior brevidade possível, a partir do momento em que estejam disponíveis, mas, em todo caso, sempre até o terceiro DIA ÚTIL de cada MÊS, relativo ao MÊS anterior. Caso o CARREGADOR não apresente essas informações ao TRANSPORTADOR, até as 10h (dez horas) do terceiro DIA ÚTIL do mês, o TRANSPORTADOR poderá emitir os DOCUMENTOS DE COBRANÇA com base em informações e estimativas por ele detidas e realizadas (“DOCUMENTOS DE COBRANÇA ESTIMADOS”).

10.2.3. Caso o TRANSPORTADOR identifique, após a emissão de DOCUMENTOS DE COBRANÇA ESTIMADOS, que os valores que lhe são devidos são maiores do que os que foram lançados com base em estimativas, o TRANSPORTADOR terá o direito de cobrar do CARREGADOR a diferença apurada, corrigida monetariamente de acordo com o IGP-M e com os acréscimos moratórios previstos no item 10.7 desta Cláusula do TCG, no primeiro mês subsequente ao da data em que a diferença tiver sido identificada.

10.2.4. Na hipótese de o CARREGADOR comprovar perante o TRANSPORTADOR que os valores cobrados em determinado DOCUMENTO DE COBRANÇA ESTIMADO são superiores aos efetivamente devidos, o CARREGADOR terá o direito de ver deduzido o valor da diferença

incontroversa apurada em seu favor no primeiro DOCUMENTO DE COBRANÇA emitido após a referida comprovação, e, se necessário, em DOCUMENTOS DE COBRANÇA subsequentes, até a integral extinção deste crédito. O valor da dedução a ser realizada nos termos desta Cláusula corresponderá ao valor da diferença comprovada e incontroversa, atualizado pelo índice de correção monetária previsto no item 10.7 desta Cláusula do TCG, desde a data do pagamento do DOCUMENTO DE COBRANÇA ESTIMADO até a data da emissão do DOCUMENTO DE COBRANÇA no qual se formalizará a dedução.

10.2.5. Após as 10:00 horas do terceiro DIA ÚTIL do MÊS, caso o CARREGADOR ainda não tenha prestado ao TRANSPORTADOR as informações necessárias ao faturamento, o TRANSPORTADOR poderá emitir os DOCUMENTOS DE COBRANÇA com base em estimativas próprias, restando aplicáveis as mesmas disposições do item 10.2.4 desta Cláusula do TCG, para o período compreendido entre o terceiro DIA ÚTIL e o dia da emissão dos DOCUMENTOS DE COBRANÇA, não sendo alterada a data de vencimento prevista no item 10.5.1 desta Cláusula do TCG.

10.2.6. Em qualquer das hipóteses previstas nos itens 10.2.2 e 10.2.3 desta Cláusula do TCG, após o vencimento previsto no item 10.5.1 desta Cláusula do TCG, fica o TRANSPORTADOR autorizado a executar as GARANTIAS DO CONTRATO, conforme aplicáveis, nos termos das Cláusulas Doze e Quinze deste TCG.

10.3. Ajustes de Medição

10.3.1. Na hipótese de identificação de diferenças na apuração de QUANTIDADES DE GÁS em decorrência de (i) eventos de medição, nos termos do Apêndice I deste TCG, ou (ii) do processo de medição previsto no item 3.10 do Apêndice II deste TCG, o respectivo acertamento deverá ser formalizado nos DOCUMENTOS DE COBRANÇA, desde que não exceda ao prazo previsto na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL, da seguinte forma:

(i) Nos casos em que as diferenças apuradas na forma do *caput* reflitam a realização de transporte de uma QUANTIDADE DE GÁS superior à que tiver sido objeto do faturamento originário, o TRANSPORTADOR realizará os ajustes necessários no DOCUMENTO DE COBRANÇA emitido no MÊS subsequente ao do término do procedimento de apuração, acrescendo às QUANTIDADES DE GÁS recebidas ou entregues no referido MÊS, aquelas apuradas pelas PARTES, observados os eventuais encargos e penalidades incidentes sobre as QUANTIDADES DE GÁS adicionais, que deverão ser apurados em relação ao MÊS em que foi efetivamente prestado o SERVIÇO DE TRANSPORTE; e

(ii) Caso as diferenças apuradas na forma do *caput* reflitam a realização de transporte de uma QUANTIDADE DE GÁS inferior à que tiver sido objeto do faturamento originário, o TRANSPORTADOR realizará os ajustes necessários no DOCUMENTO DE COBRANÇA emitido no mês subsequente ao do término do procedimento de apuração, deduzindo das QUANTIDADES DE GÁS recebidas ou entregues no referido mês, aquelas apuradas pelas PARTES, compensando os eventuais encargos e penalidades incidentes sobre as QUANTIDADES DE GÁS apuradas a maior.

10.3.2. O CARREGADOR não poderá atribuir ao TRANSPORTADOR qualquer responsabilidade

por eventual exigência fiscal relativa aos TRIBUTOS por ele devidos, em decorrência de diferenças nas QUANTIDADES DE GÁS apuradas em razão dos eventos de medição previstos no Apêndice I deste TCG, e se obriga a ressarcir ao TRANSPORTADOR quaisquer custos por ele incorridos, caso a autoridade fiscal venha a lhe imputar responsabilidade solidária por TRIBUTO devido pelo CARREGADOR.

10.4. Correção de Faturamento

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

10.5. Prazo e Forma de Pagamento

10.5.1. O CARREGADOR pagará os valores indicados em cada DOCUMENTO DE COBRANÇA até o 21º (vigésimo primeiro) dia do mês da data da emissão do DOCUMENTO DE COBRANÇA. Caso o DOCUMENTO DE COBRANÇA seja enviado ao CARREGADOR após o sétimo DIA ÚTIL do mês, em decorrência de motivo exclusivamente imputável ao TRANSPORTADOR, o CARREGADOR efetuará o pagamento até o 20º (vigésimo) DIA após a data do recebimento do respectivo DOCUMENTO DE COBRANÇA.

10.5.2. O pagamento será realizado pelo CARREGADOR por meio de transferência ou depósito de fundos com disponibilidade imediata, em conta de titularidade do TRANSPORTADOR, em instituição financeira situada em território nacional, indicada no DOCUMENTO DE COBRANÇA.

10.5.3. Se o vencimento do DOCUMENTO DE COBRANÇA ocorrer em um DIA no qual a instituição financeira indicada pelo TRANSPORTADOR não esteja aberta, o pagamento deverá ser efetuado no primeiro DIA ÚTIL em que o referido banco esteja aberto, após a data de vencimento.

10.6. Direito de Retenção

10.6.1. O CARREGADOR deverá efetuar o pagamento integral dos valores indicados no DOCUMENTO DE COBRANÇA, sem qualquer direito de dedução ou retenção em face do TRANSPORTADOR, observado os termos do item 11.2 deste TCG.

10.6.2. O TRANSPORTADOR, sem prejuízo de quaisquer outros direitos de que disponha, poderá compensar quaisquer quantias vencidas e devidas pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR com toda e qualquer quantia devida pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR nos termos do CONTRATO ou de outros contratos de transporte dos quais o TRANSPORTADOR e o CARREGADOR sejam partes, observado o disposto na

Cláusula 13.1.2 abaixo.

10.7. Encargos Moratórios

10.7.1. Todo e qualquer valor devido por uma das PARTES à outra e que não for pago no prazo contratualmente estabelecido será atualizado monetariamente de acordo com o IGP-M e acrescido de juros moratórios simples de 1% (um por cento) ao mês, *pro rata die*, desde a data do vencimento original até a data do efetivo pagamento (inclusive), bem como de multa moratória de 2% (dois por cento) calculada sobre o valor atualizado e acrescido dos juros moratórios.

10.7.2. Se, após 5 (cinco) DIAS do vencimento de determinado DOCUMENTO DE COBRANÇA, o CARREGADOR ainda não tiver efetuado seu integral pagamento com os acréscimos moratórios previstos no item 10.7.1 desta Cláusula do TCG, o TRANSPORTADOR poderá, a seu critério, optar por limitar ou suspender a prestação do SERVIÇOS DE TRANSPORTE em favor do CARREGADOR até a integral liquidação do débito.

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

10.8. Tributos sobre o faturamento

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

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

10.8.3. O CARREGADOR se compromete a se manter cadastrado, vinculado e/ou credenciado durante toda a vigência do CONTRATO ao Ajuste SINIEF 03/2018 (e/ou a qualquer ato normativo subsequente que venha a substitui-lo ou a conceder tratamento diferenciado às obrigações tributárias relacionadas às operações de circulação e prestações de serviço de transporte de gás natural por meio de gasoduto), ao qual o TRANSPORTADOR tenha aderido ou esteja vinculado ou credenciado e para o qual a fruição do regime fiscal diferenciado também exija a adesão, vinculação ou credenciamento do CARREGADOR.

CLÁUSULA ONZE – COBRANÇAS OBJETO DE CONTROVÉRSIA

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

11.2. Para se opor, no todo ou em parte, ao pagamento de qualquer DOCUMENTO DE COBRANÇA, relativo aos valores estipulados no presente CONTRATO, incluindo, sem limitação, a prestação de serviço, ações de balanceamento, encargos, penalidades, indenização, tributos, a PARTE reclamante deverá efetuar, até a data do seu vencimento, o pagamento integral do valor indicado no DOCUMENTO DE COBRANÇA questionado e notificar a PARTE reclamada a respeito de sua impugnação, informando, em detalhes, a quantia controversa, as razões de seu desacordo, além de outros elementos que julgue importantes para elucidar a controvérsia.

11.3. A PARTE reclamada deverá, no prazo de 15 (quinze) DIAS após o recebimento da NOTIFICAÇÃO de impugnação, enviar NOTIFICAÇÃO à PARTE reclamante informando seu entendimento sobre o questionamento apresentado e, se for o caso, restituir a parcela que reconheça ter sido indevidamente cobrada, atualizada pelo índice de correção monetária e acrescida dos juros moratórios conforme item 10.7.1 da Cláusula Décima deste TCG, desde a data do pagamento do DOCUMENTO DE COBRANÇA até a data de sua restituição em favor da PARTE reclamante.

11.4. Se a PARTE reclamante não concordar com o entendimento da PARTE reclamada, deverá adotar os procedimentos previstos no item 14.2 da Cláusula Quatorze deste TCG para solução de controvérsias. A PARTE que, por decisão do TRIBUNAL ARBITRAL ou do PERITO, deva restituir ou realizar o pagamento da quantia controversa, deverá também pagar à outra PARTE os encargos moratórios previstos no item 10.7 da Cláusula Décima deste TCG, cujo total será calculado sobre a quantia controversa levando em consideração o tempo decorrido desde o vencimento da quantia controversa ou de seu pagamento até a referida decisão.

CLÁUSULA DOZE – FORÇA MAIOR

12.1. Conceito Genérico

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

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

(ii) a PARTE AFETADA não tenha concorrido, direta ou indiretamente, para a ocorrência

de tal evento ou circunstância, quer em virtude de um inadimplemento de qualquer das suas obrigações nos termos do CONTRATO, de um descumprimento da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL ou de atuação com negligência, erro ou omissão da PARTE AFETADA;

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

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

12.2. Abrangência

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

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

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

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

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

(v) qualquer evento ou situação que afete, comprovadamente, o cumprimento das obrigações do TRANSPORTADOR em qualquer contrato de transporte, desde que tal evento ou situação possa ser 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.

12.4. Procedimento na Ocorrência de FORÇA MAIOR

12.4.1. A PARTE AFETADA deverá notificar imediatamente por escrito a outra PARTE acerca do evento de FORÇA MAIOR, especificando a hipótese ou circunstância de FORÇA MAIOR que está sendo alegada, em qualquer caso em prazo não superior a 72 (setenta e duas) horas, contadas do momento em que tenha tomado conhecimento de tal evento e da extensão dos seus impactos, fornecendo uma estimativa de sua duração e do provável impacto no desempenho de suas obrigações, ficando estabelecido que se a NOTIFICAÇÃO não for realizada dentro do prazo ora estabelecido, os efeitos da FORÇA

MAIOR somente poderão ser considerados a contar da data da efetiva realização dessa NOTIFICAÇÃO.

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

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

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

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

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

12.5. Efeitos de FORÇA MAIOR

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

12.6. Obrigações Não Excluídas

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

12.7. Encargos Devidos Durante a FORÇA MAIOR

12.7.1. Nenhum evento ou circunstância de FORÇA MAIOR suspenderá ou exonerará a obrigação do pagamento integral do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE ou de qualquer outro

DOCUMENTO DE COBRANÇA, nos prazos, volumes e valores previstos no CONTRATO, observado o disposto nos itens abaixo, não implicando em reduções de receita, custos adicionais ou penalidades ao TRANSPORTADOR durante sua ocorrência.

12.8. Evento de FORÇA MAIOR do TRANSPORTADOR

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

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

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

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 por período igual ou superior a 30 (trinta) DIAS contados do seu vencimento;

(ii) o descumprimento de qualquer obrigação relativa a qualquer das GARANTIAS 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;

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

(v) revogação ou suspensão das AUTORIZAÇÕES GOVERNAMENTAIS para o exercício pelo CARREGADOR da atividade de CARREGAMENTO, por motivos atribuíveis ao CARREGADOR.

13.1.2. Ocorrendo o evento de rescisão estabelecido no item 13.1.1 (i) desta Cláusula do TCG, o TRANSPORTADOR deverá notificar o CARREGADOR para que realize o pagamento em atraso no prazo de até 30 (trinta) dias do recebimento da respectiva NOTIFICAÇÃO, sob pena de rescisão do CONTRATO. Sem prejuízo deste prazo, o TRANSPORTADOR estará autorizado a compensar os valores relativos aos DOCUMENTOS DE COBRANÇA em atraso, desde a data de vencimento, contra quaisquer valores devidos pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR, desde que o TRANSPORTADOR tenha notificado o CARREGADOR de sua intenção de fazê-lo após o transcurso do prazo de 30 (trinta) DIAS de vencimento do DOCUMENTO DE COBRANÇA. Para fins de esclarecimento, caso a compensação dos montantes devidos seja suficiente para quitar os valores relativos ao não pagamento pelo CARREGADOR, o TRANSPORTADOR não estará autorizado a rescindir o CONTRATO.

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.

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.

13.1.5. Na hipótese de rescisão do CONTRATO na forma dos itens 13.1.1, 13.1.2, 13.1.3 e 13.1.4 desta Cláusula do TCG, o CARREGADOR está obrigado a pagar ao TRANSPORTADOR, como indenização aplicável a tal rescisão, o valor das perdas e danos diretos sofridos pelo TRANSPORTADOR, excluídos desse valor quaisquer danos indiretos e lucros cessantes decorrentes desta rescisão. A indenização mínima devida ao TRANSPORTADOR nessa hipótese será correspondente ao valor relativo ao ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE previsto no Anexo II do CONTRATO, nos prazos, volumes e valores que seriam devidos até o final do PERÍODO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE, deduzindo-se deste valor a receita que venha a ser auferida pelo TRANSPORTADOR, até o último dia do ANO em que ocorrer a rescisão, em decorrência da recontratação da capacidade objeto do CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE rescindido, ficando limitada esta dedução ao valor que tenha sido efetivamente pago pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR como indenização aplicável pela rescisão. As PARTES acordarão a forma de eventual restituição ao CARREGADOR de valores pagos ao TRANSPORTADOR a título de rescisão. O pagamento da indenização pelo CARREGADOR deverá ser feito sem prejuízo da cobrança de valores devidos ao TRANSPORTADOR anteriormente à rescisão do CONTRATO, devidamente atualizados pelo índice de correção monetária e acrescidos dos juros moratórios, conforme disposto no item 10.7.1 da Cláusula Décima deste TCG.

13.1.5.1. Caso o TRANSPORTADOR celebre novo contrato de transporte relativo à CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE liberada pelo CARREGADOR em razão da rescisão do CONTRATO na forma do item 13.1.1 desta Cláusula do TCG, o TRANSPORTADOR deverá reembolsar o CARREGADOR a quantia equivalente à receita que venha a ser auferida pelo TRANSPORTADOR até o último DIA do ANO em que ocorrer a rescisão, limitado o reembolso ao valor que tenha sido efetivamente pago pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR como indenização aplicável pela rescisão. O reembolso devido pelo TRANSPORTADOR nos termos desta Cláusula deverá ser realizado no prazo de 60 (sessenta) dias a contar da celebração do novo contrato de transporte.

13.1.6. O CARREGADOR desde já autoriza o TRANSPORTADOR a exercer, em caso de rescisão na forma acima, todos os seus direitos em relação às GARANTIAS DO CONTRATO constituídas nos termos da Cláusula Quinze deste TCG, inclusive, mas sem limitar, providenciar a excussão da garantia e receber a indenização de todo e qualquer valor devido ao TRANSPORTADOR nos termos do CONTRATO, inclusive pela sua rescisão, diretamente do agente garantidor, sem prejuízo do direito do CARREGADOR de iniciar uma ARBITRAGEM na forma do item 14.3 da Cláusula décima quarta deste TCG.

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

13.2. <u>Eventos de Rescisão por Motivo Imputável ao TRANSPORTADOR</u>

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

(i) atraso no pagamento de um DOCUMENTO DE COBRANÇA por período igual ou

superior a 30 (trinta) DIAS contados do seu vencimento, observado o disposto no item 13.2.2;

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

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

13.2.3. Ocorrendo um evento de rescisão estabelecido no item 13.2.1 (ii) desta Cláusula do TCG, o CARREGADOR deverá enviar uma NOTIFICAÇÃO ao TRANSPORTADOR, informando a ocorrência do referido evento e solicitando que sejam tomadas, se for possível, as medidas necessárias para restabelecer a execução normal das obrigações contratuais no prazo de 30 (trinta) DIAS a contar do recebimento de tal NOTIFICAÇÃO, sob pena de o CARREGADOR ter o direito de rescindir o CONTRATO.

13.2.4. Após transcorridos 30 (trinta) DIAS do recebimento pelo TRANSPORTADOR da NOTIFICAÇÃO mencionadas nos itens 13.2.2 e 13.2.3 desta Cláusula do TCG, sem que seja regularizado o pagamento do DOCUMENTO DE COBRANÇA em questão ou restabelecida a execução normal das obrigações contratuais, o CARREGADOR terá o direito de rescindir o CONTRATO mediante a entrega de nova NOTIFICAÇÃO ao TRANSPORTADOR informando a sua decisão de rescindir o CONTRATO e apresentando demonstrativo do cálculo da indenização devida nos termos do item 13.2.5 desta Cláusula do TCG. A indenização devida nos termos do item 13.2.5 desta Cláusula do TCG deverá ser paga pelo TRANSPORTADOR no prazo de 30 (trinta) DIAS a contar do recebimento da referida NOTIFICAÇÃO.

13.2.5. Na hipótese de rescisão do CONTRATO em decorrência de evento de rescisão imputável ao TRANSPORTADOR nos termos do item 13.2.1 acima, este se obrigará a pagar ao CARREGADOR, como indenização única e aplicável a tal rescisão, o valor das perdas e danos comprovadamente e diretamente sofridos pelo CARREGADOR, excluídos desse valor quaisquer danos indiretos e lucros cessantes decorrentes desta rescisão, limitada tal indenização, em qualquer hipótese, aos valores totais previstos no item 9.2 da Cláusula Nona deste TCG.

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

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

13.3. Outros Eventos de Rescisão

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

(i) por mútuo acordo entre as PARTES;

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

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

CLÁUSULA QUATORZE – LEI APLICÁVEL E SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS

14.1. Lei Aplicável

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

14.2. Solução Amigável

14.2.1. As PARTES deverão 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 aos honorários e despesas dos árbitros, honorários e despesas de peritos e taxas.

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

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

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

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

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

14.4. <u>Peritagem</u>

14.4.1. As PARTES poderão acordar que uma CONTROVÉRSIA seja submetida à PERITAGEM, a qual terá como finalidade a emissão de laudo pericial contendo conclusão ou recomendação não vinculantes a respeito da matéria de caráter estritamente técnico, relativa a este CONTRATO. O requerimento ou concordância com a PERITAGEM não serão considerados como uma renúncia aos direitos previstos nos itens 19.2, 19.3 e subitens, desta Cláusula, ou à ARBITRAGEM como o único método de resolução vinculante de CONTROVÉRSIAS entre as PARTES.

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

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

14.4.4. A pessoa a ser nomeada como PERITO:

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

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

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

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

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

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

CLÁUSULA QUINZE – GARANTIA DO CONTRATO

15.1. Com a finalidade de assegurar ao TRANSPORTADOR o recebimento dos pagamentos estipulados no presente CONTRATO, incluindo, sem limitação, às verbas rescisórias determinadas na forma do item 13.1.5 deste TCG e ao ressarcimento dos valores devidos para as AÇÕES DE BALANCEAMENTO da REDE DE TRANSPORTE pelo TRANSPORTADOR, previstas nos itens 1.7.1, 1.7.2 e 1.7.3 do Apêndice II do Anexo II do CONTRATO, o CARREGADOR deverá instituir, em favor do TRANSPORTADOR, e a ele apresentar, no prazo fixado no item 15.2 e segundo o montante previsto nos itens 15.3 e 15.3.1, garantia de pagamento sob uma das seguintes modalidades (“GARANTIA DO CONTRATO”):

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

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

nesta Cláusula; ou

(iii) Pagamento antecipado dos valores correspondentes a 2 (dois) meses de prestação de serviço de transporte, nos termos previstos neste CONTRATO.

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

15.2. A GARANTIA DO CONTRATO deverá ser prestada pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR, em (i) até 01 (um) DIA antes da DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE, ou (ii) até a data de celebração do CONTRATO, o que ocorrer por último, e permanecerá em vigor e válida pelo prazo mínimo de vigência equivalente ao PERÍODO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE, acrescido de 60 (sessenta) DIAS após o término do CONTRATO ou até o término de eventual disputa existente entre as PARTES, e ainda, seguirá todos os termos e condições previstos nos itens seguintes.

15.3 O valor da GARANTIA DO CONTRATO deverá ser equivalente ao somatório do (i) produto de 60 (sessenta) multiplicado pela QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA multiplicado pelo somatório das tarifas: (a) TARIFA DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA ou TARIFA DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE SAÍDA e da (b) TARIFA DE ESTOQUE DE REFERÊNCIA e do (ii) produto da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE pelo PREÇO DE GÁS DE REFERÊNCIA, multiplicado pelo fator 0,8333.

15.3.1 Para os CONTRATOS com duração inferior a 60 (sessenta) DIAS, o valor da GARANTIA DO CONTRATO será equivalente ao somatório do (i) produto da quantidade de DIAS equivalente à vigência do CONTRATO multiplicado pelo somatório das tarifas: (a) TARIFA DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA ou TARIFA DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE SAÍDA e da (b) TARIFA DE ESTOQUE DE REFERÊNCIA e do (ii) produto da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE pelo PREÇO DE GÁS DE REFERÊNCIA, multiplicado pelo fator 0,8333.

15.3.1.1 O saldo da GARANTIA DO CONTRATO prestada na forma de antecipação de valores deverá sempre corresponder ao valor indicado no item 15.3.1 acima, de forma a permanentemente manter a relação contratual com uma garantia mínima equivalente a 2 (dois) meses de pagamentos antecipados, observado, no entanto, o disposto no item 15.3.1.2. abaixo. Caso, 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 antecipados da GARANTIA DO CONTRATO 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 da GARANTIA DO CONTRATO, de acordo com o valor mínimo exigido nos termos do item 15.3.1 acima, em até 15 (quinze) dias úteis contados da utilização da GARANTIA DO CONTRATO, de tal forma que o CARREGADOR sempre mantenha, no momento do vencimento de qualquer montante devido no âmbito deste CONTRATO, pelo menos 2 (dois) meses de pagamentos antecipados à título de GARANTIA DO CONTRATO, conforme estabelecido no item 15.3.1 acima (mas observado, no entanto, o disposto no item 15.3.1.2 abaixo).

15.3.1.2 No mês em que o prazo remanescente de vigência do presente CONTRATO passar a ser igual a 1 (um) mês, o TRANSPORTADOR poderá, a seu exclusivo critério, aceitar compensar parte ou a totalidade do valor mensal devido pelo CARREGADOR com a GARANTIA DO CONTRATO, de tal forma que, no último mês de vigência do CONTRATO, o saldo da GARANTIA DO CONTRATO seja reduzido proporcionalmente junto com os pagamentos finais devidos pelo CARREGADOR no âmbito deste CONTRATO. O saldo da GARANTIA DO CONTRATO não utilizado em tais compensações será devolvido ao CARREGADOR em até 30 (trinta) dias após o último pagamento devido pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR no âmbito deste CONTRATO.

15.3.1.3 O inadimplemento do CARREGADOR em relação à complementação ou recomposição da GARANTIA DO CONTRATO nos valores e prazos previstos nos itens 15.3.1.1 e 15.3.1.2 poderá ensejar, a exclusivo critério do TRANSPORTADOR, a rescisão antecipada do presente CONTRATO, observado o disposto no item 13.1.1 acima.

15.4 Sem prejuízo de qualquer outra obrigação estabelecida para o CARREGADOR nos termos desta Cláusula, a CARTA DE FIANÇA BANCÁRIA, caso seja a modalidade adotada para a GARANTIA DO CONTRATO, deverá observar ainda as seguintes regras adicionais:

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

(ii) Ser reestabelecida, pelo CARREGADOR, na forma do item 15.6 desta Cláusula do TCG;

(iii) Ser substituída, pelo CARREGADOR, a partir do momento em que a instituição financeira que tenha emitido a CARTA DE FIANÇA BANCÁRIA deixar de atender à condição estabelecida no subitem (iv) abaixo;

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

(v) 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 (ii) cópia autenticada dos documentos do(s) representante(s) do CARREGADOR (CPF e RG).

15.5 Respeitado o prazo de 5 (cinco) dias previsto no item 10.7.2 da Cláusula Décima 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 nas Cláusulas Onze e Vinte deste TCG.

15.6 Ocorrendo qualquer hipótese de execução da GARANTIA DO CONTRATO, tal como previsto no item 15.5 desta Cláusula do TCG, ou qualquer evento que resulte no cancelamento ou perda de eficácia da GARANTIA DO CONTRATO, o CARREGADOR está obrigado a, no prazo máximo de 15 (quinze) dias, reestabelecer a referida GARANTIA DO CONTRATO, de modo a que seu montante atenda ao estabelecido nos itens 15.3, e 15.3.1., desta Cláusula, sob pena de ficar suspenso o SERVIÇO DE TRANSPORTE, sem prejuízo da aplicação do disposto no item 13.1.1 da Cláusula Treze deste TCG.

15.7 Se o CARREGADOR não providenciar a renovação, o reestabelecimento ou a substituição da GARANTIA DO CONTRATO, nos termos do item 15.6 desta Cláusula do TCG, o TRANSPORTADOR poderá executar (se existente), o saldo remanescente da respectiva 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 referida GARANTIA DO CONTRATO, no montante equivalente ao valor previsto para tal GARANTIA DO CONTRATO e sem prejuízo do direito do TRANSPORTADOR de suspender a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE nos termos do item 10.7.2 e da aplicação do disposto no item 13.1.1 da Cláusula Treze deste TCG.

15.8 Se, após o saque e manutenção dos valores a título de caução pelo TRANSPORTADOR, nos termos do item 15.7 desta Cláusula do TCG, o CARREGADOR reestabelecer o valor da respectiva 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.

CLÁUSULA DEZESSEIS - CESSÃO DE DIREITOS E OBRIGAÇÕES

16.1. Este O CONTRATO, bem como os direitos e obrigações deles decorrentes, não poderão ser cedidos, no todo ou em parte, por nenhuma das PARTES.

CLÁUSULA DEZESSETE – REGRAS GERAIS DE UTILIZAÇÃO COMPARTILHADA

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

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

18.1 As PARTES aceitam e reconhecem que, ao longo da vigência deste CONTRATO, a ANP poderá promover ampla consulta pública com a participação do TRANSPORTADOR, dos carregadores e dos demais agentes do mercado, com vistas a elaborar e implementar um CÓDIGO DE REDE. Caso tal CÓDIGO DE REDE entre em vigor, por meio de LEGISLAÇÃO APLICÁVEL publicada pela ANP durante a vigência do CONTRATO, as PARTES se comprometem a efetuar os ajustes por meio de termo aditivo, de forma que o CONTRATO passe a refletir as condições implementadas pelo CÓDIGO DE REDE, observado o disposto na cláusula 18.1.2 desta Cláusula do TCG.

18.1.1 Observado o disposto no item 18.1.2, 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.

18.1.2 Acordam as PARTES que os ajustes para refletir as novas condições do CÓDIGO DE REDE, conforme item 18.1, 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 DEZENOVE –SEGUROS

19.1 O CARREGADOR deverá providenciar e manter, às suas próprias custas e durante a vigência deste CONTRATO as seguintes coberturas de seguro, que deverão ser emitidos por seguradora de primeira linha (rating mínimo A-, escala nacional de longo prazo, emitido pela Fitch, S&P ou Moody), autorizada a operar no Brasil e que possua a Certidão de Regularidade na SUSEP:

(i) seguro de Riscos Operacionais para todos os ativos, máquinas e equipamentos relativos às instalações do CARREGADOR que estejam interconectados à REDE DE TRANSPORTE e/ou servirão de apoio à execução deste CONTRATO, com um limite suficiente e adequado para substituição completa destes ativos, máquinas e equipamentos, sejam eles próprios ou de terceiros;

(ii) seguro de Responsabilidade Civil Geral, à base de ocorrência ou reclamação, com cobertura também de todos subcontratados e limite de indenização mínima equivalente ao valor deste CONTRATO. A apólice deve cobrir danos materiais, pessoais e/ou morais ocorridos a terceiros no local de execução das atividades e que

tenha ligação com o objeto deste CONTRATO. Esta apólice deve possuir coberturas compatíveis com as atividades que serão executadas pelo CARREGADOR e seus subcontratados, dentre outras, responsabilidade civil em locais de terceiros, poluição acidental e súbita, empregador, responsabilidade civil cruzada, obras finalizadas; e

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

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

(i) ser responsável por custos e despesas relacionados à contratação e manutenção de todos os seguros acima mencionados, inclusive, sem limitação, no que tange ao pagamento dos correspondentes prêmios e todas as deduções ou franquias aplicáveis às apólices de seguro por este subscritas;

(ii) fornecer ao TRANSPORTADOR, previamente à ocasião da assinatura deste CONTRATO, cópias dos certificados de seguro contratados, assim como evidência da quitação de seus respectivos prêmios; e

(iii) enviar NOTIFICAÇÃO ao TRANSPORTADOR a respeito de qualquer ação relativa a qualquer das apólices de seguro mencionadas nesta Cláusula.

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

CLÁUSULA VINTE – DA VINCULAÇÃO DE CONTRATOS DA REDE DE TRANSPORTE

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

CLÁUSULA VINTE E UM – EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO

21.1 Ocorrendo qualquer fato superveniente, extraordinário, irresistível e imprevisível, incluindo MUDANÇA DE LEGISLAÇÃO APLICÁVEL e imposição de AUTORIDADE GOVERNAMENTAL,

e desde que e na medida que tal fato, comprovadamente, (i) afete o TRANSPORTADOR, impedindo-o ou onerando-o substancialmente de tal forma que a execução de suas obrigações previstas no CONTRATO se torne dificultosa e/ou extremamente gravosa e/ou prejudicial, ou (ii) afete o CARREGADOR, impedindo-o ou onerando-o substancialmente de tal forma que a execução de suas obrigações previstas no CONTRATO se torne dificultosa e/ou extremamente gravosa e/ou prejudicial, ou (iii) afete as premissas aplicáveis ao SERVIÇO DE TRANSPORTE e tarifas previstas neste CONTRATO, ou (iv) resulte, por qualquer motivo, na assunção, pelo TRANSPORTADOR, de um custo originalmente arcado pelo CARREGADOR, acarretando um desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, as PARTES se comprometem a efetuar alterações ao CONTRATO DE TRANSPORTE para adequação de aspectos operacionais, de modo a fazer cessar a dificuldade, a situação gravosa e/ou prejudicial, e o desequilíbrio econômico-financeiro ocorrido, devendo ser preservados aspectos comerciais nos termos do artigo 44, §§ 1º e 2º da Lei nº 14.134, de 8 de abril de 2021.

21.1.1 Os custos ou investimentos que venham a ser suportados pelo TRANSPORTADOR para adequação de aspectos operacionais dos SERVIÇOS DE TRANSPORTE às novas condições decorrentes dos eventos descritos no item 21.1 desta cláusula serão refletidos nas tarifas e encargos previstos no CONTRATO, nos termos da LEGISLAÇÃO APLICÁVEL.

CLÁUSULA VINTE E DOIS –TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS

22.1. As PARTES reconhecem que, em razão deste CONTRATO, realizarão atividades de tratamento de informações relacionadas exclusivamente às pessoas naturais dos representantes legais e demais signatários do Contrato (“Dados Pessoais”), sendo vedado o tratamento dos DADOS PESSOAIS para quaisquer outras finalidades não expressamente previstas ou relacionadas a este CONTRATO e declaram que cumprirão toda a legislação aplicável a tal tratamento, incluindo, mas não se limitando, a Lei nº 13.709/2018 (LGPD), sendo o prazo de guarda o necessário para execução do CONTRATO e cumprimento de obrigações legais..

22.2. Diretrizes de tratamento. O tratamento de DADOS PESSOAIS pelas Partes somente é permitido se realizado com objetivo exclusivo de alcançar as finalidades diretamente relacionadas à execução do objeto do CONTRATO e ao cumprimento das suas obrigações contratuais, sendo vedado o tratamento dos DADOS PESSOAIS para quaisquer outras finalidades não expressamente previstas ou relacionadas a este CONTRATO.

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

23.1. Padrões de Operação e Manutenção

23.1.1 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.

23.1.2 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.

23.1.3. 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.

23.1.4 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.

23.2 MANUTENÇÕES PROGRAMADAS

23.2.1 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.

23.2.2 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.

23.2.2.1 Sem prejuízo do disposto no item 23.2.1, 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.

23.2.3 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.

23.2.4 O CARREGADOR deverá considerar, em suas NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE, o planejamento semestral de MANUTENÇÃO PROGRAMADA.

23.2.5 Ressalvado o disposto no item 23.2.5.1, qualquer alteração no planejamento semestral de MANUTENÇÃO PROGRAMADA deverá ser comunicada pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR mediante NOTIFICAÇÃO com, no mínimo, 10 (dez) DIAS de antecedência, salvo se a alteração tiver por objeto a inclusão de nova MANUTENÇÃO PROGRAMADA, a

qual deverá ser comunicada pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR mediante NOTIFICAÇÃO com, no mínimo, 60 (sessenta) DIAS de antecedência, contendo as informações previstas nos itens 23.2.2 e 23.2.2.1 acima.

23.2.5.1 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 23.2.5.1 terão o mesmo tratamento de MANUTENÇÕES PROGRAMADAS.

23.2.6 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.

23.2.7 Durante a ocorrência de uma MANUTENÇÃO PROGRAMADA, o CARREGADOR permanecerá obrigado a pagar integralmente o ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE atribuível ao DIA OPERACIONAL em questão.

23.3 MANUTENÇÕES NÃO-PROGRAMADAS

23.3.1 Ressalvados os termos dos itens 23.2.5 e 23.2.5.1 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.

23.3.2 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.

23.3.3 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 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.

APÊNDICE I - REQUISITOS TÉCNICOS

CLÁUSULA PRIMEIRA - QUALIDADE DO GÁS

1.1 Especificação do Gás

1.1.1 O GÁS colocado à disposição do TRANSPORTADOR, em qualquer PONTO DE ENTRADA, pelo CARREGADOR DE ENTRADA ou por um terceiro indicado por este, e o GÁS colocado à disposição do CARREGADOR DE SAÍDA, em qualquer PONTO DE SAÍDA, pelo TRANSPORTADOR, deverão apresentar as características de qualidade que atendam às especificações previstas no Regulamento Técnico ANP nº 2/2008 anexo à Resolução ANP nº 16/2008, ou qualquer outro que venha a substituí-lo, ou ainda especificação diversa, expressamente definida entre as PARTES, e desde que respeitadas as condições de entrega acordadas entre as partes envolvidas e os limites de emissão de poluentes fixados pelo órgão ambiental ao qual caiba tal atribuição, nos termos do artigo 2°, parágrafo único da Resolução ANP nº 16/2008 ("ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS").

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

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

1.2. Análises de Qualidade

1.2.1 O CARREGADOR DE ENTRADA será responsável pela realização das análises do GÁS nos PONTOS DE ENTRADA, devendo encaminhar ao TRANSPORTADOR, até às 10:00h (dez horas) do DIA ÚTIL subsequente a cada DIA OPERACIONAL, o certificado da qualidade do GÁS para o DIA OPERACIONAL em questão, nos termos do Regulamento Técnico ANP nº 2/2008 anexo à Resolução ANP nº 16/2008, ou qualquer outro que venha a substituí-lo.

1.2.2 O TRANSPORTADOR realizará as análises do GÁS em sua REDE DE TRANSPORTE, devendo disponibilizar diariamente ao CARREGADOR até o DIA ÚTIL subsequente, o boletim de conformidade de cada DIA OPERACIONAL anterior, nos termos do Regulamento Técnico ANP nº 2/2008 anexo à Resolução ANP nº 16/2008, ou qualquer outro que venha a substituí-lo.

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

o CARREGADOR pagará ao TRANSPORTADOR o valor equivalente ao custo de tal análise adicional.

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

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

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

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

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

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

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

1.3.4 No AVISO DE GÁS DESCONFORME enviado na forma dos itens acima a PARTE remetente apresentará à PARTE destinatária as seguintes informações em relação ao GÁS DESCONFORME: (i) as variações máximas esperadas em relação às ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS, (ii) a estimativa da QUANTIDADE DE GÁS fora das ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS a ser entregue em cada PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA afetados, conforme o caso, (iii) as estimativas quanto aos momentos inicial e final de sua ocorrência, (iv) as razões que originaram tal GÁS DESCONFORME e (v) as medidas tomadas ou a serem tomadas para mitigar o problema.

1.3.5 Após o recebimento de AVISO DE GÁS DESCONFORME de que tratam os itens acima, qualquer carregador de saída terá o direito, de imediato e a seu exclusivo critério, de aceitar ou não a entrega de tal GÁS DESCONFORME. Para tanto, o CARREGADOR DE SAÍDA deverá informar ao TRANSPORTADOR que não aceita receber o GÁS DESCONFORME, mediante envio de AVISO DE REJEIÇÃO de GÁS DESCONFORME, imediatamente mas, em todo caso, em prazo não superior a 2 (duas) horas a contar do recebimento do AVISO DE GÁS DESCONFORME, ficando desde já expressamente entendido e aceito que a falta de manifestação do CARREGADOR DE SAÍDA nesse prazo será considerada como sua opção de receber o GÁS DESCONFORME.

1.3.6 Independentemente do recebimento de um AVISO DE GÁS DESCONFORME, no caso de identificação de GÁS DESCONFORME na REDE DE TRANSPORTE, o TRANSPORTADOR terá o direito, de imediato e a seu exclusivo critério, caso considere que apresente o risco à segurança e/ou integridade da REDE DE TRANSPORTE e/ou às suas operações, de reduzir ou interromper o fluxo de GÁS no PONTO DE ENTRADA em questão, até que o GÁS esteja de acordo com as ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS.

1.3.7 Na hipótese de redução ou interrupção do recebimento de GÁS em PONTO DE ENTRADA, o TRANSPORTADOR enviará AVISO DE REDUÇÃO DE FLUXO aos carregadores potencialmente afetados, apresentando os riscos identificados.

1.3.8 Ocorrendo ou não a redução ou interrupção do recebimento de GÁS no PONTO DE ENTRADA, o CARREGADOR DE ENTRADA que disponibilizou o GÁS DESCONFORME permanecerá responsável pelos DANOS POR GÁS DESCONFORME.

1.3.9 Sem prejuízo de qualquer penalidade ou obrigação estabelecida no CONTRATO e aplicáveis neste caso, as reduções das QUANTIDADES ALOCADAS no PONTO DE ENTRADA causadas pela redução ou interrupção de recebimento de GÁS no PONTO DE ENTRADA segundo o disposto nos itens 1.3.7 e 1.3.8 acima serão apuradas conforme as disposições previstas no Apêndice II deste TCG, e terão impacto no DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do PORTFÓLIO.

1.3.10 A falta de prévio conhecimento, pelo CARREGADOR DE ENTRADA, da ocorrência ou da possibilidade de vir a ocorrer a disponibilização de GÁS DESCONFORME, causada por ele ou por terceiros por ele designados, no PONTO DE ENTRADA, não o exime de suas responsabilidades e das consequências do ingresso de GÁS DESCONFORME, previstas neste TCG, no CONTRATO ou na LEGISLAÇÃO APLICÁVEL.

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

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

CLÁUSULA SEGUNDA – MEDIÇÃO

2.1 Unidade de Medição

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

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

2.2 Pressão Atmosférica Presumida

2.2.1 A pressão atmosférica absoluta utilizada para os cálculos de QUANTIDADES DE GÁS será considerada, conforme determinações contidas no Regulamento Técnico de Medição de Petróleo e Gás Natural, anexo à Resolução ANP/INMETRO 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 dos Intervalos de VAZÃO MENSURÁVEL especificados no projeto, nos termos do Anexo III do CONTRATO.

2.4 Poder Calorífico Superior e Fator de Compressibilidade do Gás

2.4.1 Observando-se o disposto na Cláusula Primeira do Apêndice I deste TCG, o TRANSPORTADOR determinará, para cada DIA OPERACIONAL, o PODER CALORÍFICO SUPERIOR do GÁS entregue nos PONTOS DE SAÍDA, com base nas análises realizadas durante o referido DIA OPERACIONAL, nos pontos de amostragem

localizados no referido PONTO DE SAÍDA ou no ponto de amostragem que analisa a corrente mais representativa, quando não houver cromatógrafo instalado nos PONTOS DE SAÍDA. O TRANSPORTADOR determinará, para cada DIA OPERACIONAL, o PODER CALORÍFICO SUPERIOR do GÁS recebido nos PONTOS DE ENTRADA, com base nas análises realizadas durante o referido DIA OPERACIONAL, nos pontos de amostragem localizados nos PONTOS DE ENTRADA, ou no ponto de amostragem que analisa a corrente mais representativa quando não houver cromatógrafo instalado nos PONTOS DE ENTRADA. Outros métodos de associação de gás poderão ser utilizados para os PONTOS DE ENTRADA e PONTOS DE SAÍDA que não possuam 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
Medidor de vazão tipo ultrassônico	Conforme AGA-9
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 item2.7.1 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:

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

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

(ii) Se 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.

APÊNDICE II – BALANCEAMENTO

CLÁUSULA PRIMEIRA – REGRAS DE BALANCEAMENTO

1.1. Princípios Gerais

1.1.1. De modo a manter sob controle o DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA, constitui obrigação do 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, excluídas potenciais quantidades de GÁS PARA USO NO SISTEMA, seja igual à soma das QUANTIDADES DE GÁS retiradas daquele mesmo PORTFÓLIO, de forma que o PORTFÓLIO esteja balanceado.

1.1.3. Caso o PORTFÓLIO não esteja em EQUILÍBRIO nos termos do item 1.1.2 acima, a diferença acumulada entre as injeções e retiradas, excluídas potenciais quantidades de GÁS PARA USO NO SISTEMA, 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 – Balanceamento.

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 4.1.3 deste Apêndice II, 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 15.5 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.

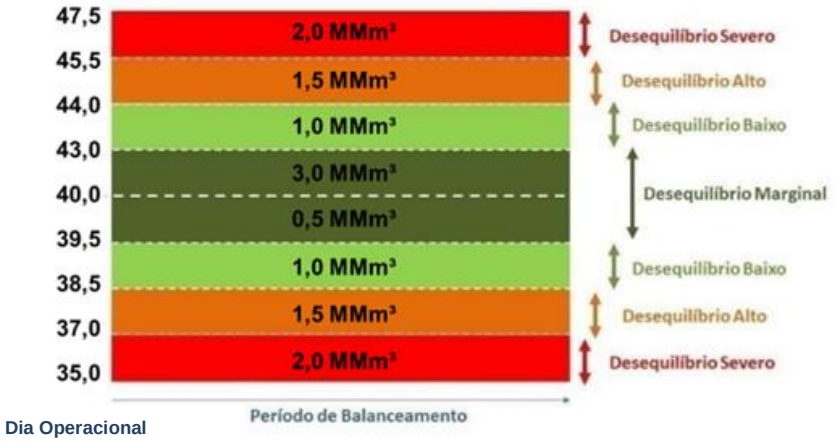
(d) ZONA de DESEQUILÍBRIO SEVERO: zona de criticidade considerada como “muito alta”. Quando o DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO SISTEMA se encontrar nesta zona, o TRANSPORTADOR realizará AÇÕES DE BALANCEAMENTO por meio de ordens imediatas de compra ou venda de GÁS, incluindo intervenções e interrupções nas 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.

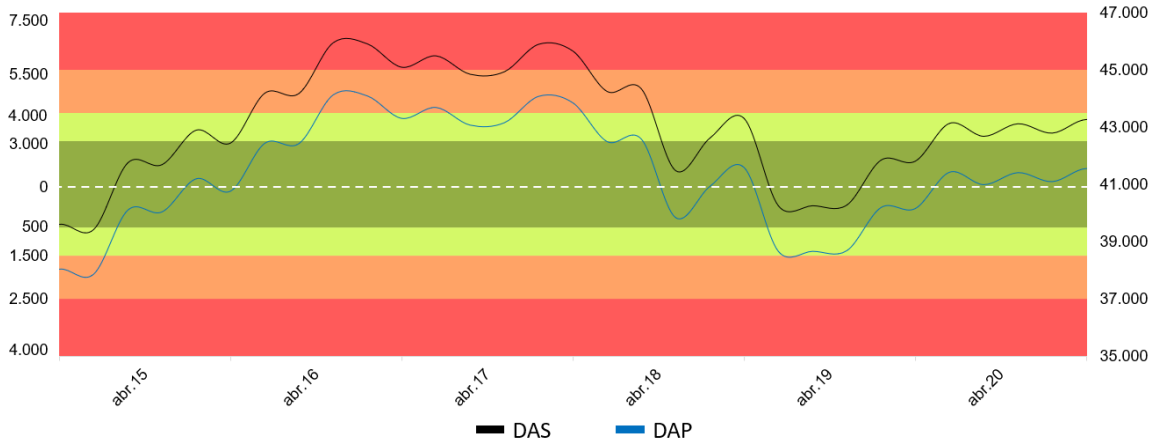
(iii) Curva de DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO (DAP) – conforme descrito no item 1.3.3 desta Cláusula.

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. Os valores aplicáveis a cada faixa de DESEQUILÍBRIO serão publicados no sítio eletrônico do TRANSPORTADOR e 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 e as quantidades de GUS consumidas pela REDE DE TRANSPORTE, em relação ao ESTOQUE DE REFERÊNCIA. A posição desta curva em relação ao ponto zero (situação de EQUILÍBRIO), no gráfico do DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA norteará as AÇÕES DE BALANCEAMENTO do TRANSPORTADOR para preservar o EQUILIBRIO operacional do sistema.

1.3.3.2 O DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO (DAP) é, para qualquer momento, a diferença acumulada entre as QUANTIDADES DE GÁS injetadas no PORTFÓLIO (pelos PONTOS DE ENTRADA ou pela transferência de GÁS de outro PORTFÓLIO), excluídas as quantidades de GÁS PARA USO NO SISTEMA (se aplicável), e as QUANTIDADES DE GÁS retiradas daquele mesmo PORTFÓLIO (pelos PONTOS DE SAÍDA ou pela transferência de GÁS para outro PORTFÓLIO). 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 (conforme item 1.7.2) do MÊS anterior
QAE_i	Soma das QUANTIDADES ALOCADAS DE ENTRADA de todos os PONTOS DE ENTRADA do PORTFÓLIO, excluídas potenciais QUANTIDADES DE GÁS PARA USO NO SISTEMA, no momento i, (MMBTU)
QTR_i	Soma das QUANTIDADES ALOCADAS DE TRANSFERÊNCIA a serem recebidas ou transferidas de e para outro(s) PORTFÓLIO(s), excluídas potenciais QUANTIDADES DE GÁS PARA USO NO SISTEMA, 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 CARREGADOR (DAP), – que serão atualizados de maneira compatível com os prazos das NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE intradiárias, conforme cláusula 2.3 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 intradiárias do PORTFÓLIO listadas abaixo, que serão baseadas nas quantidades alocadas conforme itens 3.1 a 3.7 deste Apêndice e atualizadas de maneira compatível com os prazos das NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE intradiárias, nos termos da cláusula 2.3 deste Apêndice:

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

(ii) QUANTIDADES ALOCADAS DE ENTRADA, por PONTO DE ENTRADA do PORTFÓLIO, excluídas as quantidades de GÁS PARA USO NO SISTEMA (se aplicável) conforme cláusula 1.3.3.2 deste Apêndice;

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

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

(v) QUANTIDADES DE GÁS vendidas ou adquiridas pelo CARREGADOR 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) Trocar quantidades de gás com um TRANSPORTADOR adjacente para fins de injeção ou retirada de gás do sistema, quando aplicável;

(ii) Efetuar a compra ou venda de QUANTIDADES DE GÁS por meio da PLATAFORMA DE BALANCEAMENTO, quando aplicável;

(iii) Efetuar a compra ou venda de QUANTIDADES DE GÁS por meio do(s) GSA(s) BALANCEAMENTO; e

(iv) Restringir e/ou interromper o fluxo de gás em qualquer PONTO DE ENTRADA, PONTO DE SAÍDA, PONTO DE INTERCONEXÃO ou em qualquer outro local da REDE DE TRANSPORTE, 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), conforme as regras do item 1.7.1, os custos decorrentes da AÇÃO DE BALANCEAMENTO prevista no item 1.4.3 acima, na proporção em que tenham dado causa à necessidade de atuação do TRANSPORTADOR, com base nos seus respectivos DESEQUILÍBRIO(s) ACUMULADOS DO PORTFÓLIO, incluindo, sem limitação:

(i) os custos relativos aos TRIBUTOS não recuperados pelo TRANSPORTADOR na compra e venda de gás pelo TRANSPORTADOR para fins de correção de DESEQUILÍBRIO DO SISTEMA, 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 (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.); e (ii) o valor correspondente a eventuais penalidades por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE impostas ao TRANSPORTADOR, excluídos qualquer outro tipo de dano direto ou indireto ou lucros cessantes, em decorrência do saldo de DESEQUILÍBRIO(S) ACUMULADOS DO PORTFÓLIO do CARREGADOR ter comprovadamente causado a redução ou a interrupção do SERVIÇO DE TRANSPORTE de QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS nos termos de outros contratos; e

(ii) quaisquer potenciais desembolsos pelo TRANSPORTADOR com o pagamento de indenização a outros carregadores e/ou TERCEIROS por danos decorrentes de medidas adotadas conforme item 1.4.3 - “iv” acima, sem prejuízo do disposto no item 8.2.4 da CLÁUSULA OITAVA do TCG.

1.4.5 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 para fins de balanceamento.

1.6.1.1 Para corrigir DESEQUILÍBRIO(S) ACUMULADO(S) DO PORTFÓLIO, carregadores de PORTFÓLIOS distintos poderão efetuar entre si a troca de titularidade do GÁS sob custódia do TRANSPORTADOR, desde que o GÁS tenha a mesma origem. Essa troca de titularidade do GÁS, mediante transferência entre PORTFÓLIO(S), deverá ser baseada nas NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO dos carregadores ou GESTOR(ES) DE PORTFÓLIO envolvidos, nos termos do item 1.6.1.3 desta Cláusula do Apêndice II do

TCG. 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.

1.6.1.1.1 Ao longo da execução do presente CONTRATO, caso as PARTES identifiquem a possibilidade de que a troca de titularidade do GÁS sob custódia do TRANSPORTADOR também ocorra quando o GÁS tiver origens distintas, as PARTES se comprometem a promover os ajustes necessários em suas rotinas para implementar as referidas trocas.

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 da 22ª (vigésima segunda) 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, sendo que este horário não deve ser anterior ao horário de emissão da NOTIFICAÇÃO DE TRANSAÇÃO; e

(vi) Identificação do PONTO DE ENTRADA onde será realizada a troca de titularidade.

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

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

1.6.1.6 O CARREGADOR poderá apresentar NOTIFICAÇÃO DE TRANSAÇÃO independentemente de ter apresentado NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE para o DIA OPERACIONAL em questão.

1.6.1.7 As NOTIFICAÇÕES DE TRANSAÇÃO se referem exclusivamente à troca de titularidade de moléculas 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 (ii) ou (iii); 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.

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 (ii) ou (iii), 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.

1.7.1.4 Caso o TRANSPORTADOR execute uma AÇÃO de BALANCEAMENTO que resulte na compra ou venda de GAS conforme item 1.4.3 (ii) ou (iii), o TRANSPORTADOR fará a alocação da QUANTIDADE DE GÁS comprada ou vendida proporcionalmente ao CAUSADOR, conforme descrito abaixo. Essa QUANTIDADE DE GÁS alocada ao CAUSADOR será adicionada ou deduzida do DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO conforme item 1.6.2.5 após a execução da AÇÃO de BALANCEAMENTO pelo TRANSPORTADOR.

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

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

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

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

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

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

(i) O preço de venda do GÁS que o TRANSPORTADOR 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 gerados são repassados ao(s) CAUSADOR(ES). Na hipótese de existência de quaisquer receitas maiores ou receitas menores do TRANSPORTADOR decorrentes das AÇÕES DE BALANCEAMENTO, estas deverão ser computadas em CONTA REGULATÓRIA, quando esta for criada e normatizada pelo órgão regulador.

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

1.7.1.8 Caso, a qualquer DIA, o DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO ultrapassar a tolerância máxima de 5% (cinco por cento), positiva ou negativa, correspondente à soma das CAPACIDADES CONTRATADAS DE TRANSPORTE dos 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 5% (cinco por cento) da soma das CAPACIDADES CONTRATADAS DE TRANSPORTE dos PONTOS DE SAÍDA contratados pelo CARREGADOR.

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 5% (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, 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.

1.7.2.3 O preço pelo qual o TRANSPORTADOR vende ou compra, conforme o caso, as QUANTIDADE(S) DE GÁS conforme 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 1.7.3.3.

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

1.7.3 ENCARGO DE BALANCEAMENTO

1.7.3.1 Para cobrir os custos fixos em relação a eventual(is) GSA(s) de BALANCEAMENTO que venha(m) a ser celebrado(s) o TRANSPORTADOR cobrará dos carregadores o ENCARGO DE BALANCEAMENTO calculado de forma proporcional às CAPACIDADES CONTRATADAS vinculadas a determinado PORTFÓLIO de acordo com a fórmula constante do Anexo II, alínea (vii) do Apêndice B.

1.7.3.2 Para os CONTRATOS INTERRUPTIVEIS será cobrado o ENCARGO DE BALANCEAMENTO com base nas CAPACIDADES CONTRATADAS, considerando somente os dias em que o CARREGADOR nominar capacidade.

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 BALANCEAMENTO, 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 3.8 podendo ser corrigidas posteriormente pelo TRANSPORTADOR e reenviadas ao CARREGADOR no processo de CERTIFICAÇÃO, conforme item 3.10.

1.8.2 Para fins de faturamento referente às LIQUIDAÇÕES MENSAIS, serão consideradas somente as QUANTIDADES ALOCADAS FINAIS de acordo com o item 3.10 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 21.1 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, 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 que exceda a tolerância estabelecida no item 1.7.1.8 deste Apêndice II, no fim do DIA em questão, ao preço conforme item 1.7.1.5 (i), vigente no DIA OPERACIONAL do exercício da opção.

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 do DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO que exceda a tolerância estabelecida no item 1.7.1.8 deste Apêndice II, no fim do DIA em questão, ao preço definido no item 1.7.1.5 (ii) vigente no DIA OPERACIONAL do exercício da opção.

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 2.5.1 deste Apêndice, (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 Clausula 24 do TCG, e (iv) a inexistência de qualquer dos eventos descritos nos itens 8.2.1, 8.2.2 e 8.2.3 da Cláusula Oitava do TCG.

2.1.3 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 Clausula 24 do TCG, e (iii) a inexistência de qualquer dos eventos descritos nos itens 8.2.1, 8.2.2 e 8.2.3 da Cláusula Oitava do TCG.

2.1.4 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 3.5.1 (i) e 3.6.1 (i) deste Apêndice, respeitados os limites indicados na tabela abaixo:

QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA (QDC)*	**Limites da Quantidade Excedente Autorizada**
QDC < 0,5 MM m³/d	50% x QDC
0,5 ≤ QDC < 1 MM m³/d	40% x QDC
1 ≤ QDC < 1,5 MM m³/d	30% x QDC
1,5 ≤ QDC < 4 MM m³/d	20% x QDC
QDC ≥ 4 MM m³/d	10% x QDC

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 2.4.4 (ii) deste Apêndice.

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 2.3.5 deste Apêndice, ou (ii) para acerto de DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do PORTFÓLIO, desde que respeitados os limites da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA conforme item 2.1.4.

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 2.3.5 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 4.1.3 deste Apêndice, conforme o caso, ficando sujeitos, em caso de descumprimento, ao pagamento de penalidade prevista na Cláusula Nona 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 (Mm^3) nas CONDIÇÕES DE REFERÊNCIA e no PCR, com uma casa decimal.

2.1.11 As PARTES acordam que a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA e a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA poderão ser alteradas pelo TRANSPORTADOR ao longo do DIA OPERACIONAL a que se referem, caso haja alteração da CAPACIDADE OCIOSA DE TRANSPORTE em decorrência de mudança intradiária das QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS DE ENTRADA e das QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS DE SAÍDA para prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME ou de SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO para outro(s) carregador(es) ou das quantidades de gás programadas no âmbito dos CONTRATOS LEGADOS. Neste caso, tais alterações somente entrarão em vigor a partir da 10ª (décima) hora de tal DIA OPERACIONAL e serão consideradas como QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA e QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA para o DIA OPERACIONAL em questão, o valor médio ponderado entre a respectiva programação vigente até a 10ª (décima) hora do DIA OPERACIONAL em questão e a respectiva programação vigente após tal horário, caso ocorra redução ou interrupção da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL no caso da redução da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA ou da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA.

2.2. Previsão das QUANTIDADES DE GÁS a serem transportadas

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

2.3. NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE

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

DIA OPERACIONAL	**LIMITE HORÁRIO**	**AÇÃO**	**RESPONSÁVEL**
D-1	Até 15h30	Envio de solicitação de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE	CARREGADOR
D-1	Até 17h	Envio da PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE	TRANSPORTADOR
D	Até 14h30	Envio de solicitação intradiária de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE	CARREGADOR
D	Até 16h	Envio da PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE intradiária	TRANSPORTADOR

D	A partir de 17h	Validade da PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE intradiária	N/A

2.3.2 NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE diária - Até as 15h30 (quinze horas e trinta minutos) de cada DIA OPERACIONAL anterior ("D-1"), o CARREGADOR, enviará ao TRANSPORTADOR a NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE para o DIA OPERACIONAL (D).

2.3.3 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 2.3.1 deste Apêndice, mediante envio de nova NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE para o DIA OPERACIONAL em questão (D), a qual, para todos os efeitos deste CONTRATO, somente será válida e aplicável a partir do início das 17h (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 DE TRANSPORTE deve 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.

2.3.4 As NOMINAÇÕES DE TRANSPORTE feitas de acordo com o item 2.3.2 deste Apêndice e qualquer alteração destas na forma do item 2.3.3 deste Apêndice devem conter, no mínimo, as seguintes informações:

(i) o 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) o CÓDIGO DE IDENTIFICAÇÃO DO CARREGADOR DE SAÍDA e da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE SAÍDA para retirada das quantidades de GÁS, nos casos de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE relativa a PONTOS DE ENTRADA; e

(v) o CÓDIGO DE IDENTIFICAÇÃO DO CARREGADOR DE ENTRADA e da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE ENTRADA para injeção das quantidades de GÁS, nos casos de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE relativa a PONTOS DE SAÍDA.

2.3.5 Em caso de não-recebimento da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE pelo TRANSPORTADOR até os horários limites estabelecidos nesta Cláusula, as QUANTIDADES DE GÁS solicitadas pelo CARREGADOR, serão consideradas como sendo iguais a zero para os PONTOS DE ENTRADA ou PONTOS DE SAÍDA no DIA OPERACIONAL em questão. Analogamente, as alterações intradiárias feitas em desacordo com os prazos do item 2.3.3 deste Apêndice serão consideradas sem efeito, permanecendo válidas, para todos os efeitos, as QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS para o DIA OPERACIONAL em questão.

2.3.6 Em caso de ausência de resposta pelo TRANSPORTADOR para NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE nos termos desta Cláusula, será considerada como QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA a QUANTIDADE DIÁRIA NOMINADA pelo CARREGADOR, para todos os fins do CONTRATO, desde que respeitadas as condições dispostas nos itens 2.1.3 e 2.1.4.

2.3.7 Não serão consideradas as nominações de QUANTIDADES DE GÁS que estejam em desacordo com as condições estabelecidas neste CONTRATO incluindo, sem limitação, a CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE, localização e limite físico dos PONTOS DE ENTRADA e PONTOS DE SAÍDA, tal como estabelecido no Anexo I-A, Apêndices A e B, deste CONTRATO, limites horários e detalhamento das informações, conforme previstos nos itens 2.3.2, 2.3.3 e 2.3.4 deste Apêndice.

2.3.8 Para fins do 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.

2.4 PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE

2.4.1. Para realização da PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE serão levadas em consideração o previsto nos itens 2.1.2, 2.1.3,2.1.4 e 2.1.5 deste Apêndice.

2.4.2. PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE diária – Até as 17h (dezessete horas) de cada DIA OPERACIONAL anterior (“D-1”), o TRANSPORTADOR enviará ao CARREGADOR, a PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE para o DIA OPERACIONAL (D).

2.4.3. Alteração intradiária da PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE – Até as 16h (dezesseis horas) do DIA OPERACIONAL (D), caso tenha recebido uma solicitação de alteração intradiária da NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE segundo o disposto no item 2.3.3 deste Apêndice, o TRANSPORTADOR enviará ao CARREGADOR, 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 2.5.1 deste Apêndice.

2.4.4. 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) o CÓDIGO DE IDENTIFICAÇÃO DO CARREGADOR DE SAÍDA e da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE SAÍDA para retirada das QUANTIDADES DE GÁS, nos casos de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE relativa a PONTOS DE ENTRADA; e

(v) o CÓDIGO DE IDENTIFICAÇÃO DO CARREGADOR DE ENTRADA e da CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE DE ENTRADA para injeção das QUANTIDADES DE GÁS, nos casos de NOMINAÇÃO DE TRANSPORTE relativa a PONTOS DE SAÍDA.

2.4.5. Para fins do presente CONTRATO, será considerada como QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA ou QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA para o DIA OPERACIONAL em questão, o valor médio ponderado entre as QUANTIDADES DE GÁS programadas na PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE vigente até as 17h (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.

2.4.6. Para fins deste CONTRATO, as QUANTIDADES DE GÁS para composição do GÁS PARA USO NO SISTEMA (no caso do fornecimento de GÁS PARA USO NO SISTEMA pelo CARREGADOR DE ENTRADA) e correção de DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO serão deduzidas, conforme aplicável, das primeiras QUANTIDADES DE GÁS injetadas na REDE DE TRANSPORTE no DIA OPERACIONAL, da QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA.

2.4.7. 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.

2.5. Prioridades de Programação em Casos de Insuficiência de Capacidade

2.5.1. Caso, em qualquer DIA OPERACIONAL, o TRANSPORTADOR avalie que as QUANTIDADES DE GÁS nominadas pela totalidade dos carregadores excedem a CAPACIDADE TÉCNICA DE TRANSPORTE considerando potenciais restrições físicas para o transporte de QUANTIDADES DE GÁS entre ZONAS DE 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 na qualidade NOMINAÇÃO RESTRITA, quando esta última não observar as restrições predefinidas para a nominação em questão;

(iii) Terceira – De forma pro-rata, QUANTIDADES EXCEDENTES NOMINADAS nos termos dos CONTRATOS LEGADOS, contratos de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME ou CONTRATOS DE TRANSPORTE para prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO, independente da qualidade do serviço de transporte;

(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.

2.5.2. Insuficiência de Capacidade Devido a Condições Operacionais Adversas. Sem dispensar o TRANSPORTADOR do cumprimento das obrigações estabelecidas neste CONTRATO, caso, em qualquer DIA OPERACIONAL, o TRANSPORTADOR avalie que a CAPACIDADE TÉCNICA DE TRANSPORTE é insuficiente para programar as QUANTIDADES DE GÁS nominadas por todos os carregadores, o TRANSPORTADOR reduzirá ou suspenderá a injeção ou retirada de tais QUANTIDADES DE GÁS na ordem inversa do item 2.5.1 deste Apêndice. Caso o TRANSPORTADOR verifique que a suspensão das injeções ou retiradas de QUANTIDADES DE GÁS na ordem inversa do item 2.5.1 não seja adequada para resolver a insuficiência da CAPACIDADE TÉCNICA DE TRANSPORTE para as QUANTIDADES DE GÁS nominadas por todos os carregadores, o TRANSPORTADOR poderá levar em conta somente as áreas geográficas afetadas pelas condições operacionais adversas.

CLÁUSULA TERCEIRA – ALOCAÇÃO DE QUANTIDADES DE GÁS E DE GUS

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

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

(ii) ALOCAÇÃO com base na QUANTIDADE MEDIDA pelo SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL do TRANSPORTADOR ou em medidores localizados junto às instalações dos respectivos carregadores ou de terceiros por estes indicados (p.e. medidor da CDL para um consumidor livre) (“alocação conforme medição”);

(iii) ALOCAÇÃO com base na QUANTIDADE MEDIDA em determinado PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA e atribuída proporcionalmente aos carregadores, 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.

3.1.1 Na hipótese de celebração de ACORDO DE ALOCAÇÃO na forma do item 3.1(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 3.1(iv) acima. Na inexistência de comunicação expressa pelos carregadores, serão aplicadas pelo TRANSPORTADOR as regras previstas nos itens abaixo.

3.2 ALOCAÇÃO das QUANTIDADES DE GÁS nos PONTOS DE ENTRADA

3.2.1 Para cada PONTO DE ENTRADA, considerar-se-á como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA relativa ao DIA OPERACIONAL a parcela da QUANTIDADE 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 12h (doze horas) do DIA OPERACIONAL seguinte (D+1), ficando estabelecido que o TRANSPORTADOR não será, em nenhuma hipótese, responsável pela realização de tais atribuições ou pela obtenção de tais informações, e não responderá por qualquer dano decorrente de tais atribuições ou da ausência da disponibilização de tais informações.

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

3.2.1.2 Caso o AGENTE A MONTANTE não informe ao TRANSPORTADOR a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA para cada CARREGADOR DE ENTRADA no prazo estabelecido no item anterior, tal fato será informado pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR DE ENTRADA e caberá a este tomar as medidas para que o AGENTE A MONTANTE disponibilize tal informação. Nessa hipótese, observado o item 3.2.1.3 deste Apêndice, considerar-se-á como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA a parcela resultante da divisão da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE ENTRADA proporcionalmente às QUANTIDADES DE GÁS programadas pelo TRANSPORTADOR para injeção por cada carregador de entrada no PONTO DE ENTRADA em questão.

3.2.1.3 No caso de QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA que não seja fornecida no prazo previsto no item 3.2.1.2 desta Cláusula ou que, se fornecida, venha a ser retificada posteriormente, deverão ser aplicadas as regras dispostas na Cláusula Décima do TCG para fins de correção.

3.2.2 Quando o GÁS PARA USO NO SISTEMA for fornecido pelo CARREGADOR DE ENTRADA, para fins de apuração das QUANTIDADES DIÁRIAS ALOCADAS DE ENTRADA serão deduzidas as quantidades de GÁS PARA USO NO SISTEMA, de forma que a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA estará líquida de quantidades de GÁS PARA USO NO SISTEMA.

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

3.3.1 Para cada PONTO DE SAÍDA será considerada como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA a parcela da QUANTIDADE 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 10h30min (dez horas e trinta minutos) 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 10h30min (dez horas e trinta minutos) de cada DIA OPERACIONAL (D), 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;

3.3.2 O CARREGADOR DE SAÍDA aceita e reconhece que as informações de que tratam os itens 3.3.1 (i) "a", (ii) "a" e (iii) "a" e "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 3.3.1, o TRANSPORTADOR deverá considerar tais informações como tendo sido prestadas pelo CARREGADOR DE SAÍDA.

3.3.3 Sem prejuízo da aplicação do critério de alocação previsto no item 3.3.1, qualquer divergência e/ou disputa decorrente de erro ou falta das informações prestadas pelo(s) CARREGADOR(ES) DE SAÍDA, ou por terceiros autorizados a prestá-las em seu nome, será dirimida exclusivamente entre os CARREGADORES DE SAÍDA que estiverem compartilhando o PONTO DE SAÍDA em questão. O TRANSPORTADOR 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.

3.4 Alocação das QUANTIDADES DE GÁS nos PONTOS DE INTERCONEXÃO

3.4.1 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 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.

3.4.2 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.

3.5 Alocação de QUANTIDADES EXCEDENTES no PONTO DE ENTRADA

3.5.1 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 Anexo II Apêndice B do CONTRATO, de apuração das penalidades estabelecidas na Cláusula Nona 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; e

(ii) QUANTIDADE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADA: caso, em qualquer DIA OPERACIONAL, para um determinado PONTO DE ENTRADA, a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA exceda a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA em mais de 1% (um por cento) os limites indicados na tabela contida no item 2.1.4, 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:

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

3.6 Alocação de QUANTIDADES EXCEDENTES na ZONA DE SAÍDA

3.6.1 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 Anexo II Apêndice B do CONTRATO e de apuração das penalidades estabelecidas na Cláusula Nona deste TCG, sendo calculadas da seguinte forma:

(i) QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA: caso, em qualquer DIA OPERACIONAL, a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA, exceda a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA estabelecida em CONTRATO, esta QUANTIDADE DE GÁS será considerada uma QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA, até o limite da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA, observados os limites indicados na tabela contida no item 2.1.4;

(ii) QUANTIDADE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADA: caso, em qualquer DIA OPERACIONAL, para um determinado PONTO DE SAÍDA, a QUANTIDADE DE GÁS exceda a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA em mais de 1% (um por cento) os limites indicados na tabela contida no item 2.1.4, 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:

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

3.6.2 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.

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

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

3.7.2 Quaisquer diferenças entre a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE GUS para o CARREGADOR DE ENTRADA, nos termos do item 3.7.1 acima, e a parcela da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA relativa ao GÁS PARA USO NO SISTEMA para determinado DIA OPERACIONAL, nos termos da Cláusula Segunda deste TCG, não serão adicionadas ou subtraídas do DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do respectivo PORTFÓLIO, devendo ser atribuídas em conta separada do estoque da entrada do respectivo carregador. A pedido do CARREGADOR DE ENTRADA essas quantidades acumuladas nessa conta poderão ser incluídas no PORTFÓLIO e adicionadas ao DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO PORTFÓLIO.

3.7.3 A primeira QUANTIDADE DE GÁS injetada na REDE DE TRANSPORTE pelo CARREGADOR DE ENTRADA em cada DIA OPERACIONAL deverá ser alocada como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE GUS, até o limite da QUANTIDADE DE GÁS necessária para a parcela do GUS programada para o CARREGADOR DE ENTRADA.

3.8 Alocação preliminar para fins de monitoramento de DESEQUILIBRIO do PORTFÓLIO

3.8.1 As regras de alocação descritas nos itens 3.1 a 3.7 acima serão aplicadas de forma análoga para a disponibilização intradiária de informações pelo TRANSPORTADOR conforme item 1.3.4 deste Apêndice, observado que tal disponibilização será baseada em dados operacionais de medição (dados intradiários) do próprio TRANSPORTADOR ou de TERCEIROS, como o AGENTE A MONTANTE ou a CDL.

3.8.2 Em PONTOS DE ENTRADA ou PONTOS DE SAÍDA em que o TRANSPORTADOR não tem acesso aos dados operacionais de medição, em PONTOS DE SAÍDA em que o TRANSPORTADOR não recebeu os dados operacionais da CDL em relação ao eventual consumo dos AGENTES LIVRES, conforme item 3.3.1, ou em PONTOS DE ENTRADA em que o TRANSPORTADOR não recebeu os dados operacionais do AGENTE A MONTANTE, conforme item 3.2.1, será aplicada como estimativa uma previsão intradiária para as QUANTIDADES MEDIDAS retiradas ou injetadas, aplicando-se as mesmas regras de alocação descritas no item anterior para as estimativas das QUANTIDADES MEDIDAS. As regras de cálculo dessa estimativa serão elaboradas individualmente pelo TRANSPORTADOR e comunicadas aos carregadores antes do início da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE.

3.9 Alocação de QUANTIDADES DE GÁS transferidas entre PORTFÓLIOS

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

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

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

3.10 CERTIFICAÇÃO e Alocação final

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

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

3.10.3 Sem prejuízo do disposto no item 3.10.2, em caso de erro, o TRANSPORTADOR tem direito de revisar a CERTIFICAÇÃO e ajustar as QUANTIDADES ALOCADAS conforme regras de faturamento previstas na Cláusula Décima do TCG.

CLÁUSULA QUARTA – APURAÇÃO E SALDO DE VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO

4.1. VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA

4.1.1. O CARREGADOR deve empreender esforços comercialmente razoáveis para garantir que as QUANTIDADES DE GÁS injetadas e retiradas em cada PONTO DE ENTRADA e em cada PONTO DE SAÍDA, em qualquer DIA OPERACIONAL, não sejam menores nem sejam maiores que as QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS pelo TRANSPORTADOR para injeção e retirada nestes pontos, nos termos deste CONTRATO, para esse mesmo DIA OPERACIONAL.

4.1.2. Não obstante o acima exposto, para cada DIA OPERACIONAL, o TRANSPORTADOR calculará, individualmente, a diferença entre a QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA e a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA para o PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA em questão, que corresponderá à 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 Terceira deste Apêndice.

4.1.3. 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, conforme estabelecido na Cláusula Nona do TCG.

CAPACIDADE CONTRATADA DIÁRIA (QDC)*	TOLERÂNCIA DE VARIAÇÃO DIÁRIA
QDC < 1 MM m³/d	15%
1 ≤ QDC < 2 MM m³/d	10%

QDC ≥ 2 MM m³/d	5%

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

4.2. VARIAÇÃO DA VAZÃO PROGRAMADA IMPLÍCITA ao longo do DIA OPERACIONAL

4.2.1 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”)

4.2.2 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.

4.2.3 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.

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

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

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

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

Pelo presente instrumento e na melhor forma de direito, o Banco [•] declara-se FIADOR e principal pagador, solidariamente responsável com a AFIANÇADA, até o limite de R$ [•], calculado nos termos dos itens 15.3 e 15.3.1 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[•]

ANEXO IV – REQUISITOS DE HABILITAÇÃO DO CARREGADOR

1) O CARREGADOR deverá se habilitar previamente junto ao TRANSPORTADOR e/ou estar com sua habilitação devidamente atualizada, para celebrar qualquer contrato de transporte.

2) Sem prejuízo de qualquer cadastro já existente junto ao TRANSPORTADOR, o CARREGADOR deverá preencher ou revalidar o formulário de CADASTRO ÚNCO disponível no PORTAL DE OFERTA DE CAPACIDADE - POC e submeter, por meio deste portal, cópia dos seguintes documentos:

   a. cópia do documento de identificação do signatário, e, em se tratando de procurador, também do original ou de cópia do instrumento de procuração;

   b. cópia do contrato ou estatuto social em vigor, devidamente arquivado no registro competente, com as respectivas participações, em porcentagem, de cada sócio no capital social e no capital votante, acompanhado, em caso de sociedades anônimas, da ata de eleição de seus administradores ou diretores;

   c. comprovação de inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica;

   d. comprovação de inscrição no Cadastro de Contribuintes Federal, Estadual e Municipal, quando aplicável;

   e. relação acionária, direta ou indireta, entre o agente solicitante e quaisquer agentes que exerçam a atividade de transporte, caso aplicável;

   f. autorização de carregamento de gás natural, nos termos da Resolução ANP 51/2013;

   g. Certidão negativa de Regularidade Fiscal emitida pela PGFN/RFB;

   h. comprovação de situação regular (CRS) perante o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), emitida pela Caixa Econômica Federal;

   i. Certidão Negativa de Débitos Trabalhistas “CNDT” (válida no ato da entrega);

   j. Certidão negativa de falência, concordata e/ou recuperação judicial ou certidão negativa de execução patrimonial, expedida num prazo não superior a 60 (sessenta) dias da data de apresentação da Documentação de Habilitação ora exigida; e

   k. Certidão negativa ou positiva com efeitos de negativa de débitos relativos aos tributos federais, à dívida ativa da União, e às contribuições previdenciárias e às de terceiros, expedida pela Secretaria da Receita Federal;

   l. Certidão Negativa de Débitos para com a Fazenda Estadual/Distrital, inclusive quanto à Dívida Ativa;

   m. Certidão Negativa de Débitos para com a Fazenda Municipal, inclusive quanto à Dívida

Ativa;

n. Declaração de existência ou não de relação societária, direta ou indireta, de controle ou de coligação, nos termos da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, entre o Carregador e qualquer transportador de gás natural, juntando, em caso positivo, os documentos comprobatórios da referida relação;

2.1 As certidões e certificados exigidos nos termos do item 1.2 deverão estar dentro dos seus respectivos prazos de validade, na data de sua submissão ao TRANSPORTADOR.

2.2 Serão aceitas como prova de regularidade fiscal, além das certidões negativas, as certidões positivas de débitos com efeitos de negativas, nos termos do art. 206 do Código Tributário Nacional.

3) Caso o CARREGADOR Interessado se inscreva como consórcio, deverá apresentar, além dos documentos indicados acima, os seguintes:

a) Termo de Constituição do Consórcio, indicando:

I - A documentação de habilitação exigida no item 2 acima para cada um dos membros do CONSÓRCIO:

i) o objeto do Consórcio para participar do PROCESSO DE OFERTA DE CAPACIDADE para contratação da SERVIÇO DE TRANSPORTE junto à NTS, na modalidade do SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO;

ii) denominação, sede e foro do Consórcio;

iii) a liderança do Consórcio, a quem caberá a (i) representação legal do Consórcio e a coordenação das atividades das Partes, com amplos e plenos poderes para atuar em nome dos Membros do Consórcio para todos e quaisquer atos relacionados ao PROCESSO DE OFERTA DE CAPACIDADE e ao CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE;

iv) percentual de participação de cada membro do Consórcio;

v) responsabilidade solidária dos membros do Consórcio pelos atos praticados, pelas PARTES e pelo Consórcio, em relação ao PROCESSO DE OFERTA DE CAPACIDADE e a execução do CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO;

vi) O Consórcio que vier a ser constituído durará pelo prazo necessário ao integral cumprimento do CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE a ser celebrado entre o Consórcio e a NTS em decorrência deste PROCESSO DE OFERTA DE CAPACIDADE; e

vii) a obrigatoriedade, por parte dos consorciados, de prestarem informações à líder do Consórcio, para que esta possa cumprir com suas responsabilidades perante o TRANSPORTADOR;

b) procurações para os representantes de cada membro do Consórcio, acompanhadas dos respectivos documentos de identificação.

4) Na hipótese de revalidação do CADASTRO ÚNICO existente, o CARREGADOR Interessado poderá reaproveitar documentos e informações já prestadas anteriormente à NTS, sendo que a viabilidade do aproveitamento de documentos dependerá essencialmente de aspectos formais de cada documento em si, particularmente da sua data de emissão e validade, cabendo ao Carregador Interessado a total responsabilidade quanto à ratificação ou não dos dados cadastrais anteriormente encaminhados.

5) As sociedades ou consórcios que tiverem sua Inscrição deferida passarão à condição de CARREGADORES HABILITADOS, desde que atendidos os demais requisitos dos contratos de transporte e das REGRAS DE OFERTA E ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE