DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

TRANSPORTADORA ASSOCIADA DE GÁS S.A. - TAG

CNPJ n.º 06.248.349/0001-23

NIRE 33.3.0026996-7

ATA DA 224ª REUNIÃO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO REALIZADA EM 19 DE JANEIRO DE 2021

DATA, HORA E LOCAL: Realizada aos dezenove dias de janeiro de 2021, às 9 horas, na sede social da **TRANSPORTADORA ASSOCIADA DE GÁS S.A. – TAG** ("Companhia"), localizada na Cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, na Praia do Flamengo, nº 200, 20º andar, CEP 22.210-901.

CONVOCAÇÃO E PRESENÇA: Dispensada a convocação por estar presente a totalidade dos membros do Conselho de Administração da Companhia, nos termos do art. 24, § 1º do Estatuto Social, quais sejam: os Srs. Mauricio Stolle Bähr, Eduardo Antônio Gori Sattamini; Raphael Vincent Philippe Barreau; Nathalie Lisa Viens; Martin Jahan de Lestang; e Alexandre Atallah, os quais participaram remotamente, por meio de teleconferência, nos termos do artigo 24, § 3º do estatuto social da Companhia.

MESA: Os trabalhos foram presididos pelo Sr. Mauricio Stolle Bähr e secretariados pelo Sr. Felipe de Queiroz Batista.

ORDEM DO DIA: Reuniu-se o Conselho de Administração da Companhia, para examinar, discutir e votar a respeito da seguinte ordem do dia: (1) celebração, pela Companhia, de Contrato de Serviço de Transporte Interruptível de Gás Natural, na modalidade de Entrada e Saída; e (2) autorização para que os administradores da Companhia pratiquem todos os atos necessários para implementar as deliberações aprovadas na presente reunião.

DELIBERAÇÕES: Os membros do Conselho de Administração presentes, após o exame e a discussão das matérias constantes da ordem do dia, deliberaram, por unanimidade e sem quaisquer ressalvas ou restrições, o quanto segue:

1. O Conselho aprovou, por unanimidade de votos e nos termos do artigo 23, inciso XXIII do Estatuto Social da Companhia, a celebração do Contrato de Serviço de Transporte Interruptível de Gás Natural, na modalidade de Entrada e Saída, entre a Companhia e a Proquigel Química S.A., no âmbito do Sistema Malhas NE, conforme condições abaixo, detalhamento constante na apresentação e substancialmente nos termos da minuta contratual (Anexo I).

Modalidade	Serviço Interruptível, na modalidade de Entrada e Saída
Carregador	Proquigel Química S.A.
Quantidade Diária Contratada	2,3 milhões de m3/dia, vinculada à entrada no PR São Francisco do Conde II (Manati) e saída no PE fábrica de fertilizante nitrogenado da Bahia (FAFEN-BA) e no PE fábrica de fertilizante nitrogenado (FAFEN-SE).

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

Prazo	1 ano
Tarifa	R$ 4,96597 /MMBTU (incluí 10% de desconto – tarifa aprovada pela ANP)
Reajuste	IGP-M/FGV. Data-base Janeiro de 2021.
Garantia	3 meses do valor do contrato em garantia a ser definida pelo cliente conforme contrato (*escrow account*, carta fiança ou seguro garantia).

(a) O serviço de transporte interruptível está associado à capacidade ociosa de transporte do GTA Malha NE celebrado entre a Companhia e a Petróleo Brasileiro S/A – PETROBRAS ("Petrobras");

(b) Conforme a Resolução ANP nº 15 de 14/03/2014, a tarifa para o serviço de transporte interruptível será calculada aplicando-se um desconto (desconto *ex-ante*) à tarifa de serviço de transporte firme equivalente, sendo esse desconto proporcional ao risco de interrupção do serviço de transporte, nos termos aprovados pela ANP;

(c) Não serão oferecidas/contratadas condições melhores ao novo entrante que ao carregador original Petrobras (*Cliente Mais Favorecido*), salvo aquelas decorrentes da "Qualidade do Serviço" inerente à modalidade interruptível de prestação;

(d) Ainda conforme a regulamentação aplicável, a Companhia repassará à Petrobras, na qualidade de carregadora detentora de contrato de serviço de transporte em modalidade firme, na forma de desconto na respectiva tarifa de transporte aplicável a este serviço, 90% (noventa por cento) do resultado da contratação do serviços de transporte interruptível, decorrente da utilização de capacidade ociosa, descontados os tributos a serem recolhidos, de forma proporcional ao valor de cada Contrato de Serviço de Transporte em modalidade firme no correspondente percurso utilizado.

(e) A parcela de 10% (dez por cento) da tarifa de transporte aplicável ao serviço de transporte interruptível destinada à Companhia não será considerada para o cálculo da receita máxima permitida.

2. Autorizar os administradores da Companhia a praticarem todos os atos necessários para efetivar as deliberações tomadas na presente reunião.

ENCERRAMENTO E APROVAÇÃO DA ATA: Não havendo nada mais a tratar, foram encerrados os trabalhos e suspensa a reunião pelo tempo necessário para a lavratura da presente ata na forma de sumária dos fatos ocorridos. Reaberta a sessão, esta ata foi lida e, uma vez aprovada, foi assinada por todos os presentes.

Rio de Janeiro, 19 de janeiro de 2021.

[*Assinaturas a partir da próxima página*]

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

[Esta página de assinaturas é parte integrante da Ata de Reunião de Conselho de Administração da TRANSPORTADORA ASSOCIADA DE GÁS S.A. - TAG, realizada em 19 de janeiro de 2021, às 9h00.

Mesa:

DocuSigned by:
Mauricio Bahr
C47A23EB8FAF4DB...

Mauricio Stolle Bähr
Presidente

DocuSigned by:
Felipe Batista
06397BD1BD7C4A5...

Felipe de Queiroz Batista
Secretário

[Assinaturas continuam na próxima página]

[Restante da página intencionalmente deixado em branco]

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

[Esta página de assinaturas é parte integrante da Ata de Reunião de Conselho de Administração da TRANSPORTADORA ASSOCIADA DE GÁS S.A. - TAG, realizada em 19 de janeiro de 2021, às 9h00.

DocuSigned by:
Mauricio Bahr
C47A23EB8FAF4DB...

Mauricio Stolle Bähr
Presidente do Conselho de Administração

[Assinaturas continuam na próxima página]

[Restante da página intencionalmente deixado em branco]

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

[Esta página de assinaturas é parte integrante da Ata de Reunião de Conselho de Administração da TRANSPORTADORA ASSOCIADA DE GÁS S.A. - TAG, realizada em 19 de janeiro de 2021, às 9h00.

DocuSigned by:
40AA68FDD4894DE...

Eduardo Antônio Gori Sattamini
Membro do Conselho de Administração

[Assinaturas continuam na próxima página]

[Restante da página intencionalmente deixado em branco]

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

[Esta página de assinaturas é parte integrante da Ata de Reunião de Conselho de Administração da TRANSPORTADORA ASSOCIADA DE GÁS S.A. - TAG, realizada em 19 de janeiro de 2021, às 9h00.

DocuSigned by:
RAPHAEL BARREAU
21AB50C781384AE...

Raphael Vincent Philippe Barreau
Membro do Conselho de Administração

[Assinaturas continuam na próxima página]

[Restante da página intencionalmente deixado em branco]

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

[Esta página de assinaturas é parte integrante da Ata de Reunião de Conselho de Administração da TRANSPORTADORA ASSOCIADA DE GÁS S.A. - TAG, realizada em 19 de janeiro de 2021, às 9h00.

DocuSigned by:
Martin Jahan de Lestang
D4126BEFE8794BB...

Martin Jahan de Lestang
Membro do Conselho de Administração

[Assinaturas continuam na próxima página]

[Restante da página intencionalmente deixado em branco]

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

[Esta página de assinaturas é parte integrante da Ata de Reunião de Conselho de Administração da TRANSPORTADORA ASSOCIADA DE GÁS S.A. - TAG, realizada em 19 de janeiro de 2021, às 9h00.

DocuSigned by:
Nathalie Lisa Viens
91759C9A383448A...

Nathalie Lisa Viens
Membro do Conselho de Administração

[Assinaturas continuam na próxima página]

[Restante da página intencionalmente deixado em branco]

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

[Esta página de assinaturas é parte integrante da Ata de Reunião de Conselho de Administração da TRANSPORTADORA ASSOCIADA DE GÁS S.A. - TAG, realizada em 19 de janeiro de 2021, às 9h00.

DocuSigned by:
Alexandre Atallah
5D02AF4D6A954D0...

Alexandre Atallah
Membro do Conselho de Administração

[Restante da página intencionalmente deixado em branco]

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

Interruptible Contract – Unigel Fertilizers Units in Bahia and Sergipe

Steering Committee

January 8th 2021

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

Project Overview

- Petrobras Fertilizers Units (FAFEN-BA / FAFEN-SE) were leased to Unigel Group for 10 years
- Total consumption = 2.3 Mm^3/d (1.1 Mm^3/d FAFEN SE and 1.2 Mm^3/d FAFEN BA)
- Estimated COD = 25 January, 2021
- Access to TAG network through interruptible contract in the first year to migrate to firm contract after open season (expected for 2nd half 2021 to deliver gas from 2022 on)
- Tariff approved by ANP of 4.97 BRL/MMBTU*, as it´s an interruptible contract 10% of the revenue is captured above current TAG´s revenue (~12 MBRL in 2021)**
- 90% of the revenue is passed to Petrobras through contract payment reduction – Petrobras remain with it´s obligation in case of default / end of contract. Petrobras must revert the benefit for the market.
- Supply by Manati probably until the conclusion of TRBA leasing bid round

* 2021 Data base, consider a 10% discount on Malhas Northeast tariff of 5.51775 BRL/MMBTU considering 0% probability of interruption

**Consider 9 months of FAFEN BA and 11 months of FAFEN SE contract.

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

Who is Unigel?

- ✓ Unigel was created in 1966 in SP and is present in Brazil and Mexico
- ✓ Second biggest petrochemical industry in Brazil
- ✓ Biggest acrylics and styrenics production
- ✓ Segments: mining, fertilizers, acrylics, latex and styrenics.
- ✓ In 2019, net revenue was of BRL3.3 billion and EBITDA of BRL 450 million
- ✓ Rating SP = B+ Global Scale / br AA

Advisory Board
Established in 2015

Henri Slezynger
Chairman

Marc Buckingham Slezynger
Vice-Chairman

Family members

Weber Porto
Former President of Evonik LatAm(1)

Ricardo Weiss
Former executive at Anglo American

José B. Matias
Former Latam President of Solvay Group

Independent members

Source: https://www.unigel.com.br/
https://www.standardandpoors.com/pt_LA/delegate/getPDF;jsessionid=D315F1BD2D89A93D7ED3FFA110A18177?articleId=2295179&type=NEWS&subType=RATING_ACTION

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

Strategic View

- TAG protagonist increasing reliability for the Market that gas transmission companies will support market openness
- 1st relevant gas contract with a different shipper than Petrobras in Brazil
- Important reference which encourage opening the door for other players to access gas network
- New demand what is fundamental for TAG considering that NTS and TBG´s market are higher than along TAG zone
- Reinforce relationship with regulator supporting policy makers to move ahead regulatory improvements on market opening

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

Main Terms of the Contract

- Contract signature expected to January 15th 2021
- ANP first view of the contract requested (i) format changes, (ii) the possibility of adjustment in case of new regulation and transition period and (iii) the elimination of Ship or Pay clause – TAG is defending the maintenance of Ship or Pay clause specially for this transition period in order to not create a speculation market
- Format: Entry Exist system with linked contracts, 70% charged on entry and 30% on exit
- Duration: 6 months renewable for + 6 months
- Similar terms and conditions (TCG) of GTA Malhas NE
- Resolution clause in case of new GTA is signed (upon open season or changing in gas supply) or if fertilizer unit stop operation
- Main CPs: allocation agreement between Unigel, TAG and Petrobras, contract signature between Unigel and Bahia / Sergipe LDCs, gas supply agreement signature

It will be the first relevant gas transmission contract to be signed in Brazil with other party than Petrobras representing a good sign for the market that it´s possible to have access to gas transmission system

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

Next Steps

- Contract Signature Approval (TAG CA) 14/01
- Gas Transmission Contract Signature 15/01
- Allocation Agreement Signature 22/01
- Contract Guarantees 24/01
- **Contract Initial Date** **25/01**

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

ANNEX

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

Fertilizer Units Information

Nitrogen Fertilizers Plant (FAFEN-SE)

- ✓ Began Operation at the 6th of October of 1982 / / stopped operation on January 2019;
- ✓ Area of 1 Km²;
- ✓ The plant produces ammonia, urea fertilizer, livestock urea, industrial urea, nitric acid, hydrogen and carbon dioxide;
- ✓ The plant was leased to Unigel, which will have control of the plant for 10 years, renewable for 10 more.

Nitrogen Fertilizers Plant (FAFEN-BA)

- ✓ Began activities in 1971 / stopped operation on September 2017
- ✓ Produces nitrogen fertilizers from natural gas;
- ✓ Area of 0,28 Km²;
- ✓ The plant produces ammonia, urea fertilizer, livestock urea, industrial urea, nitric acid, hydrogen, carbon dioxide and Automotive Liquid Reducing Agent (Arla 32);
- ✓ The plant was leased to Unigel, which will have control of the plant for 10 years, renewable for 10 more.

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE GÁS NATURAL

ENTRADA

ENTRE

TRANSPORTADORA ASSOCIADA DE GÁS S/A – TAG

E

PROQUIGEL QUÍMICA S/A

2021

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

SUMÁRIO

CLÁUSULA PRIMEIRA – ESTRUTURA, DEFINIÇÕES DE TERMOS E INTERPRETAÇÃO.....4

CLAUSULA SEGUNDA – OBJETO.....5

CLÁUSULA TERCEIRA – PRAZO.....5

CLÁUSULA QUARTA - INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA.....6

CLÁUSULA QUINTA – CONDIÇÕES PRECEDENTES.....6

CLÁUSULA SEXTA – NOTIFICAÇÕES.....7

CLÁUSULA SÉTIMA – MODIFICAÇÕES.....7

CLÁUSULA OITAVA – DECLARAÇÕES E GARANTIAS.....8

CLÁUSULA NONA – TOLERÂNCIA.....8

CLÁUSULA DÉCIMA – NULIDADE DAS CLÁUSULAS CONTRATUAIS.....8

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA– CONCORDÂNCIA DAS PARTES.....9

ANEXOS

ANEXO I – TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS DO CONTRATO.....10

ANEXO II – DESCRIÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE.....70

ANEXO III – ZONA DE ENTRADA - APÊNDICE A – QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA NA ZONA DE ENTRADA E PONTOS DE ENTREGA VINCULADOS 72

ANEXO III – ZONA DE ENTRADA - APÊNDICE B – COMPOSIÇÃO DA ZONA DE ENTRADA, LOCALIZAÇÃO E CAPACIDADE TÉCNICA DO(S) PONTO(S) DE ENTRADA.....74

ANEXO III – ZONA DE ENTRADA - APÊNDICE C – PRESSÕES NOS PONTOS DE ENTRADA DA ZONA DE ENTRADA.....75

ANEXO III – ENCARGOS E TARIFAS – APÊNDICE D..... 76

ANEXO III – VALORES A FATURAR - APÊNDICE E 79

ANEXO IV – CÁLCULO DO DESCONTO EX-ANTE.....83

ANEXO V – CNPJ DAS FILIAIS DO TRANSPORTADOR.....84

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA DE GÁS NATURAL QUE ENTRE SI CELEBRAM, DE UM LADO, TRANSPORTADORA ASSOCIADA DE GÁS S/A – TAG E, DE OUTRO LADO, PROQUIGEL QUÍMICA S/A, NA FORMA ABAIXO:

TRANSPORTADORA ASSOCIADA DE GÁS S/A– TAG, sociedade de economia mista, com sede na Praia do Flamengo, nº 200 / 20º andar, na cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, inscrita no CNPJ sob o nº 06.248.349/0001-23, doravante denominada "TRANSPORTADOR", neste ato representada por seus representantes legais, na forma de seu Estatuto Social, e, de outro lado, **PROQUIGEL QUÍMICA S/A**, pessoa jurídica de direito privado, com sede na Rua Hidrogênio nº 824 - Pólo Petroquímico, - CEP 42.816-140 , na cidade de Camaçari , Estado da Bahia, inscrita no CNPJ sob o nº27.515.154/0011-44, I. E.: 75.099.799., doravante denominada "CARREGADOR" neste ato representada por seus representantes legais, na forma de seu Estatuto Social.

CONSIDERANDO QUE:

- O TRANSPORTADOR possui e opera um sistema de dutos de transporte de gás natural distribuído nos estados da Bahia, de Sergipe, Alagoas, Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará e denominado Sistema de Transporte da Malha Nordeste e detém as autorizações de operação emitidas pela ANP nos termos da legislação aplicável;

- o Consórcio Malhas Sudeste e Nordeste e a Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobras celebraram em 01/08/2007 o Segundo Contrato da Malha Nordeste Aditado e Consolidado (CONTRATO ORIGINAL), através do qual a Petrobras contratou a Prestação de Serviço de Transporte Firme no Sistema de Transporte da Malha Nordeste com a capacidade contratada de 21,584 MMm^3/dia e vigência até 31/12/2025;

- em 27/12/2007 o CONTRATO ORIGINAL foi integralmente cedido do Consórcio Malhas Sudeste e Nordeste para o TRANSPORTADOR, o qual assumiu integralmente os direitos e obrigações decorrentes do citado contrato;

- toda a Capacidade Disponível do TRANSPORTADOR está integralmente contratada para a prestação de Serviço de Transporte Firme, conforme o CONTRATO ORIGINAL atendendo, portanto, à condição estabelecida no Parágrafo Único do Artigo 33 da Lei nº 11.909, de 04 de março de 2009, para o acesso de terceiros ao Serviço de Transporte Interruptível;

- existe atualmente possibilidade de utilização da CAPACIDADE OCIOSA DE TRANSPORTE referente ao CONTRATO ORIGINAL;

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

- o CARREGADOR manifestou o interesse em contratar SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA no SISTEMA DE TRANSPORTE da Malha Nordeste do TRANSPORTADOR, nas condições previstas neste contrato e no TCG;

- o SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA estará associado à CAPACIDADE OCIOSA DE TRANSPORTE do CONTRATO ORIGINAL, cuja data de término deverá ser observada para a respectiva prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA;

- conforme a Resolução ANP Nº 15 de 14/03/2014**,** a Tarifa de Transporte para o SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL será calculada aplicando-se um desconto (DESCONTO EX-ANTE) à TARIFA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME equivalente, sendo esse desconto proporcional ao risco de interrupção do serviço de transporte.

ASSIM SENDO, têm justo e acordado dispor que o presente contrato para 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, o qual é parte integrante e indissociável do presente CONTRATO, na forma do Anexo I, exceto quando forem expressamente definidos de forma diversa no presente CONTRATO.

1.2 O presente CONTRATO e o TCG formam um único documento que regula as obrigações do TRANSPORTADOR e do CARREGADOR e devem ser interpretados e aplicados como se fossem um único instrumento. Em caso de conflito entre o disposto no TCG e o disposto neste CONTRATO prevalece o disposto no TCG.

1.3 São parte integrante e indissociável do presente CONTRATO os seus anexos e apêndices, conforme descrito abaixo:

- Anexo I	Termos e Condições Gerais - TCG
- Anexo II	Descrição do SISTEMA DE TRANSPORTE
- Anexo III	ZONA DE ENTRADA E PONTO(S) DE ENTRADA
Apêndice A	QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA na ZONA DE ENTRADA E PONTO(S) DE ENTRADA VINCULADO(S)
Apêndice B	Localização e CAPACIDADE TÉCNICA dos PONTO(S) DE ENTRADA DA ZONA DE ENTRADA
Apêndice C	Pressões dos PONTO(S) DE ENTRADA
Apêndice D	Encargos e Tarifas
Apêndice E	Valores a Faturar

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

- Anexo IV	Cálculo do DESCONTO EX-ANTE
- Anexo V	Filiais do TRANSPORTADOR

1.4 O SISTEMA DE TRANSPORTE é compreendido pelos ativos listados no Anexo II. As PARTES reconhecem que o SISTEMA DE TRANSPORTE poderá ser modificado, atualizado e ampliado durante o prazo do presente CONTRATO, sendo, contudo, assegurado ao CARREGADOR o SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL nos termos ora contratados, sem qualquer diminuição ou prejuízo de seus direitos.

CLAUSULA SEGUNDA – OBJETO

2.1 O objeto deste CONTRATO é a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA até a ZONA DE SAÍDA indicada no Anexo III – Apêndice A deste CONTRATO, pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR, em cada DIA, por meio do SISTEMA DE TRANSPORTE, na forma e condições estipuladas no CONTRATO.

2.1.1 O SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA, tem sua liberdade de solicitação/ programação limitada ao(s) PONTO(S) DE ENTRADA VINCULADO(S) estabelecido(s) no Anexo III- Apêndice A.

2.2 O SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA estará sujeito a redução ou interrupção quando o TRANSPORTADOR avaliar que tais reduções ou interrupções forem necessárias devido a condições operacionais ou capacidade insuficiente do SISTEMA DE TRANSPORTE.

2.3 Uma vez que o objeto do presente CONTRATO é a prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA, o TRANSPORTADOR não será obrigado a prestar SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA ao CARREGADOR no âmbito deste CONTRATO.

2.4 A QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA na ZONA DE ENTRADA está estabelecida no Anexo III – Apêndice A e a localização e as características técnicas do(s) PONTO(S) DE ENTRADA estão detalhadas no Anexo III – Apêndice B deste CONTRATO**.**

2.5 Pelo SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA objeto deste CONTRATO, o CARREGADOR pagará ao TRANSPORTADOR os encargos calculados nos termos do Anexo III - Apêndice D e Apêndice E.

CLÁUSULA TERCEIRA – PRAZO

3.1 O presente CONTRATO será válido a partir da data de sua assinatura e seu término ocorrerá no prazo de 1 (um) ano contado a partir da DATA DE INÍCIO DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE, conforme previsto na Cláusula Quarta do presente CONTRATO.

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

CLÁUSULA QUARTA - INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA

4.1 A DATA DE INÍCIO DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE objeto deste CONTRATO é 29/01/2021. A partir da DATA DE INÍCIO DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE tornam-se exigíveis, por quaisquer das PARTES, todas as regras e obrigações estabelecidas neste CONTRATO e no TCG.

CLÁUSULA QUINTA – CONDIÇÕES PRECEDENTES

5.1 A prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA pelo TRANSPORTADOR, bem como todas as disposições constantes do presente CONTRATO somente se tornarão exigíveis pelo CARREGADOR e pelo TRANSPORTADOR, uma vez que tenham sido cumpridas ou dispensadas na forma item 5.2 do presente CONTRATO, cumulativamente, até a DATA DE INÍCIO DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE, as seguintes condições:

(i) A obtenção, pelo TRANSPORTADOR, das AUTORIZAÇÕES GOVERNAMENTAIS necessárias à prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA;

(ii) A celebração de um acordo entre o TRANSPORTADOR, o CARREGADOR e o carregador titular do CONTRATO ORIGINAL, detentor do direito de uso do(s) PONTO(S) DE ENTRADA, para permitir o uso integral ou o compartilhamento do uso do(s) PONTO(S) DE ENTRADA;

(iii) A adesão, vinculação ou credenciamento, pelo CARREGADOR e pelos Estados, 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 celebração, pelo CARREGADOR, de contrato de compra e venda de gás (GSA) com o fornecedor de gás, para entrega no(s) PONTO(S) DE ENTRADA VINCULADO(S).

(v) Celebração, pelo CARREGADOR, de contrato de movimentação de gás natural nas redes de distribuição da concessionária estadual de distribuição de gás canalizado de Sergipe. A obtenção, pelo CARREGADOR, das AUTORIZAÇÕES GOVERNAMENTAIS necessárias tais como as autorizações (a) de Carregamento por parte da ANP e (b) de Consumidor Livre por parte das Agências Reguladoras Estaduais;

5.2 Caso todas as condições estabelecidas acima não tenham sido cumpridas e/ou dispensadas pelas PARTES, em conjunto, até 28/01/2020, o CONTRATO será considerado rescindido de pleno direito sem qualquer responsabilidade para qualquer das PARTES. O cumprimento e/ou dispensa das referidas condições de uma parte à outra, deverá ser comunicado por NOTIFICAÇÃO enviada até 28/01/2020, para o de acordo, por escrito, da outra PARTE, conforme o caso.

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

Caso a parte interessada não faça a comunicação dentro do prazo, será considerado que as condições precedentes foram integralmente cumpridas.

CLÁUSULA SEXTA – NOTIFICAÇÕES

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

Se para o TRANSPORTADOR:
TRANSPORTADORA ASSOCIADA DE GÁS S/A - TAG
Endereço: Praia do Flamengo 200/20º andar, Flamengo
CEP 22210-901
Rio de Janeiro - RJ
Telefone: (21) 2237-9800
Em atenção a:
Sr. Ovidio Quintana, Endereço eletrônico: ovidio.quintana@ntag.com.br
Sr. Leonardo Reis, Endereço eletrônico: leonardo.reis@ntag.com.br
Sr. Felipe Batista, Endereço eletrônico: felipe.batista@ntag.com.br

Se para o CARREGADOR:
PROQUIGEL QUÍMICA S/A
Endereço: Av. Eng. Luis Carlos Berrini, 105 – 11º andar
Brooklin – São Paulo – SP – Brasil – CEP 04571-010
CEP 04571-010São Paulo – SP Telefone: (11) 2504-6100
Em atenção a:
Sr. Jose Eduardo L. Barreto, Endereço eletrônico: jose.barreto@unigel.com.br
Sr. Luiz Antonio Nitschke, Endereço eletrônico: luiz.nitschke@unigel.com.br

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.

7.2 Ao longo da vigência deste CONTRATO, as PARTES aceitam e se comprometem que realizarão as alterações determinadas pela ANP, por meio de termo aditivo ao CONTRATO, seja para implementar regras transitórias (enquanto não há regulação específica), ou para o cumprimento tanto de diretrizes contidas em resoluções CNPE, bem como de regras inclusas em normas legais ou em regulação emanada da própria ANP. Caso as alterações solicitadas impliquem

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

em prejuízos para uma das PARTES, o disposto nesta cláusula não será aplicável.

CLÁUSULA OITAVA – DECLARAÇÕES E GARANTIAS

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

(i) possuem plenos poderes para celebrar o presente CONTRATO e os demais instrumentos a eles relacionados, bem como para assumir validamente e cumprir integralmente todas as obrigações deles decorrentes;

(ii) as pessoas naturais que assinam o presente CONTRATO na qualidade de representantes legais, encontram-se plenamente autorizadas a fazê-lo, sem qualquer reserva ou limitação e sem a necessidade de obtenção de qualquer autorização legal, contratual ou estatutária que, nesta data, ainda não tenha sido obtida;

(iii) a celebração deste CONTRATO e/ou o cumprimento das obrigações nele contempladas não entram em conflito com (a) qualquer dispositivo dos respectivos contratos ou estatutos sociais das PARTES; (b) qualquer dispositivo de natureza administrativa ou legal aplicável às PARTES; e/ou (c) qualquer determinação, intimação, decisão ou ordem emitida por qualquer autoridade que possa afetar, direta ou indiretamente, a capacidade das PARTES de celebrar e cumprir as disposições do presente CONTRATO;

(iv) em relação às operações, serviços e outras atividades relativas a este CONTRATO cumprem e cumprirão com toda e qualquer LEi aplicável relativa à coibição de atos de corrupção, suborno ou lavagem de dinheiro, garantindo não ter autorizado, ofertado, prometido ou realizado o pagamento ou cessão, direta ou indiretamente, de qualquer suborno, desconto, compensação, restituição, vantagem, ou qualquer outro pagamento ilícito, a quaisquer agentes públicos e/ou membros ou representantes de qualquer AUTORIDADE GOVERNAMENTAL, que pudesse resultar em qualquer violação a qualquer legislação aplicável anticorrupção, em especial a Lei 12.846/2013, bem como que não realizarão tais atos a partir da data de celebração deste CONTRATO.

CLÁUSULA 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 por escrito e em comum acordo pelas PARTES.

CLÁUSULA DÉCIMA – NULIDADE DAS CLÁUSULAS CONTRATUAIS

10.1 Se qualquer disposição deste CONTRATO ou do TCG for considerada ilegal ou inexequível, de acordo com a LEi aplicável em vigor durante a vigência deste CONTRATO, tal disposição será considerada completamente independente do CONTRATO ou do TCG. Este CONTRATO e o TCG serão interpretados e

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

executados como se tal disposição ilegal ou inexequível nunca os 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 DÉCIMA PRIMEIRA– 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 expressam a sua concordância com o teor integral do presente CONTRATO, obrigando-se a seu fiel e estrito cumprimento, em fé do que são firmadas na cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, em 2 (duas) vias de um mesmo teor e para um só efeito, na presença das testemunhas indicadas abaixo, no dia vinte e um de janeiro de dois mil e vinte e um.

Transportadora Associada de Gás S/A - TAG

Gustavo Henrique Labanca Novo Diretor Superintendente	Joaquim Saboia Diretor Financeiro

Proquigel Química S/A

Roberto Noronha Santos Diretor Superintendente	Luiz Antonio Nitschke Diretor

Testemunhas:

Patric Viganò Lamarca CPF: 311.617.868-21	Luisa Costa Nogueira da Franca 124.366.127-57

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

ANEXO I – TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS DO CONTRATO

Sumário

CLÁUSULA PRIMEIRA — OBJETO 13

CLÁUSULA SEGUNDA — DEFINIÇÕES 13

CLÁUSULA TERCEIRA – SERVIÇO DE TRANSPORTE DE GÁS NATURAL 24
3.1.1 INÍCIO DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL 24
3.1.2 INTERRUPÇÃO DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL 24
3.5 SERVIÇO DE EXCEDENTE AUTORIZADO 27

CLÁUSULA QUARTA — CUSTÓDIA DO GÁS 27
4.2 TITULARIDADE DO GÁS PELO CARREGADOR 27
4.4 FRAÇÕES LÍQUIDAS 28

CLÁUSULA QUINTA — GÁS PARA USO NO SISTEMA (GUS) 28
5.1 FORNECIMENTO PELO CARREGADOR DO GÁS PARA USO NO SISTEMA 28
5.2 APURAÇÃO DE GUS 29
5.3 GÁS PARA REPOSIÇÃO DE PERDAS EXTRAORDINÁRIAS 30

CLÁUSULA SEXTA — ALOCAÇÃO DE QUANTIDADES DE GÁS 30
6.1 ALOCAÇÃO DAS QUANTIDADES DE GÁS NOS PONTOS DE ENTRADA 31
6.2 ALOCAÇÃO DAS QUANTIDADES DE GÁS NOS PONTOS DE SAÍDAL E ZONAS DE SAÍDA 31
6.3 ALOCAÇÃO DE QUANTIDADES EXCEDENTES 32
6.4 ALOCAÇÃO DE GÁS PARA USO NO SISTEMA 33

CLÁUSULA SÉTIMA - FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE 33

CLÁUSULA OITAVA – PENALIDADES POR FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE 35
8.1 PENALIDADE POR FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE 35
8.2 LIMITES DE RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR 35

CLÁUSULA NONA – PONTOS DE ENTRADA E SAÌDA, ZONAS DE SAÍDA, PRESSÕES DE ENTRADA E SAÍDA E ESTOQUE DE REFERÊNCIA 36
9.1 PONTOS DE ENTRADA, PONTOS DE SAÍDA E ZONAS DE SAÍDA 36
9.2 PONTO DE ENTRADA VINCULADO E ZONA DE SAÍDA VINCULADA 36
9.3 PRESSÃO DE ENTRADA 36
9.4 PRESSÃO DE SAÍDA 36
9.5 ESTOQUE DE REFERÊNCIA PARA SERTVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL 36

CLÁUSULA DÉCIMA - QUALIDADE DO GÁS 37
10.1 ESPECIFICAÇÕES 37
10.2 ANÁLISES DE QUALIDADE 38
10.3 IDENTIFICAÇÃO DE GÁS DESCONFORME NO SISTEMA DE TRANSPORTE E CONTINUIDADE DO SERVIÇO DE TRANSPORTE 39
10.4 DESCONFORMIDADE CAUSADA PELO CARREGADOR DE ENTRADA 40
10.5 DESCONFORMIDADE CAUSADA PELO TRANSPORTADOR 41
10.6 PROCEDIMENTO PARA COBRANÇA DE DANOS POR GÁS DESCONFORME CAUSADO AO CARREGADOR OU A TERCEIROS 42

CLÁUSULA ONZE – MEDIÇÃO 43
11.1 UNIDADE DE MEDIÇÃO E REGULAÇÃO APLICÁVEL 43

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

11.1.1 Pressão Atmosférica Presumida 43
11.1.2 Calibração e Ajustes 43
11.1.3 Testes Adicionais 43
11.1.4 Correção de Erros de Medição 44
11.1.5 Falha do Equipamento de Medição 44
11.1.6 Registros 45
11.2 Medição no Ponto de Entrada 45
11.3 Medição no Ponto De Saída 45

CLÁUSULA DOZE — SOLICITAÇÃO E PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE 45
12.1 Disposições Gerais 45
12.2 Solicitação De Transporte 46
12.2.1 Solicitação de Transporte mensal 46
12.2.2 Solicitação de Transporte diária 46
12.2.3 Alteração Intradiária da Solicitação de Transporte 46
12.3 Programação de Transporte 48
12.3.4 Programação de Transporte diária 48
12.3.5 Alteração intradiária da Programação de Transporte 49
12.4 Prioridades de Programação em Casos de Insuficiência de Capacidade 50
12.4.2 Insuficiência de Capacidade Devido a Condições Operacionais Adversas 50

CLÁUSULA TREZE – DESEQUILÍBRIO E REGRAS DE BALANCEAMENTO 51
13.1 Variação da Programação Diária 51
13.2 Responsabilidades de BALANCEAMENTO do CARREGADOR 51
13.3 Desequilíbrio Diário do Portfólio do Carregador de Entrada 52
13.4 Saldo De Desequilíbrio Acumulado do Carregador de Entrada 52
13. 5 Limites de Tolerância de Desequilíbrio 53
13.6 Apuração e Liquidação do SALDO DE DESEQUILÍBRIO Acumulado do Carregador de Entrada 53

CLÁUSULA CATORZE — OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DAS INSTALAÇÕES 55
14.1 Padrão de Operação 55
14.2 Integridade de Operação 55
14.3 Responsabilidades do Transportador com Relação às Operações e Manutenções por Terceiros 55
14.4 Manutenções Programadas 55
14.5 Integridade das Instalações de Transporte 56
14.6 Manutenção Emergencial 57

CLÁUSULA QUINZE — PENALIDADES DO CARREGADOR 57
15.1 Penalidade por quantidades excedentes não autorizadas 57
15.2 Penalidade de Variação Diária de Entrada e Penalidade de Variação Diária de Saída 57
15.3 Penalidade por Desequilíbrio do Carregador de Entrada 58
15.4 Responsabilidade Adicional do Carregador 58

CLÁUSULA DEZESSEIS — FATURAMENTO E PAGAMENTO 58
16.1 Faturamento 58
16.2 Pagamento 60
16.3 Correção de Erros de Faturamento 60
16.4 Compensação 60
16.5 Não Pagamento 60
16.6 Tributos 61

CLÁUSULA DEZESSETE — COBRANÇAS OBJETO DE CONTROVÉRSIA 61

CLÁUSULA DEZOITO — GARANTIA DE PAGAMENTO 62

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

CLÁUSULA DEZENOVE — FORÇA MAIOR **64**
19.1 CONCEITO GENÉRICO 64
19.2 EVENTOS CONSIDERADOS COMO FORÇA MAIOR 64
19.3 EVENTOS EXCLUÍDOS 65
19.4 PROCEDIMENTO NA OCORRÊNCIA DE FORÇA MAIOR 65
19.5 EFEITOS DE FORÇA MAIOR 66
19.6 ENCARGOS DEVIDOS DURANTE A FORÇA MAIOR 66
19.6.1 EVENTO DE FORÇA MAIOR DO TRANSPORTADOR 66

CLÁUSULA VINTE — TÉRMINO ANTECIPADO DO CONTRATO **66**
20.1 EVENTOS DE RESCISÃO POR MOTIVO IMPUTÁVEL AO CARREGADOR 66
20.2. EVENTOS DE RESCISÃO PELO CARREGADOR 67

CLÁUSULA VINTE E UM — LEI APLICÁVEL E SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS 68
21.1 LEI APLICÁVEL 68
21.2 ARBITRAGEM 68

CLÁUSULA VINTE E DOIS — CESSÃO DE DIREITOS E OBRIGAÇÕES **69**

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

CLÁUSULA PRIMEIRA — OBJETO

1.1 O presente anexo constitui parte integrante e inseparável do CONTRATO e tem por objeto estabelecer as regras aplicáveis, de forma obrigatória, ao Transportador e ao Carregador para a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA e do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE SAÍDA.

CLÁUSULA SEGUNDA — DEFINIÇÕES

2.1 Os termos previstos nesta Cláusula, quando grafados em caixa alta neste TCG, seja no singular ou no plural ou nos gêneros masculino ou feminino, terão o significado abaixo:

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

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

AGENTE À MONTANTE: é a pessoa jurídica detentora/operadora das instalações conectadas ao SISTEMA DE TRANSPORTE do TRANSPORTADOR**,** agindo por conta e ordem do CARREGADOR, responsável por colocar o GÁS à disposição do TRANSPORTADOR NO PONTO DE ENTRADA para realização do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA;

ALOCAÇÃO: é o processo de distribuição da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE ENTRADA ou QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA, em qualquer DIA OPERACIONAL, entre os carregadores que compartilhem determinado PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA, considerando as regras estabelecidas neste TCG;

ANO: significa o período de 365 (trezentos e sessenta e cinco) DIAS consecutivos com início em 1° de janeiro ressalvado, no entanto, que, qualquer ANO que contenha o dia 29 de fevereiro, consistirá de 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 n° 9.478, de 06 de agosto de 1997, regulamentada pelo Decreto n° 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 Vinte e Um;

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

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

qualquer das PARTES ou relativas a quaisquer operações previstas no presente TCG e no CONTRATO, de acordo com a legislação brasileira em vigor;

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

AVISO DE GÁS DESCONFORME: NOTIFICAÇÃO a ser enviada pelo TRANSPORTADOR ou pelo CARREGADOR DE ENTRADA, conforme o caso, sempre que tiver ciência de que poderá ocorrer ou estiver ocorrendo a presença de GÁS DESCONFORME no SISTEMA DE TRANSPORTE por meio da qual 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 para o PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA afetado (conforme o caso), (ii) a QUANTIDADE DE GÁS fora das ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS a ser entregue em cada PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA afetado (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;

AVISO DE ACEITAÇÃO DE GÁS DESCONFORME: NOTIFICAÇÃO a ser enviada pelo TRANSPORTADOR ou pelo CARREGADOR DE SAÍDA, em até 2 (duas) horas após o recebimento do AVISO DE GÁS DESCONFORME, por meio da qual a PARTE remetente comunica que aceita receber o referido GÁS DESCONFORME;

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 PONTO(S) DE ENTRADA e/ou PONTO(S) DE SAÍDA em virtude da ocorrência, ou da potencial ocorrência, de GÁS DESCONFORME no SISTEMA DE TRANSPORTE;

AVISO DE REJEIÇÃO DE GÁS DESCONFORME: NOTIFICAÇÃO a ser enviada pelo TRANSPORTADOR ou pelo CARREGADOR DE SAÍDA, em até 2 (duas) horas após o recebimento do AVISO DE GÁS DESCONFORME, por meio da qual a PARTE remetente comunica que não aceita receber o referido GÁS DESCONFORME;

BALANCEAMENTO: Significa o equilíbrio entre injeções e retiradas de GÁS NATURAL, necessário para o bom funcionamento do SISTEMA DE TRANSPORTE;

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

CAPACIDADE DE TRANSPORTE: QUANTIDADE DE GÁS máxima diária que o TRANSPORTADOR pode movimentar no SISTEMA DE TRANSPORTE.

CAPACIDADE DISPONÍVEL: é parcela da CAPACIDADE TÉCNICA DE TRANSPORTE que não tenha sido objeto de contratação SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME no SISTEMA DE TRANSPORTE;

CAPACIDADE OCIOSA DE TRANSPORTE: parcela da CAPACIDADE TÉCNICA DE TRANSPORTE contratada para SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME que, temporariamente, não esteja sendo utilizada;

CAPACIDADE TÉCNICA DE TRANSPORTE: parcela da CAPACIDADE DE TRANSPORTE obtida após a dedução da MARGEM OPERACIONAL e da parcela destinada à

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

movimentação do GUS. Trata-se da capacidade que pode ser contratada nas modalidades firme e extraordinária.

CARREGADOR: pessoa jurídica que tenha celebrado o presente CONTRATO com o TRANSPORTADOR, podendo ser ainda designado como (i) CARREGADOR DE ENTRADA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA ou (ii) CARREGADOR DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE SAÍDA. Quando utilizando em caixa baixa, carregador significa qualquer (quaisquer) pessoa(s) jurídica(s) que tenha(m) celebrado um contrato de transporte com o TRANSPORTADOR, 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.

CCI: Câmara de Comércio Internacional;

CÓDIGOS DE IDENTIFICAÇÃO DO CARREGADOR: conjunto de caracteres definido pelo TRANSPORTADOR, para identificação do carregador em cada ponto de entrada ou ponto de saída, conforme o caso

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

CONTRAPARTE: significa, em se tratando de uma SOLICITAÇÃO DE TRANSPORTE do CARREGADOR ou uma PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE do TRANSPORTADOR, (i) para determinado PONTO DE ENTRADA, o carregador de saída que receberá a QUANTIDADE DE GÁS a ser injetada pelo CARREGADOR DE ENTRADA no SISTEMA DE TRANSPORTE; e (ii) para determinada ZONA DE SAÍDA, o carregador de entrada que injetará a QUANTIDADE DE GÁS a ser retirada do SISTEMA DE TRANSPORTE pelo CARREGADOR DE SAÍDA;

CONTRATO: significa o contrato firmado entre o CARREGADOR e o TRANSPORTADOR para prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL; incluindo seus os anexos, apêndices e seus aditivos, podendo ser, conforme o caso, (i) CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA, ou (ii) CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE SAÍDA. Quando utilizando, em caixa baixa, "contrato de transporte" significa qualquer contrato, exceto o CONTRATO ORIGINAL, 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 o SISTEMA DE TRANSPORTE da TAG. As expressões "contrato de transporte de entrada" ou "contrato de transporte de saída" poderão ser empregadas de forma análoga;

CONTRATO ORIGINAL: tem o seu significado atribuído no preâmbulo do CONTRATO;

CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO: qualquer contrato firmado entre um carregador e o TRANSPORTADOR para prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO podendo ser, conforme o caso, (i) CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO DE ENTRADA, quando o contrato tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO DE ENTRADA, ou (ii) CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO DE

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

SAÍDA, quando o contrato tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO DE SAÍDA;

CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME: qualquer contrato firmado entre um carregador e o TRANSPORTADOR para prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME podendo ser, conforme o caso, (i) CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA, quando o contrato tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE ENTRADA, ou (ii) CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA, quando o contrato tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE SAÍDA;

CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL: qualquer contrato firmado entre um carregador e o TRANSPORTADOR para prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL podendo ser, conforme o caso, (i) CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA, quando o contrato tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA, ou (ii) CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE SAÍDA, quando o contrato tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE SAÍDA

DANOS POR GÁS DESCONFORME: tem o seu significado atribuído neste TCG, no item 10.4.1 deste TCG;

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

DESEQUILÍBRIO DIÁRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR DE ENTRADA: ao final do PERÍODO DE BALANCEAMENTO, a diferença, positiva ou negativa, entre as injeções e retiradas de QUANTIDADES DE GÁS NATURAL do PORTFÓLIO DO CARREGADOR DE ENTRADA;

DESCONTO EX-ANTE: Desconto proporcional ao risco de interrupção do SERVIÇO DE TRANSPORTE, aplicado à TARIFA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME para a determinação da TARIFA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, calculado conforme estabelecido no Anexo IV;

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

DIA ÚTIL: qualquer DIA, excluindo sábados, domingos e feriados na cidade do Rio de Janeiro ou no Município onde se localize a sede do CARREGADOR;

DOCUMENTO DE COBRANÇA: é qualquer fatura, duplicata, nota de débito ou título emitido por uma PARTE para cobrança de valor que deva ser pago, nos termos do presente TCG e do CONTRATO, pela outra PARTE;

DOCUMENTO DE COBRANÇA ESTIMADO: conforme definido no item 16.1.4 deste TCG;

EMPACOTAMENTO OU ESTOQUE: significa, para determinado DIA OPERACIONAL, a QUANTIDADE DE GÁS armazenada no SISTEMA DE TRANSPORTE equivalente à soma do ESTOQUE DE REFERÊNCIA com o DESEQUILÍBRIO do SISTEMA DE TRANSPORTE;

ENCARGO EXCEDENTE AUTORIZADO: terá o significado atribuído no Anexo III – Apêndice E do CONTRATO podendo ser, conforme o caso, (i) ENCARGO EXCEDENTE AUTORIZADO DE ENTRADA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA, ou (ii)

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

ENCARGO EXCEDENTE AUTORIZADO DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE SAÍDA.

ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO: terá o significado atribuído no Anexo III – Apêndice E do CONTRATO podendo ser, conforme o caso, (i) ENCARGO EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO DE ENTRADA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA, ou (ii) ENCARGO EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE SAÍDA

ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL NÃO UTILIZADA: terá o significado atribuído no Anexo III – Apêndice E do CONTRATO podendo ser, conforme o caso, (i) ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL NÃO UTILIZADA DE ENTRADA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA, ou (ii) ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL NÃO UTILIZADA DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE SAÍDA

ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL: terá o significado atribuído no Anexo III – Apêndice E do CONTRATO podendo ser, conforme o caso, (i) ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA, ou (ii) ENCARGO SERVIÇO TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE SAÍDA.

ERRO MÁXIMO: terá o significado atribuído na Cláusula 11.1.3 do TCG;

ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS: a composição e as propriedades físico-químicas do GÁS a serem disponibilizadas pelo CARREGADOR no PONTO DE ENTRADA e pelo TRANSPORTADOR no PONTO DE SAÍDA, conforme estabelecido na Cláusula Décima deste TCG;

ESTAÇÃO DE ENTREGA: são as instalações do TRANSPORTADOR destinadas a filtrar, regular a pressão, adequar a temperatura para evitar formação de líquidos, medir e registrar os volumes, pressões e temperaturas do GÁS objeto do SERVIÇO DE TRANSPORTE;

ESTOQUE DE REFERÊNCIA: a QUANTIDADE DE GÁS para se alcançar uma pressão nas INSTALAÇÕES DE TRANSPORTE necessária para a prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE;

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

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

FORNECEDOR DO GÁS: o(s) supridor(es) de GÁS (podendo ser também um carregador) que venha(m) a suprir GÁS para o TRANSPORTADOR;

GARANTIA(S): terá o significado atribuído na Cláusula 18.1 do TCG;

GÁS OU GÁS NATURAL: significa o gás natural objeto do SERVIÇO DE TRANSPORTE, que consiste na mistura de hídrocarbonetos constituída essencialmente de metano, outros hidrocarbonetos gasosos nas condições de operação do SISTEMA DE TRANSPORTE, além de outros gases, inclusive não-combustíveis, em menor proporção. Quando não grafados em maiúsculas, os

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

termos "gás" e "gás natural" referem-se à generalidade do produto, não se relacionando necessariamente a este TCG ou ao CONTRATO;

GÁS COMBUSTÍVEL: a QUANTIDADE DE GÁS efetivamente consumida (queimada) nos equipamentos do SISTEMA DE TRANSPORTE;

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

Gás NÃO CONTADO: QUANTIDADE DE GÁS referente a erros de medição, computada no curso normal da operação do SISTEMA DE TRANSPORTE, calculada conforme Cláusula Quinta deste TCG, até o limite definido no item 5.4 deste TCG;

GÁS PARA USO NO SISTEMA OU GUS: a QUANTIDADE DE GÁS que tenha sido efetivamente utilizada na operação do SISTEMA TRANSPORTE, incluindo, sem limitação, o GÁS COMBUSTÍVEL acrescido do GÁS NÃO CONTADO e das PERDAS OPERACIONAIS;

INDÍCE GERAL DE PREÇOS AO MERCADO OU IGPM: Índice Geral de Preços ao Mercado, calculado e divulgado mensalmente pela Fudação Getúlio Vargas**;**

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

LEI BRASILEIRA DE ARBITRAGEM: Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996 ou outra que a substitua;

LIMITES DE TOLERÂNCIA DE DESEQUILÍBRIO: terá o significado atribuído na Cláusula 13.6 do TCG;

MANUTENÇÕES EMERGENCIAIS: manutenções e/ou reparos tecnicamente recomendáveis no SISTEMA DE TRANSPORTE em situações críticas e emergenciais, que demandem a interrupção ou redução do SERVIÇO DE TRANSPORTE, por constituírem risco à segurança de pessoas, à integridade do SISTEMA DE TRANSPORTE ou ao meio ambiente;

MANUTENÇÕES PROGRAMADAS: serviços de inspeção, manutenção, reparo, modificação ou substituição tecnicamente recomendáveis para garantia da confiabilidade do SISTEMA DE TRANSPORTE, que demandem, ou não, a interrupção ou redução do SERVIÇO DE TRANSPORTE, sem a incidência de qualquer penalidade, custo adicional ou redução de receita ao TRANSPORTADOR, nos termos estipulados no item 14.4 deste TCG

MÊS: significa um período de tempo que:

(i) para o primeiro MÊS, começará no primeiro DIA OPERACIONAL a partir do início do SERVIÇO DE TRANSPORTE e terminará no último DIA OPERACIONAL do correspondente mês;

(ii) para cada MÊS de vigência do CONTRATO subseqüente 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;

(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;

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

METRO CÚBICO DE GÁS ou m^3: 01 (um) metro cúbico de GÁS nas CONDIÇÕES DE REFERÊNCIA;

MMBTU: significa um milhão de Unidades Térmicas Britânicas;

MODELO TERMO-HIDRÁULICO: significa o modelo de simulação computacional que, com suas premissas, metodologia e parâmetros utilizados, representa integralmente o SISTEMA DE TRANSPORTE, em conformidade com os padrões internacionais da indústria de gás, para atendimento das condições contratuais. Com base no referido modelo, serão gerados relatórios para condições de escoamento específicas. O referido modelo deverá ser atualizado sempre que houver alteração nas características físicas do SISTEMA DE TRANSPORTE que impacte a capacidade de transporte;

MUDANÇA DE LEI: ocorrência, após a data de assinatura do CONTRATO, de qualquer (i) promulgação ou publicação de qualquer nova LEI ou suspensão ou revogação da LEI (ii) emenda, consolidação ou modificação de qualquer LEI, ou (iii) mudança na interpretação ou aplicação de qualquer LEI;

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

NOTIFICAÇÃO DE INTERRUPÇÃO: NOTIFICAÇÃO do TRANSPORTADOR ao CARREGADOR nos termos da Cláusula 3.1.2.2 deste TCG;

OPERADOR RAZOÁVEL E PRUDENTE: um operador das instalações inerentes às INSTALAÇÕES DE TRANSPORTE, qualificado, experiente, razoável e financeiramente sólido, agindo de forma razoável, prudente e antecipada conforme poderia ser razoavelmente esperada deste operador dentro de circunstâncias similares e de acordo com a legislação aplicável (incluindo a Resolução Conjunta ANP/INMETRO nº 1/2013 e o Regulamento Técnico ANP nº 2/2011 – Regulamento Técnico de Dutos Terrestres para Movimentação de Petróleo, Derivados e Gás Natural – anexo à Resolução ANP nº 6/2011, conforme alterados de tempos em tempos) e os padrões e práticas que seriam esperados que um operador razoável e prudente observasse enquanto operando, mantendo e gerindo as INSTALAÇÕES DE TRANSPORTE, provendo SERVIÇOS DE TRANSPORTE e, além disso, desempenhando as obrigações do TRANSPORTADOR nos termos deste CONTRATO.

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

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

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

PERDAS OPERACIONAIS: a QUANTIDADE DE GÁS utilizada pelo TRANSPORTADOR para a manutenção do curso normal da operação do SISTEMA DE TRANSPORTE, tais como a utilização de GÁS para sistemas auxiliares ou perdas de líquido, até o limite definido no item 5.4 deste TCG;

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

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

PRIMEIRO PERÍODO DE COMISSIONAMENTO E TESTES: significa o intervalo de tempo no qual deverão ocorrer o comissionamento e os testes necessários para o início de operação comercial da unidade fabril do CARREGADOR na ZONA DE SAÍDA de Laranjeiras – SE. O PRIMEIRO PERÍODO DE COMISSIONAMENTO E TESTES terá duração máxima de 30 DIAS contados do início da vigência do CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTIVEL DE SAÍDA para a ZONA DE SAÍDA VINCULADA Laranjeiras – SE;

PODER CALORÍFICO DE REFERÊNCIA ou PCR: o poder calorífico de 9.400 (nove mil e quatrocentas) kcal/m^3 equivalente a 37.302,1790 btu/m^3;

PODER CALORÍFICO SUPERIOR ou **PCS:** quantidade de energia liberada na forma de calor, na combustão completa, em base seca e à pressão atmosférica, de uma quantidade definida de gás, medida a 20°C e 1,013 bar, com o ar e com todos os produtos de combustão retornando à temperatura inicial dos reagentes, sendo que a água formada na combustão está no estado líquido. A unidade de medida será quilocalorias por METRO CÚBICO de GÁS (kcal/m^3);

PONTO DE ENTRADA: local físico no SISTEMA DE TRANSPORTE, segundo as características estabelecidas no Anexo III, Apêndice-B do CONTRATO, no qual o GÁS ingressa no SISTEMA DE TRANSPORTE e é entregue ao TRANSPORTADOR pelo CARREGADOR ou por quem este venha a indicar. Quando utilizado, em caixa baixa, "ponto de entrada" significa qualquer ponto de injeção de GÁS no SISTEMA DE TRANSPORTE objeto de um contrato para serviço de transporte de entrada com o TRANSPORTADOR;

PONTO DE SAÍDA: local físico no SISTEMA DE TRANSPORTE, segundo as características estabelecidas no Anexo III, Apêndice-B do CONTRATO, no qual o GÁS é colocado pelo TRANSPORTADOR à disposição do CARREGADOR ou a quem este venha a indicar. Quando utilizado, em caixa baixa, "ponto de saída" significa qualquer ponto de retirada de GÁS no SISTEMA DE TRANSPORTE objeto de um contrato para serviço de transporte de saída com o TRANSPORTADOR;

PONTO DE ENTRADA VINCULADO: ponto de entrada do SISTEMA DE TRANSPORTE, estabelecido no item 2.1.1 do CONTRATO e no Anexo III – Apêndice A do CONTRATO, para a qual o CARREGADOR DE SAÍDA está limitado em suas SOLICITAÇÕES DE TRANSPORTE e no PROCESSO DE CORRESPONDÊNCIA, em virtude do cálculo do DESCONTO EX-ANTE utilizado na determinação da TARIFA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE SAÍDA;

PORTFÓLIO DO CARREGADOR DE ENTRADA OU PORTFÓLIO: em determinado PERÍODO DE BALANCEAMENTO, as QUANTIDADES DE GÁS injetadas e/ou retiradas pelo CARREGADOR DE ENTRADA por meio deste CONTRATO e por suas CONTRAPARTES por meio de outros contratos de transporte, conforme o PROCESSO DE CORRESPONDÊNCIA;

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

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

PROCESSO DE CORRESPONDÊNCIA: é o processo realizado pelo TRANSPORTADOR de comparar, em cada PONTO DE ENTRADA e em cada PONTO DE SAÍDA, as SOLICITAÇÕES DE TRANSPORTE do CARREGADOR e da respectiva CONTRAPARTE, conforme estabelecido na Cláusula Doze;

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE: Manifestação do TRANSPORTADOR mediante NOTIFICAÇÃO ao CARREGADOR, em relação às QUANTIDADES DE GÁS solicitadas pelo CARREGADOR, para injeção e retirada para cada PONTO DE ENTRADA e cada PONTO DE SAÍDA, conforme o caso, no SISTEMA DE TRANSPORTE para um determinado DIA. Por extensão, o verbo "programar", em qualquer forma que possa aparecer, deve ser entendido como o TRANSPORTADOR notificando uma programação para o CARREGADOR;

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

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

QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA: QUANTIDADE DE GÁS apurada pelo SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL e recebida pelo TRANSPORTADOR, em determinado DIA OPERACIONAL, nos termos da Cláusula Onze deste TCG, podendo ser, conforme o caso, (i) a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE ENTRADA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA ou (ii) a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE SAÍDA;

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

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

QUANTIDADE DIÁRIA SOLICITADA: QUANTIDADE DE GÁS que (i) o CARREGADOR solicite ao TRANSPORTADOR para que, em determinado DIA OPERACIONAL, coloque à sua disposição em um determinado PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA, conforme o caso, e (ii) estejam de acordo com os limites previstos na Cláusula Quarta e no Anexo III-A do CONTRATO. Serão empregados os termos (i) QUANTIDADE DIÁRIA SOLICITADA DE ENTRADA, quando o CONTRATO tiver por

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

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

QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA: QUANTIDADE DE GÁS solicitada pelo CARREGADOR, em um determinando DIA OPERACIONAL, que exceda a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA estabelecida no Anexo III-A do CONTRATO, e que tenha sido efetivamente confirmada pelo TRANSPORTADOR como QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA ou QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA, conforme o caso;

QUANTIDADE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADA: a QUANTIDADE DE GÁS que supere a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA nos termos do item 6.3.1 deste TCG;

REGULAMENTO DE ARBITRAGEM: Regulamento de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional;

SALDO DE DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO CARREGADOR DE ENTRADA: ao final do PERÍODO DE BALANCEAMENTO, a diferença acumulada, positiva ou negativa, entre as injeções e retiradas de QUANTIDADES DE GÁS NATURAL do PORTFÓLIO DO CARREGADOR DE ENTRADA no SISTEMA DE TRANSPORTE;

SEGUNDO PERÍODO DE COMISSIONAMENTO E TESTES: significa o intervalo de tempo no qual deverão ocorrer o comissionamento e os testes necessários para o início de operação comercial da unidade fabril do CARREGADOR na ZONA DE SAÍDA DE CAMAÇARI – BA. O SEGUNDO PERÍODO DE COMISSIONAMENTO E TESTES terá duração máxima de 30 DIAS contados do início da vigência do CONTRATO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTIVEL DE SAÍDA para a ZONA DE SAÍDA VINCULADA Camaçari – BA;

SERVIÇO DE EXCEDENTE AUTORIZADO: terá o seu significado definido no item 3.5 deste TCG, podendo ser, conforme o caso, (i) SERVIÇO DE TRANSPORTE DE EXCEDENTE AUTORIZADO DE ENTRADA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA, ou (ii) SERVIÇO DE TRANSPORTE DE EXCEDENTE AUTORIZADO DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE SAÍDA;

SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO: modalidade de contratação de CAPACIDADE DISPONÍVEL, a qualquer tempo, e que contenha condição resolutiva, na hipótese de contratação da capacidade na modalidade firme;

SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME: SERVIÇO DE TRANSPORTE no qual o Transportador se obriga a programar e transportar o volume diário de GÁS NATURAL solicitado pelo Carregador até a Capacidade Contratada de Transporte estabelecida no contrato com o Carregador;

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

SERVIÇO DE TRANSPORTE: serviço que compreende o recebimento, movimentação e entrega de volumes de gás natural por meio do SISTEMA DE TRANSPORTE, nos termos do presente CONTRATO, do CONTRATO ORIGINAL ou qualquer outro contrato de transporte;

SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL: conjunto dos elementos primários e secundários de medição de vazão, temperatura e pressão e, computadores de

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

vazão entre outros, situados em cada um dos PONTOS DE ENTRADA, PONTOS DE SAÍDA ou nos PONTOS DE INTERCONEXÃO, conforme o caso, destinados a apurar a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA;

SISTEMA DE TRANSPORTE: conjunto de instalações físicas de propriedade do TRANSPORTADOR, existentes ou que venham a ser instaladas, necessárias à prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE, incluindo, mas não se limitando a, dutos, estações de compressão, estações de medição, estações de redução de pressão, pontos de entrada e pontos de saída e pontos de interconexão, conforme estabelecido na Cláusula Segunda e no Anexo II do CONTRATO;

SOLICITAÇÃO DE TRANSPORTE: solicitação de QUANTIDADES DE GÁS, mediante Notificação ao TRANSPORTADOR pelo CARREGADOR, para injeção e retirada para cada PONTO DE ENTRADA e PONTO DE SAÍDA, conforme caso, no SISTEMA DE TRANSPORTE para um determinado DIA;

TARIFA DE EXCEDENTE AUTORIZADO DE ENTRADA- TEAE: terá o significado atribuído no item 1.8 do Anexo III – Apêndice D do CONTRATO;

TARIFA DE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO DE ENTRADA – TENAE: terá o significado atribuído no item 1.9 do Anexo III – Apêndice D do CONTRATO;

TARIFA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME - TTF: Tarifa para remunerar o TRANSPORTADOR na prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME e que serve de base para o cálculo da TARIFA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL nos termos do item1.5 do Anexo III – Apêndice D do CONTRATO;

TARIFA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL - TTI: tarifa cobrada pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR destinada a remunerá-lo pela prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, a qual será resultado da TARIFA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE Firme – TTF, ajustada por um fator correspondente à suscetibilidade do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL a interrupções causadas pelo TRANSPORTADOR nos termos do Anexo IV do CONTRATO, podendo ser denominada também como TARIFA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA e TARIFA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE SAÍDA o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE SAÍDA;

TAXA DE JUROS: 100% (cem por cento) da taxa CDI (Certificado de Depósito Interbancário) para cada DIA divulgada pela CETIP/Andima (Central de Custódia e Liquidação Financeira de Títulos);

TCG: o presente Termos e Condições Gerais, o qual é parte integrante e indissociável do CONTRATO;

TRANSPORTADOR: a TRANSPORTADORA ASSOCIADA DE GÁS S/A — TAG, ou seus sucessores e cessionários autorizados;

TRIBUTO: qualquer imposto, taxa, empréstimo compulsório, contribuição social, que seja ou venha a ser exigido na execução do presente TCG e do CONTRATO, em decorrência de LEI ou MUDANÇA DE LEI;

TRIBUNAL ARBITRAL: terá o significado atribuído na Cláusula Vinte e Um;

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

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

VARIAÇÃO DIÁRIA DE ENTRADA OU VS: qualquer diferença, positiva ou negativa, em um determinado DIA OPERACIONAL, entre a QUANTIDADE DIÁRIA REALIZADA DE ENTRADA e QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA;

VARIAÇÃO DIÁRIA DE SAÍDA OU VS: é o somatório, apurado para uma determinada ZONA DE SAÍDA, das diferenças (positivas ou negativas) entre (i) as QUANTIDADES DIÁRIAS REALIZADAS DE SAÍDA e (ii) as QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS DE SAÍDA; para todos os PONTOS DE SAÍDA pertencentes à referida ZONA DE SAÍDA em um determinado DIA OPERACIONAL;

VAZÃO NOMINADA IMPLÍCITA: terá o significado atribuído na Cláusula 12.1.1 do TCG;

ZONA DE SAÍDA: significa 1 (um) ou o conjunto de PONTOS DE SAÍDA, situados em uma mesma área geográfica, conforme estabelecido no CONTRATO. Quando utilizado, em caixa baixa, "zona de saída" significa qualquer conjunto de pontos de saída objeto de um contrato para serviço de transporte de saída com o TRANSPORTADOR;

ZONA DE SAÍDA VINCULADA: Zona de saída do SISTEMA DE TRANSPORTE, estabelecida no item 2.1 do CONTRATO e no Anexo III – Apêndice A do CONTRATO, para a qual o CARREGADOR DE ENTRADA está limitado em suas SOLICITAÇÕES DE TRANSPORTE e no PROCESSO DE CORRESPONDÊNCIA, em virtude do cálculo do DESCONTO EX-ANTE utilizado na determinação da TARIFA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA.

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 o SERVIÇO DE TRANSPORTE das QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS, através do SISTEMA 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 TRASNPORTE e estará sujeito à redução ou interrupção quando oTRANSPORTADOR, 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 SISTEMA DE TRANSPORTE, em consonância com os termos e condições estabelecidos neste TCG e no CONTRATO.

3.1.1 <u>Início da Prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL</u>

A prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL iniciar-se-á a partir da data estabelecida na Cláusula Quarta do CONTRATO, encerrando-se no término do prazo de vigência estabelecido na Cláusula Terceira do CONTRATO.

3.1.2 <u>Interrupção da Prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL</u>

3.1.2.1 O SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL será efetuado em regime de interrupção, por opção única do TRANSPORTADOR.

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

3.1.2.2 Na impossibilidade da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, conforme hipóteses previstas neste TCG e na regulação vigente, o TRANSPORTADOR enviará ao CARREGADOR, com a antecedência possível, NOTIFICAÇÃO ("NOTIFICAÇÃO DE INTERRUPÇÃO") informando (i) a impossibilidade de programar a QUANTIDADE DIÁRIA SOLICITADA para o DIA OPERACIONAL de que se trate ou (ii) a interrupção parcial ou total da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA para o DIA OPERACIONAL de que se trate. Caso o TRANSPORTADOR não envie a NOTIFICAÇÃO DE INTERRUPÇÃO, o não recebimento de GÁS pelo CARREGADOR de ENTRADA ou a não disponibilização de GÁS ao CARREGADOR DE SAÍDA, conforme descrito nos itens 7.1 e 7.2, será entendida como FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE.

3.1.2.3 Em caso de interrupção após o início do DIA OPERACIONAL de que se trate, as QUANTIDADES DE GÁS já entregues, serão alocadas ao CARREGADOR para o período anterior ao momento em que ocorreu a interrupção.

3.2 Observadas as exceções e demais disposições previstas neste TCG e no CONTRATO, o SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL constitui para o TRANSPORTADOR as seguintes obrigações perante o CARREGADOR:

(i) Para cada ZONA DE SAÍDA, programar, caso haja CAPACIDADE OCIOSA DE TRANSPORTE, as QUANTIDADES DIÁRIAS SOLICITADAS;

(ii) Para cada PONTO DE ENTRADA, programar, caso haja CAPACIDADE OCIOSA DE TRANSPORTE, as QUANTIDADES DE GÁS a serem recebidas para realizar a entrega das QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS DE SAÍDA ao CARREGADOR DE SAÍDA correspondente;

(iii) Receber, em cada PONTO DE ENTRADA, as QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS DE ENTRADA, desde que atendidas as ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS e respeitadas as prioridades estabelecidas no item 6.2.2 deste TCG;

(iv) Disponibilizar, para entrega ao CARREGADOR DE SAÍDA correspondente, ou a terceiro por ele indicado, na ZONA DE SAÍDA, as QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS DE SAÍDA, de acordo com a PRESSÃO DE SAÍDA e com as ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS, respeitadas as prioridades estabelecidas no item 6.2.2 deste TCG;

(v) Informar ao CARREGADOR em caso de qualquer limitação ou interrupção do SERVIÇO DE TRANSPORTE nos casos previstos no CONTRATO;

(vi) Informar ao CARREGADOR a previsão de disponibilidade de CAPACIDADE OCIOSA DE TRANSPORTE, de acordo com a previsão de nominações relativas ao SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME e as prioridades de programação estabelecidas na Cláusula Doze deste TCG; e

(vii) Faturar mensalmente o valor referente à prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL no âmbito do CONTRATO.

3.3 Sem prejuízo das demais disposições previstas no CONTRATO, constituem obrigações do CARREGADOR:

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

(i) Obter e manter válidas todas as autorizações e licenças necessárias, conforme aplicável, para a conexão de suas instalações ao SISTEMA DE TRANSPORTE e/ou a contratação de SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, 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;

(ii) observar as QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS, conforme aplicável, respeitando os termos do CONTRATO, as ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS e os PONTOS DE ENTRADA e/ou PONTOS DE SAÍDA refletidos na PROGRAMAÇÃO para o DIA OPERACIONAL em questão;

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

(iv) realizar o pagamento de todos os DOCUMENTOS DE COBRANÇA até a data de seu vencimento;

(v) fornecer, quando na condição de CARREGADOR DE ENTRADA, ou assegurar que o respectivo CARREGADOR DE ENTRADA forneça, conforme aplicável, o GÁS PARA USO NO SISTEMA;

(vi) adotar as ações necessárias 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;

(vii) manter o TRANSPORTADOR a salvo de qualquer reivindicação de terceiro, inclusive, mas não apenas, em relação à titularidade do GÁS injetado ou retirado do SISTEMA DE TRANSPORTE, conforme o caso.

3.4 Sem prejuízo de qualquer outro direito estipulado no CONTRATO, o TRASNPORTADOR 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;

(ii) em caso de capacidade insuficiente do SISTEMA DE TRANSPORTE, dada a prioridade de programação do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, se recusar a prestar SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, no todo ou em parte, em relação QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA;

(iii) resolver o CONTRATO caso a GARANTIA DO CONTRATO não seja mantida nos termos e condições e durante toda a vigência determinada no CONTRATO;

(iv) resolver o CONTRATO em caso de falta de pagamento do CARREGADOR que não tenha sido sanado nos prazos estipulados no CONTRATO; e

(v) recusar-se a prestar o SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL em relação ao GÁS NATURAL que não atenda ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS e/ou os requisitos de pressão estabelecidos CONTRATO e seus Anexos.

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

3.5 **SERVIÇO DE EXCEDENTE AUTORIZADO**

3.5.1 A cada DIA OPERACIONAL, o CARREGADOR poderá requisitar o transporte de QUANTIDADES DE GÁS que superem a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA no PONTO DE ENTRADA ou nas ZONAS DE SAÍDA, conforme o caso, sendo que fica facultado ao TRANSPORTADOR, após análise de disponibilidade da CAPACIDADE OCIOSA DE TRANSPORTE e considerando as Prioridades de Programação estabelecidas na Cláusula Doze deste TCG, programar tais quantidades como QUANTIDADES EXCEDENTES AUTORIZADAS podendo ser, conforme o caso, (i) QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA DE ENTRADA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE DE ENTRADA, ou (ii) QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA DE SAÍDA, quando o CONTRATO tiver por objeto a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE DE SAÍDA.

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 (ou terceiro que este indicar) em um ponto de saída, nos termos do CONTRATO, o TRANSPORTADOR terá a custódia do referido GÁS, não podendo lhe dar outros usos que não os previstos neste CONTRATO. Em relação ao GÁS sob sua custódia, o TRANSPORTADOR será responsável (i) por PERDAS EXTRAORDINÁRIAS de tal GÁS e (ii) por desvios nas ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS, de acordo com a Cláusula Décima deste TCG.

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

4.2 **Titularidade do GÁS pelo CARREGADOR**

4.2.1 O CARREGADOR DE ENTRADA assegura ao TRANSPORTADOR que possui título legítimo sobre o GÁS que está sendo disponibilizado em seu nome no PONTO DE ENTRADA e que o recebimento e a movimentação desse GÁS pelo TRANSPORTADOR não viola qualquer direito de terceiro ou dever legal.

4.2.2 O CARREGADOR DE SAÍDA assegura ao TRANSPORTADOR que possui título legítimo sobre o GÁS que está sendo disponibilizado em seu nome no PONTO DE SAÍDA e que a movimentação e a entrega desse GÁS pelo TRANSPORTADOR não viola qualquer direito de terceiro ou dever legal.

4.2.3 O CARREGADOR deverá manter o TRANSPORTADOR a salvo de qualquer reivindicação de terceiro, inclusive, mas não apenas, em relação à titularidade desse GÁS ou à cobrança de TRIBUTOS, indenizações ou quaisquer outros encargos que sejam de responsabilidade do CARREGADOR.

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

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

4.4 **Frações Líquidas**

4.4.1 Todos os hidrocarbonetos líquidos ou todos os hidrocarbonetos suscetíveis de se apresentarem no estado líquido que, sem processamento adicional, condensem-se e tornem-se líquidos no SISTEMA DE TRANSPORTE após o recebimento do GÁS do CARREGADOR DE ENTRADA pelo TRANSPORTADOR e antes de sua entrega ao CARREGADOR DE SAIDA, serão recolhidos e descartados pelo TRANSPORTADOR, e os custos incorridos pelo TRANSPORTADOR nesse processo serão repassados ao CARREGADOR DE ENTRADA, quando este, comprovadamente, tiver dado causa à ocorrência de tais frações líquidas.

CLÁUSULA QUINTA — GÁS PARA USO NO SISTEMA (GUS)

5.1 **Fornecimento pelo CARREGADOR do GÁS PARA USO NO SISTEMA**

5.1.2 O CARREGADOR será responsável pelo fornecimento de parcela do GÁS PARA USO NO SISTEMA necessário à prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE. A determinação da parcela do GÁS PARA USO NO SISTEMA a ser fornecida por cada CARREGADOR DE ENTRADA em cada DIA OPERACIONAL será obtida da seguinte forma:

(i) O TRANSPORTADOR apurará o total das QUANTIDADES DIÁRIAS SOLICITADAS DE ENTRADA e das QUANTIDADES DIÁRIAS SOLICITADAS 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;

(ii) A parcela de GÁS PARA USO NO SISTEMA a ser entregue por cada CARREGADOR DE ENTRADA será obtida pela divisão do GÁS PARA USO NO SISTEMA, apurado nos termos da alínea (i) acima, proporcionalmente à QUANTIDADE DIÁRIA SOLICITADA de cada CARREGADOR DE ENTRADA para o DIA OPERACIONAL em questão, observando-se que a QUANTIDADE de GÁS PARA USO NO SISTEMA atribuível ao CONTRATO ORIGINAL não poderá ser aumentada em razão apenas do maior consumo de GÁS PARA USO NO SISTEMA decorrente de outros contratos de transporte celebrados pelo Transportador que não o CONTRATO ORIGINAL;

(iii) A parcela da QUANTIDADE DE GÁS PARA USO NO SISTEMA a ser disponibilizada por cada CARREGADOR DE ENTRADA para cada DIA OPERACIONAL calculada na forma desta Cláusula será informada pelo TRANSPORTADOR como parte do processo de programação, estabelecido na Cláusula Doze, e, posteriormente, alocada nos termos do item 6.4 deste TCG.

5.1.3 O CARREGADOR DE ENTRADA deverá entregar o GÁS PARA USO NO SISTEMA, no PONTO DE ENTRADA, sem custos para o TRANSPORTADOR (inclusive os relativos a TRIBUTOS, exceto aqueles TRIBUTOS que possam ser recuperados ou compensados pelo TRANSPORTADOR em suas operações seguintes).

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

5.1.4 O CARREGADOR DE ENTRADA não será responsável pelo pagamento do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, nem qualquer outro encargo de qualquer natureza, relativo ao transporte do GÁS PARA USO NO SISTEMA entregue ao TRANSPORTADOR, nos termos do CONTRATO e deste TCG.

5.1.5 A obrigação do TRANSPORTADOR de prestar o SERVIÇO DE TRANSPORTE, tal como prevista na Cláusula Terceira deste TCG, está condicionada ao fornecimento de GUS pelo CARREGADOR DE ENTRADA ou pela CONTRAPARTE DE ENTRADA ao TRANSPORTADOR em quantidades e condições que viabilizem a operação do SISTEMA DE TRANSPORTE. Caso em qualquer dia o GUS não esteja disponível para o TRANSPORTADOR, por qualquer razão não imputável exclusivamente ao TRANSPORTADOR, as QUANTIDADES DE GÁS injetadas ou retiradas poderão ser reduzidas, sem que o TRANSPORTADOR incorra em qualquer penalidade ou custo adicional ou redução de receita, não ficando caracterizada FALHA NO SERVIÇO DE TRANSPORTE.

5.2 **Apuração de GUS**

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

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

(i) O TRANSPORTADOR calculará o GÁS NÃO CONTADO total do SISTEMA DE TRANSPORTE, para cada DIA OPERACIONAL, com base na seguinte fórmula:

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

Onde:

GNC	Corresponde ao GÁS NÃO CONTADO do DIA OPERACIONAL em questão;
QDRRj	Corresponde ao total das QUANTIDADES DIÁRIAS MEDIDAS DE ENTRADA, no DIA OPERACIONAL em questão;
QDREj	Corresponde ao total das QUANTIDADES DIÁRIAS 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;

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

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;

(ii) As Perdas EXTRAORDINÁRIAS e o GÁS para comissionamento de novas instalações do SISTEMA DE TRANSPORTE não serão contabilizados para fins de apuração de GUS.

5.3 **GÁS para Reposição de PERDAS EXTRAORDINÁRIAS**

5.3.1 O CARREGADOR DE ENTRADA será responsável ainda pelo fornecimento de parcela do GÁS para reposição de PERDAS EXTRAORDINÁRIAS. A determinação da parcela do GÁS para reposição de PERDAS EXTRAORDINÁRIAS a ser fornecida por cada CARREGADOR em cada DIA OPERACIONAL será obtida pela divisão da QUANTIDADE DE GÁS para reposição de PERDAS EXTRAORDINÁRIAS, informada pelo TRANSPORTADOR, proporcionalmente à QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA de cada CARREGADOR DE ENTRADA para o DIA OPERACIONAL em questão.

5.3.2 O TRANSPORTADOR deverá reembolsar o CARREGADOR DE ENTRADA pela aquisição da parcela de GÁS utilizada para a reposição de PERDAS EXTRAORDINÁRIAS mencionada na Cláusula 5.3.1 acima, bem como pelos custos com transporte, TRIBUTOS e penalidades que comprovadamente tenham sido incorridos pelo CARREGADOR DE ENTRADA em função da referida PERDA EXTRAORDINÁRIA, nos termos dos contratos de fornecimento e de transporte de GÁS por ele celebrados a montante do PONTO DE ENTRADA

5.4 **Limites do GÁS NÃO CONTADO e das PERDAS OPERACIONAIS**

5.4.1 O limite de GÁS NÃO CONTADO é de 0,5% (zero vírgula cinco por cento) do somatório das QUANTIDADES DIÁRIAS REALIZADAS DE ENTRADA relativas ao MÊS em questão.

5.4.2 O limite da QUANTIDADE DE GÁS associada às PERDAS OPERACIONAIS é de 0,5% (zero vírgula cinco por cento) do somatório das QUANTIDADES DIÁRIAS REALIZADAS DE ENTRADA relativas ao MÊS em questão.

5.4.3 As QUANTIDADES DE GÁS que ultrapassem os limites estabelecidos nas cláusulas 5.4.1 e 5.4.2 acima para o GÁS NÃO CONTADO e para as PERDAS OPERACIONAIS deverão ser consideradas como PERDAS EXTRAORDINÁRIAS, sendo aplicado o disposto no item 5.3 desta Cláusula, para efeitos do presente CONTRATO.

CLÁUSULA SEXTA — ALOCAÇÃO DE QUANTIDADES DE GÁS

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

6.1 **ALOCAÇÃO das QUANTIDADES DE GÁS nos PONTOS DE ENTRADA**

6.1.1 Para cada PONTO DE ENTRADA considerar-se-á como QUANTIDADE DIÁRIA REALIZADA DE ENTRADA a parcela da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE ENTRADA no PONTO DE ENTRADA que tenha sido atribuída ao CARREGADOR DE ENTRADA pelo TRANSPORTADOR, segundo o critério estabelecido no ACORDO DE ALOCAÇÃO celebrado entre o TRANSPORTADOR, o CARREGADOR DE ENTRADA e os demais carregadores que compartilham o PONTO DE ENTRADA em questão.

6.1.2 Na inexistência de um ACORDO DE ALOCAÇÃO para o PONTO DE ENTRADA, considerar-se-á como QUANTIDADE DIÁRIA REALIZADA DE ENTRADA a parcela da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE ENTRADA, que tenha sido atribuída ao CARREGADOR DE ENTRADA pelo AGENTE A MONTANTE do referido PONTO DE ENTRADA, ficando estabelecido que o TRANSPORTADOR não será, em nenhuma hipótese, responsável pela realização de tais atribuições ou pela obtenção de tais informações, e não responderá por qualquer dano decorrente de tal atribuição.

6.1.3 Caberá ao CARREGADOR DE ENTRADA, exigir que o AGENTE A MONTANTE disponibilize para o TRANSPORTADOR as informações referentes à ALOCAÇÃO da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE ENTRADA, relativamente ao DIA OPERACIONAL, até às 10:00h (dez horas) do dia seguinte ao DIA OPERACIONAL de que se trate.

6.1.4 Caso o AGENTE A MONTANTE no PONTO DE ENTRADA não disponibilize para o TRANSPORTADOR a ALOCAÇÃO da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE ENTRADA, em determinado DIA OPERACIONAL, tal fato será informado pelo TRANSPORTADOR aos carregadores QUE compartilhem o PONTO DE ENTRADA e caberá a estes disponibilizarem tais informações ao TRANSPORTADOR dentro de 24 (vinte e quatro) horas após ter sido informado pelo TRANSPORTADOR. Caso os carregadores não as disponibilizem dentro deste prazo, serão consideradas como QUANTIDADES DIÁRIAS REALIZADAS DE ENTRADA as parcelas resultantes da distribuição da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE ENTRADA, tomando por base os mesmos critérios previstos no item 6.2.2 abaixo.

6.2 **ALOCAÇÃO DAS QUANTIDADES de GÁS nos PONTOS DE SAÍDA e ZONAS DE SAÍDA**

6.2.1 Para cada PONTO DE SAÍDA considerar-se-á como QUANTIDADE DIÁRIA REALIZADA DE SAÍDA a parcela da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA no PONTO DE SAÍDA que tenha sido atribuída ao CARREGADOR DE SAÍDA pelo TRANSPORTADOR, segundo o critério estabelecido no ACORDO DE ALOCAÇÃO celebrado entre o TRANSPORTADOR, o CARREGADOR DE SAÍDA e os demais carregadores que compartilham o PONTO DE SAÍDA em questão.

6.2.2 Na inexistência de um ACORDO DE ALOCAÇÃO para o PONTO DE SAÍDA, o TRANSPORTADOR realizará a ALOCAÇÃO das QUANTIDADES DIÁRIAS MEDIDAS DE SAÍDA, para cada DIA OPERACIONAL, segundo os seguintes critérios:

(i) quando a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA para um determinado PONTO DE SAÍDA for **menor** do que o somatório das QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS DE SAÍDA, para todos os carregadores para tal PONTO DE SAÍDA será utilizada a seguinte regra de prioridade:

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

(a) Primeira: QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS DE SAÍDA programadas nos termos dos CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME (inclusive o CONTRATO ORIGINAL) excluindo-se as QUANTIDADES DE GÁS da alínea (ii) abaixo, de forma *pro-rata;*

(b) segunda: QUANTIDADES EXCEDENTES AUTORIZADAS programadas nos termos dos CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME (inclusive o CONTRATO ORIGINAL), de forma *pro-rata*;

(c) terceira: QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS nos termos dos CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL (inclusive o Contrato ORIGINAL), de forma *pro-rata*;

(d) quarta: QUANTIDADES EXCEDENTES AUTORIZADAS solicitadas nos termos dos CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL (inclusive o CONTRATO ORIGINAL), de forma *pro-rata.*

(ii) quando a QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA para um determinado PONTO DE SAÍDA for **igual ou maior do que** o somatório das QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS DE SAÍDA para todos os carregadores para tal PONTO DE SAÍDA será utilizada a seguinte regra de prioridade:

(a) o TRANSPORTADOR alocará, em base diária, seguindo as prioridades estabelecidas na Cláusula 6.2.2(i) acima até o preenchimento total de todas as QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS DE SAÍDA para todos os CARREGADORES;

(b) caso haja uma QUANTIDADE DE GÁS remanescente após realizada a ALOCAÇÃO descrita na alínea (a) acima, as mesmas serão distribuídas de forma *pro-rata,* entre os CARREGADORES, com base, nas QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS DE SAÍDA, para tal PONTO DE SAIDA.

6.2.3 O TRANSPORTADOR poderá alterar o valor de qualquer QUANTIDADE DIÁRIA REALIZADA DE SAÍDA, desde que envie uma NOTIFICAÇÃO ao CARREGADOR justificando tal alteração dentro do mesmo MÊS a que se refere a QUANTIDADE DIÁRIA REALIZADA DE SAÍDA.

6.3 **Alocação de QUANTIDADES EXCEDENTES**

6.3.1 Em qualquer PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA, a QUANTIDADE DIÁRIA REALIZADA DE ENTRADA ou a QUANTIDADE DIÁRIA REALIZADA DE SAÍDA, conforme o caso, poderá incluir parcela correspondente à QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA e/ou QUANTIDADE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADA, as quais serão apuradas, em base diária, para fins de cobrança dos ENCARGOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE estabelecidos na Cláusula Nona do CONTRATO, e de apuração das penalidades estabelecidas na Cláusula Dezoito deste TCG, sendo calculadas da seguinte forma:

(i) **QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA** – Caso, em qualquer DIA OPERACIONAL, a (i) QUANTIDADE DIÁRIA REALIZADA DE ENTRADA, descontadas as QUANTIDADES DE GÁS (a) a título de GUS e (b) programada para a CORREÇÃO DO SALDO DE DESEQUILÍBRIO ACUMULADO

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

DO CARREGADOR DE ENTRADA ou (ii) a QUANTIDADE DIÁRIA REALIZADA DE SAÍDA, conforme o caso, exceda a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA estabelecida no Anexo III-A do CONTRATO, esta QUANTIDADE DE GÁS será considerada uma QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA, até o limite (I) de 5% acima da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATUAL ainda que esse excedente não tenha sido programado; ou (II) da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA ou QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA, o que for maior, conforme o caso; e

(ii) **QUANTIDADE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADA** – AS QUANTIDADES DE GÁS que superem o limite estabelecido no item (i) acima serão consideradas como QUANTIDADES EXCEDENTES NÃO AUTORIZADAS.

6.3.2. Nas ZONAS DE SAÍDA, a QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA e a QUANTIDADE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADA serão apuradas para cada PONTO DE SAÍDA, de acordo com as regras estipuladas no item 6.3.1 desta Cláusula do TCG, independentemente da soma algébrica das QUANTIDADES DE GÁS alocadas em cada PONTO DE SAÍDA que compõem a ZONA DE SAÍDA resultar em uma QUANTIDADE DIÁRIA REALIZADA DE SAÍDA inferior à QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA para aquela ZONA DE SAÍDA.

6.4 **Alocação de Gás para Uso no Sistema**

6.4.1 A quantidade alocada de GUS para o CARREGADOR será obtida pela divisão do total do GÁS PARA USO NO SISTEMA, apurado nos termos do item 5.2 deste TCG, para operação do SISTEMA DE TRANSPORTE para o DIA OPERACIONAL em questão, pelas QUANTIDADES DIÁRIAS REALIZADAS DE ENTRADA e QUANTIDADES DIÁRIAS REALIZADAS DE SAÍDA de cada carregador, observando-se que a QUANTIDADE de GÁS PARA USO NO SISTEMA atribuível ao CONTRATO ORIGINAL não poderá ser aumentada em razão apenas do maior consumo de GÁS PARA USO NO SISTEMA decorrente de outros contratos de transporte celebrados pelo Transportador que não o CONTRATO ORIGINAL.

6.4.2 Quaisquer diferenças entre o total de GUS apurado no SISTEMA DE TRANSPORTE, nos termos do item 5.2 deste TCG, e o total de GUS projetado para determinado DIA OPERACIONAL, nos termos item 5.1 deste TCG, serão compensadas pelo TRANSPORTADOR na projeção de GUS realizada para os DIAS OPERACIONAIS subsequentes.

CLÁUSULA SÉTIMA - FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE

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

(i) não programar a QUANTIDADE DIÁRIA SOLICITADA para um determinado PONTO DE ENTRADA ou um determinado PONTO DE SAÍDA;

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

(iii) não disponibilizar para o CARREGADOR DE SAÍDA em um determinado PONTO DE SAÍDA a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA (nela

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

incluída a QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA, quando aplicável), de acordo com a PRESSÃO DE SAÍDA e as ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS; ou

(iv) disponibilizar GÁS DESCONFORME para o CARREGADOR DE SAÍDA para um determinado PONTO DE SAÍDA.

7.2 Não será considerada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE quando as situações previstas no item 7.1 acima forem decorrentes de pelo menos um dos seguintes eventos:

(i) NOTIFICAÇÃO pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR, de redução ou interrupção do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL nos termos dos itens 3.1.2 e 13.6.2 deste TCG;

(ii) FORÇA MAIOR do TRANSPORTADOR;

(iii) o CARREGADOR DE ENTRADA ou a CONTRAPARTE DE ENTRADA não tiver disponibilizado no PONTO DE ENTRADA, em um determinado DIA OPERACIONAL, uma QUANTIDADE DE GÁS igual à QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA e a pressão do TRANSPORTADOR no PONTO DE ENTRADA estiver dentro dos limites da PRESSÃO DE ENTRADA estabelecidos no Anexo III-C do CONTRATO;

(iv) o CARREGADOR DE ENTRADA ou a CONTRAPARTE DE ENTRADA não ter disponibilizado no PONTO DE ENTRADA Quantidade de Gás programada pelo TRANSPORTADOR a título GÁS PARA USO NO SISTEMA

(v) AVISO DE GÁS DESCONFORME pelo TRANSPORTADOR em virtude da ocorrência, ou da potencial ocorrência, de GÁS DESCONFORME no SISTEMA DE TRANSPORTE causada por um carregador de entrada;

(vi) a CONTRAPARTE DE ENTRADA tiver injetado GÁS DESCONFORME no SISTEMA DE TRANSPORTE, tendo ou não enviado ao TRANSPORTADOR um AVISO DE GÁS DESCONFORME;

(vii) o CARREGADOR DE SAÍDA não retirar QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA em decorrência da não-disponibilização da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA pela CONTRAPARTE DE ENTRADA;

(viii) o CARREGADOR DE SAÍDA ou a CONTRAPARTE DE SAÍDA não tiver retirado no PONTO DE SAÍDA, em um determinado DIA OPERACIONAL, uma QUANTIDADE DE GÁS igual à QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA e a pressão no PONTO DE SAÍDA e a pressão do TRANSPORTADOR no PONTO DE SAÍDA estiver dentro dos limites da PRESSÃO DE SAÍDA estabelecidos no Anexo III-C do CONTRATO;

(ix) a PRESSÃO DE SAÍDA tenha ficado abaixo do limite contratual, mas a QUANTIDADE DIÁRIA REALIZADA DE SAÍDA, por parte do CARREGADOR DE SAÍDA, ter sido maior ou igual do que a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA;

(x) o TRANSPORTADOR esteja realizando MANUTENÇÃO PROGRAMADA na forma da Cláusula 13.2 deste TCG, ressalvando-se os casos em que o prazo limite for extrapolado por motivo alheio à vontade do TRANSPORTADOR;

(xi) o CARREGADOR DE SAÍDA tenha enviado ao TRANSPORTADOR um AVISO DE ACEITAÇÃO DE GÁS DESCONFORME;

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

(xii) a redução ou interrupção do SERVIÇO DE TRANSPORTE em virtude de MANUTENÇÃO EMERGENCIAL nos termos do item 14.6 deste TCG ou da existência de situações iminentes e comprovadas de risco, identificadas pelo TRANSPORTADOR, agindo de forma prudente, que possam ameaçar a integridade ou a segurança de suas instalações, de pessoas, ou do meio ambiente nos termos do item 14.5 deste TCG.

CLÁUSULA OITAVA – PENALIDADES POR FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE

8.1 Penalidade por Falha de Serviço de Transporte

8.1.1 Caracterizada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, o TRANSPORTADOR deverá pagar ao CARREGADOR, independentemente da redução do ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA prevista no item 1.1 (ii) do Anexo III – Apêndice E, uma penalidade igual ao produto (i) 1 (uma) vez a TARIFA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL estabelecida no item 1.4 do Anexo III – Apêndice D 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.

8.2 Limites de Responsabilidade do TRANSPORTADOR

8.2.1 O valor máximo que o TRANSPORTADOR deverá pagar ao CARREGADOR em virtude de FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE ou qualquer outra penalidade, reparação ou indenização devida ao CARREGADOR nos termos deste CONTRATO inclusive aquelas decorrentes de GÁS DESCONFORME nos termos do item 10.6 deste TCG, em cada ANO, ao valor equivalente à aplicação do percentual de 10% (dez por cento) sobre o valor do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL relativo a esse intervalo de 12 (doze) meses dentro do qual tenha ocorrido o referido fato gerador da responsabilidade ou do direito à indenização.

8.2.2 Acima desse limite, não será exigível do TRANSPORTADOR qualquer reparação por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, ou qualquer outra penalidade, reparação ou indenização devida ao CARREGADOR, nos termos deste CONTRATO inclusive aquelas decorrentes de GÁS DESCONFORME nos termos do item 10.6 deste TCG, exceto no que se refere à redução aplicável ao ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA, nos termos do item 1.1 (ii) do Anexo III – Apêndice E.

8.2.3 As penalidades por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, ou qualquer outra penalidade, reparação ou indenização devida ao CARREGADOR, nos termos deste CONTRATO inclusive aquelas decorrentes de GÁS DESCONFORME nos termos do item 10.6 deste TCG, são consideradas, para todos os efeitos de direito, multa compensatória, ou seja, como prefixação de perdas e danos.

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

CLÁUSULA NONA – PONTOS DE ENTRADA E SAÌDA, ZONAS DE SAÍDA, PRESSÕES DE ENTRADA E SAÍDA E ESTOQUE DE REFERÊNCIA

9.1 **PONTOS DE ENTRADA, PONTOS DE SAÍDA E ZONAS DE SAÍDA**

Os PONTOS DE ENTRADA, OS PONTOS DE SAÍDA, as ZONAS DE SAÍDA serão estabelecidos no Anexo III-B do CONTRATO.

9.2 **PONTO DE ENTRADA VINCULADO E ZONA DE SAÍDA VINCULADA**

O(s) PONTO(S) DE ENTRADA VINCULADO(S) e a(s) ZONAS(S) DE SAÍDA VINCULADA(S), caso existam, serão estabelecidos no Anexo III-A do CONTRATO.

9.3 **PRESSÃO DE ENTRADA**

O CARREGADOR DE ENTRADA deverá disponibilizar o GÁS ao TRANSPORTADOR nos PONTOS DE ENTRADA em pressões que se apresentem suficientes para permitir que o GÁS ingresse no SISTEMA DE TRANSPORTE nos intervalos de pressão previstos no CONTRATO em seu Anexo III-C.

9.4 **PRESSÃO DE SAÍDA**

O TRANSPORTADOR deverá entregar o GÁS ao CARREGADOR DE SAÍDA nos PONTOS DE SAÍDA nos intervalos de pressão previstos no CONTRATO em seu Anexo III-C.

9.5 **ESTOQUE DE REFERÊNCIA para SERTVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL**

9.5.1 O TRANSPORTADOR avaliará a necessidade do fornecimento pelo CARREGADOR DE ENTRADA de QUANTIDADES DE GÁS para a complementação do ESTOQUE DE REFERÊNCIA para a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL e informará ao CARREGADOR DE ENTRADA, por meio de NOTIFICAÇÃO, com pelo menos 60 (sessenta) dias antes da DATA DE INÍCIO DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE.

9.5.2 Caso a complementação seja necessária, o TRANSPORTADOR deverá encaminhar uma NOTIFICAÇÃO ao CARREGADOR DE ENTRADA, com pelo menos 60 (sessenta) dias de antecedência, comunicando ao CARREGADOR DE ENTRADA os requisitos do TRANSPORTADOR para a entrega de QUANTIDADES DE GÁS para complementação do ESTOQUE DE REFERÊNCIA. Esta NOTIFICAÇÃO deverá mencionar a QUANTIDADE DE GÁS requerida a título complementação do ESTOQUE DE REFERÊNCIA e o cronograma para tal entrega de GÁS.

9.5.3 O CARREGADOR DE ENTRADA adquirirá e entregará para o TRANSPORTADOR, antes do início da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL e, posteriormente, sempre que aplicável, a parcela de GÁS necessária para a formação do ESTOQUE DE REFERÊNCIA para a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL para o CARREGADOR. A parcela do ESTOQUE DE REFERÊNCIA será de propriedade do CARREGADOR DE ENTRADA, mas ficará sob custódia do TRANSPORTADOR desde a DATA DE INÍCIO DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE até o término do CONTRATO estabelecido na Cláusula Quarta do CONTRATO, não podendo, neste período, ser solicitada pelo CARREGADOR.

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

9.5.4 O TRANSPORTADOR calculará a QUANTIDADE DE GÁS a ser fornecida pelo CARREGADOR DE ENTRADA para compor o ESTOQUE DE REFERÊNCIA necessário à operação do SISTEMA DE TRANSPORTE proporcionalmente à QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA do CARREGADOR DE ENTRADA.

9.5.5 O TRANSPORTADOR poderá, a qualquer tempo, alterar o ESTOQUE DE REFERÊNCIA com vistas a adequá-lo às necessidades operacionais do SISTEMA DE TRANSPORTE.

9.5.6 O CARREGADOR DE ENTRADA não será responsável pelo pagamento do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, relativo ao recebimento de sua parcela de GÁS necessária para o ESTOQUE DE REFERÊNCIA entregue ao TRANSPORTADOR, nos termos deste TCG. Quaisquer custos incorridos pelo TRANSPORTADOR relativos à parcela de GÁS necessária para a formação do ESTOQUE DE REFERÊNCIA, incluindo quaisquer TRIBUTOS, deverão ser reembolsados pelo CARREGADOR DE ENTRADA.

9.5.7 Quando do advento do término do CONTRATO, na hipótese de rescisão antecipada do CONTRATO ou em caso de redução da necessidade de ESTOQUE DE REFERÊNCIA do CARREGADOR DE ENTRADA, o TRANSPORTADOR, no prazo máximo de 40 (quarenta) dias contados de cada um daqueles eventos, (i) devolverá a parcela do ESTOQUE DE REFERÊNCIA fornecida pelo CARREGADOR DE ENTRADA nos termos desta Cláusula do TCG ou (ii) pagará ao CARREGADOR DE ENTRADA, integralmente, o valor correspondente à parcela do ESTOQUE DE REFERÊNCIA a ser acordado entre as PARTES.

9.5.8 A obrigação do TRANSPORTADOR de prestar o SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL objeto do CONTRATO, está condicionada ao fornecimento ao TRANSPORTADOR da parcela de GÁS necessária para a formação do ESTOQUE DE REFERÊNCIA, nas quantidades e condições requeridas pelo TRANSPORTADOR a fim de viabilizar a operação do SISTEMA DE TRANSPORTE.

9.5.9 Após o término do CONTRATO ou em caso de redução da necessidade de ESTOQUE DE REFERÊNCIA do CARREGADOR DE ENTRADA, o TRANSPORTADOR apurará (i) a totalidade do SALDO DE DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO CARREGADOR na respectiva data e/ou (ii) o saldo remanescente ou parcela a ser devolvida de GÁS para ESTOQUE DE REFERÊNCIA, conforme o caso, e devolverá ao respectivo CARREGADOR DE ENTRADA, no prazo máximo de 90 (noventa) dias contados da data de término do CONTRATO.

CLÁUSULA DÉCIMA - QUALIDADE DO GÁS

10.1 **Especificações**

10.1.1 O GÁS colocado à disposição do TRANSPORTADOR, em qualquer PONTO DE ENTRADA, pelo CARREGADOR DE ENTRADA ou por um terceiro indicado pelo CARREGADOR DE ENTRADA, 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, no mínimo, as especificações constantes do Regulamento Técnico ANP n° 2/2008, anexo à Resolução ANP nº 16, de 18 de junho de 2008, ou as que venham a substituí-las em razão de disposição normativa superveniente.

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

10.1.2 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 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, desde que atendidas as ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS.

10.1.3 Os CARREGADORES (ou terceiros por eles indicados) devem adotar boas práticas da indústria a fim de evitar o acúmulo de partículas sólidas ou líquidas nas suas instalações de modo a não afetar as especificações do GÁS.

10.2 **Análises de Qualidade**

10.2.1 O CARREGADOR DE ENTRADA realizará as análises do GÁS nos PONTOS DE ENTRADA, devendo encaminhar ao TRANSPORTADOR, até às 11:00h (onze horas) do DIA ÚTIL subsequente, o certificado da qualidade, nos termos da Resolução ANP nº 16/2008.

10.2.2 O TRANSPORTADOR realizará as análises do GÁS em seu SISTEMA DE TRANSPORTE, devendo encaminhar diariamente aos carregadores o boletim de conformidade dos DIAS OPERACIONAIS anteriores, nos termos da Resolução ANP nº 16/2008.

10.2.3 O CARREGADOR poderá solicitar que o TRANSPORTADOR realize análises de qualidade do GÁS adicionais àquelas previstas no item 10.2.2 desta Cláusula, sendo que neste caso o CARREGADOR solicitante pagará ao TRANSPORTADOR o valor equivalente ao custo de tais análises adicionais.

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

Características	**Unidade de Medida**	**Método**
Poder Calorífico Superior	kJ/m3 GN	ISO 6976
Índice de Wobbe	kJ/m3 GN	ISO 6976
Numero de Metano (CAL)		ISO 15403
Densidade Relativa ao Ar		D 3588
Metano	% molar	ISO 6974
Etano	% molar	ISO 6974
Propano	% molar	ISO 6974
iC_4	% molar	ISO 6974
nC_4	% molar	ISO 6974
iC_5	% molar	ISO 6974
nC_5	% molar	ISO 6974
nC_6	% molar	ISO 6974
N_2	% molar	ISO 6974
CO_2	% molar	ISO 6974
Oxigênio	% molar	ISO 6974
Butanos e + pesados	% molar	ISO 6974
Inertes (N_2+CO_2)	% molar	ISO 6974

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

10.2.5 O TRANSPORTADOR poderá modificar as normas listadas no item 10.2.4 deste TCG, observada a LEI aplicável.

10.3 **Identificação de GÁS DESCONFORME no SISTEMA DE TRANSPORTE e Continuidade do SERVIÇO DE TRANSPORTE**

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

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

10.3.3 Caso a desconformidade seja identificada pelo CARREGADOR DE ENTRADA, este emitirá o AVISO DE GÁS DESCONFORME para o TRANSPORTADOR e este, ato contínuo, deverá emitir o AVISO DE GÁS DESCONFORME para os carregadores potencialmente afetados.

10.3.4 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.

10.3.5 Após o recebimento de AVISO DE GÁS DESCONFORME, qualquer carregador de saída terá o direito, de imediato e a seu exclusivo critério, de aceitar ou não a entrega de tal GÁS DESCONFORME. Para tanto, o carregador de saída deverá informar ao TRANSPORTADOR que não aceita receber o GÁS DESCONFORME, mediante envio de AVISO DE REJEIÇÃO DE GÁS DESCONFORME no prazo máximo de 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.

10.3.6 Independentemente do recebimento de um AVISO DE GÁS DESCONFORME do carregador de entrada, no caso de identificação de GÁS DESCONFORME no SISTEMA DE TRANSPORTE, o TRANSPORTADOR terá o direito, de imediato e a seu exclusivo critério, e desde que apresente o risco à segurança e/ou integridade do SISTEMA DE TRANSPORTE e/ou às suas operações, de reduzir ou interromper o fluxo de GÁS no PONTO DE ENTRADA, até que o GÁS esteja de acordo com as ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS. O aceite por parte do TRANSPORTADOR de recebimento de GÁS DESCONFORME não exime o CARREGADOR DE ENTRADA de suas responsabilidades e das consequências proporcionadas por tal GÁS DESCONFORME, previstas neste TCG, no CONTRATO ou na LEI. Caso o TRANSPORTADOR não aceite receber o GÁS DESCONFORME, deverá enviar ao CARREGADOR DE ENTRADA um AVISO DE REJEIÇÃO DE GÁS DESCONFORME.

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

10.3.7 Na hipótese de redução ou interrupção do recebimento ou da entrega de GÁS em PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA, conforme o caso, O TRANSPORTADOR enviará ao(s) carregador(es) afetado(s) um AVISO DE REDUÇÃO DE FLUXO informando os riscos identificados.

10.3.8 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.

10.3.9 Sem prejuízo de qualquer penalidade ou obrigação estabelecida no CONTRATO e aplicáveis neste caso, as obrigações de BALANCEAMENTO causadas pela redução ou interrupção do recebimento de GÁS no PONTO DE ENTRADA segundo o disposto nos itens 10.3.7 e 10.3.8 acima serão apuradas conforme as disposições previstas na Cláusula Treze deste TCG.

10.3.10 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.

10.3.11 Caso a disponibilização de GÁS DESCONFORME, implique na necessidade de redução ou de interrupção da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE, tal fato não suspenderá ou exonerará a obrigação do pagamento do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e do ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA pelo CARREGADOR DE ENTRADA, sem prejuízo da sua responsabilidade por DANOS POR GÁS DESCONFORME.

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

10.4 **Desconformidade Causada pelo CARREGADOR DE ENTRADA**

10.4.1 O CARREGADOR DE ENTRADA é o responsável pelos danos, custos adicionais, prejuízos e/ou perda de receita comprovadamente sofridos e/ou incorridos pelo TRANSPORTADOR, inclusive perante terceiros, ou ao TRANSPORTADOR imputáveis nos termos de outros contratos de transporte ou do CONTRATO ORIGINAL, em decorrência da entrada de GÁS DESCONFORME no PONTO DE ENTRADA e/ou de GÁS que venha a se tornar GÁS DESCONFORME após sua entrada no SISTEMA DE TRANSPORTE por ação ou omissão não imputável exclusivamente ao TRANSPORTADOR ("DANOS POR GÁS DESCONFORME"). Os DANOS POR GÁS DESCONFORME incluem, mas não se limitam a danos causados ao SISTEMA DE TRANSPORTE, a danos sofridos pelo CARREGADOR ou por qualquer outros carregadores, e a seus respectivos clientes, a custos adicionais incorridos pelo TRANSPORTADOR para sanar a desconformidade do GÁS, tal como previstas no item 10.4.4 abaixo, ou para realizar o BALANCEAMENTO do SISTEMA DE TRANSPORTE, bem como eventual redução de receita relacionada ao ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA devido ao TRANSPORTADOR neste CONTRATO, nos contratos de transporte ou no CONTRATO ORIGINAL.

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

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

10.4.3 Caso o PONTO DE ENTRADA no qual foi apurada a injeção de GÁS DESCONFORME seja compartilhado entre dois ou mais carregadores, o regime de responsabilidades estabelecido neste item 10.4 será aplicado de forma proporcional às QUANTIDADES REALIZADAS 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 5 (cinco) Dias da identificação do GÁS DESCONFORME pelo TRANSPORTADOR.

10.4.4 Sem prejuízo do estipulado no item 10.4.1, o TRANSPORTADOR poderá, a seu exclusivo critério, empreender ações visando a correção e enquadramento do GÁS DESCONFORME colocado no PONTO DE ENTRADA pelos carregadores de entrada, de forma que o GÁS DESCONFORME passe a atender a especificação do GÁS prevista no item 10.1. Os custos incorridos pelo TRANSPORTADOR serão suportados pelos carregadores de entrada responsáveis pelo GÁS DESCONFORME, aplicando-se o item 10.4.3 quando cabível.

10.4.5 Sem prejuízo do estipulado no item 10.4.1, ocorrendo o bloqueio ou a redução de vazão de GÁS em qualquer PONTO DE SAÍDA causado por GÁS DESCONFORME colocado no PONTO DE ENTRADA, o(s) carregador(es) que tenham colocado esse GÁS será(ão) responsável(is) pelo pagamento da penalidade por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE que venha a ser devida pelo TRANSPORTADOR a qualquer outro carregador prejudicado(s), e de quaisquer DANOS POR GÁS DESCONFORME a quaisquer terceiros aplicando-se o item 10.4.3 quando cabível.

10.5 **Desconformidade Causada pelo TRANSPORTADOR**

10.5.1 O TRANSPORTADOR é responsável perante o CARREGADOR pela entrega de GÁS DESCONFORME causado exclusivamente pelo TRANSPORTADOR.

10.5.2. Na hipótese prevista na Cláusula 10.5.1, o Transportador estará sujeito, a título de multa compensatória como penalidade única aplicável, à penalidade por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, conforme previsto na Cláusula Oitava deste TCG, desde que, cumulativamente, as seguintes condições tenham sido comprovadamente atendidas:

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

(ii) A ocorrência do GÁS DESCONFORME não seja decorrente do acúmulo de GÁS DESCONFORME no SISTEMA DE TRANSPORTE oriundo de prévio recebimento de GÁS DESCONFORME pelo TRANSPORTADOR, provocado por um ou mais carregadores, ou tal ocorrência decorra de GÁS que tenha

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

se tornado GÁS DESCONFORME por ação ou omissão não imputável ao TRANSPORTADOR;

10.5.3 O TRANSPORTADOR não será responsável pelo GÁS DESCONFORME, caso quaisquer das condições previstas no item 10.5.2 não seja atendida, ou, ainda, caso:

(i) ocorra a entrega de GÁS DESCONFORME ao CARREGADOR DE SAÍDA no(s) PONTO(S) DE SAÍDA sem que o carregador de entrada tenha enviado o AVISO DE GÁS DESCONFORME ao TRANSPORTADOR; ou

(ii) o CARREGADOR DE SAÍDA tenha previamente concordado em receber tal GÁS DESCONFORME, conforme procedimento estabelecido no item 10.3.5; ou

(iii) o CARREGADOR DE SAÍDA tenha enviado um AVISO DE REJEIÇÃO DE GÁS DESCONFORME mas, a despeito disso, receba o GÁS DESCONFORME no PONTO DE SAÍDA, estará descaracterizada a FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, devendo as responsabilidades pelo GÁS DESCONFORME serem apuradas de acordo com o previsto no item 10.3.1 e o TRANSPORTADOR ficará isento de qualquer responsabilidade por DANOS POR GÁS DESCONFORME.

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

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

10.6.2 O TRANSPORTADOR notificará, conjuntamente, o(s) carregador(es) de entrada responsável(is) pelo GÁS DESCONFORME e o(s) carregador(es) e/ou terceiro prejudicado pelo GÁS DESCONFORME, na qual constará (i) a identificação precisa do(s) carregador(es) de entrada responsáveis pelo GÁS DESCONFORME, (ii) toda a documentação pertinente à identificação dos responsáveis pelo GÁS DESCONFORME, (iii) toda documentação apresentada pelo carregador prejudicado em sua notificação inicial.

10.6.3 Feita a NOTIFICAÇÃO do item anterior, o(s) carregador(es) de entrada responsável(is) pelo GÁS DESCONFORME efetuará(ão) o pagamento dos referidos DANOS POR GÁS DESCONFORME ao TRANSPORTADOR em até 30 (trinta) DIAS do recebimento da NOTIFICAÇÃO.

10.6.4 Após comprovação pelo TRANSPORTADOR do pagamento integral dos valores pleiteados descritos no item 10.6.1 pelo carregador(es) de entrada responsável(is) pelo GÁS DESCONFORME, o TRANSPORTADOR efetuará o ressarcimento ao(s) carregador(es) e/ou terceiro prejudicado pelo GÁS DESCONFORME.

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

10.6.5 Caso o(s) carregador(es) de entrada responsável(is) pelo GÁS DESCONFORME não efetuem o pagamento ao TRANSPORTADOR dos valores pleiteados a título de DANOS POR GÁS DESCONFORME no prazo de previsto no item 10.6.3 deste Cláusula, o TRANSPORTADOR poderá realizar o ressarcimento ao(s) carregador(es) e/ou terceiro prejudicado pelo GÁS DESCONFORME, e dará início no processo de regresso em face do(s) carregador(es) de entrada responsável(is) pelo GÁS DESCONFORME e observando-se o limite indicado no item 10.6.6 desta Cláusula.

10.6.6 Sem prejuízo de eventual direito de regresso do TRANSPORTADOR em face do(s) carregador(es) de entrada responsável(is) pelo GÁS DESCONFORME, o valor total do montante devido ao CARREGADOR e/ou terceiro prejudicado pelo GÁS DESCONFORME por força do previsto neste item 10.6, a ser ressarcido pelo TRANSPORTADOR, durante a vigência deste CONTRATO, está limitado ao valor estabelecido no item 8.2 deste TCG. Acima desse limite, não será exigível do TRANSPORTADOR qualquer reparação por GÁS DESCONFORME.

CLÁUSULA ONZE – MEDIÇÃO

11.1 Unidade de Medição e Regulação Aplicável

A unidade de medida do volume de GÁS recebido ou entregue pelo TRANSPORTADOR será o METRO CÚBICO DE GÁS. As leituras e os registros dos equipamentos de medição serão calculados (ou convertidos) com base nesta unidade de medida. Para a medição do GÁS no SISTEMA DE TRANSPORTE, deverá ser considerado, pelas PARTES, o que determina a Resolução Conjunta ANP/INMETRO nº 01/2013, ou as que venham a substituí-la em razão de disposição normativa superveniente.

11.1.1 Pressão Atmosférica Presumida

A pressão atmosférica absoluta para os cálculos de quantidade será considerada como sendo uma pressão específica determinada pelos cálculos mutuamente acordados pelas PARTES, com base na altitude real acima do nível do mar no local do medidor e será considerada constante durante o prazo de vigência do CONTRATOS.

11.1.2 Calibração e Ajustes

Os sistemas de medição instalados serão calibrados e ajustados rotineiramente para a verificação de sua exatidão, com a possibilidade da presença de ambas as PARTES, conforme o que determina a Resolução Conjunta ANP/INMETRO nº 01/2013. A calibração e os ajustes ordinários dos sistemas de medição serão feitos sempre com AVISO PRÉVIO, o qual deverá ser enviado pelo CARREGADOR no caso de PONTO DE ENTRADA e pelo TRANSPORTADOR no caso de PONTO DE SAÍDA com no mínimo 15 (quinze) DIAS de antecedência, de forma a possibilitar que este, se o desejar, se faça representar, por sua conta e risco, para o acompanhamento dos trabalhos. Na ausência de representante da outra PARTE para acompanhar os trabalhos, a PARTE estará automaticamente autorizado a efetuá-los sem que assista à outra PARTE direito a qualquer reclamação a esse respeito.

11.1.3 Testes Adicionais

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

Se alguma PARTE desejar um teste adicional de qualquer um dos equipamentos da outra PARTE, enviará um Aviso à outra PARTE e as PARTES cooperarão para assegurar a verificação da exatidão de tais equipamentos, com a maior brevidade possível. A PARTE que desejar um teste adicional arcará com os dispêndios incorridos pela outra PARTE, caso seja comprovado que os equipamentos encontravam-se dentro do erro máximo permissível, de acordo com (i) os requisitos previstos na Resolução Conjunta ANP/INMETRO nº 01/2013 ou, (ii) no caso de ausência ou omissão dessa regulamentação, os requisitos acordados entre as PARTES ("ERRO MÁXIMO"). Em todos os outros casos, a outra PARTES arcará com todos os custos dos testes de medidores.

11.1.4 **Correção de Erros de Medição**

Se algum equipamento de medição apresentar erro em margem igual ou inferior ao ERRO MÁXIMO, de acordo com (i) requisitos previstos na Resolução Conjunta ANP/INMETRO nº 01/2013 ou, (ii) no caso de ausência ou omissão dessa regulamentação, os requisitos acordados entre as PARTES, os registros anteriores serão considerados precisos no cômputo das entregas de Gás, ressalvado, no entanto, que tais instrumentos serão imediatamente ajustados para garantir, com exatidão, futuros registros.

11.1.4.1 Se algum equipamento de medição apresentar inexatidão na faixa de operação em margem superior ao ERRO MÁXIMO, de acordo com (i) requisitos previstos na Resolução Conjunta ANP/INMETRO nº 01/2013 ou, (ii) no caso de ausência ou omissão dessa regulamentação, os requisitos acordados entre as PARTES, o referido equipamento será, tão logo quanto possível, ajustado para assegurar registros com exatidão. Neste caso, quaisquer registros anteriores de tal equipamento, desde a última vez em que ele foi testado, serão corrigidos para "erro zero" em relação a qualquer período que possa ser precisamente identificado como tendo sido sujeito a tal medição errônea. Se o período não for conhecido ou acordado, tal correção será realizada cobrindo um período que compreenda a metade do tempo decorrido desde a data do último teste, sob a condição de que, em nenhum caso, o período de correção seja superior a (i) 16 (dezesseis) DIAS para quaisquer medidores do PONTO DE ENTRADA ou (ii) 45 (quarenta e cinco) DIAS para os medidores de PONTO DE SAÍDA.

11.1.5 **Falha do Equipamento de Medição**

Se qualquer equipamento de medição estiver fora de serviço ou registrando de forma imprecisa, as QUANTIDADES DE GÁS nos PONTOS DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA serão determinadas:

(a) utilizando-se o registro disponível de qualquer outro medidor ou medidores de controle próprios ou de terceiros, se instalados no local correspondente e registrando com precisão; ou

(b) quando inaplicável a alínea (a), corrigindo-se o erro, se o percentual de erro puder ser determinado via calibração e cálculo matemático; ou

(c) quando inaplicáveis as alíneas (a) e (b), estimando-se as QUANTIDADES NOS PONTOS DE ENTRADA ou nos PONTOS DE SAÍDA, conforme o caso, com base nas quantidades realizadas durante os períodos em que ocorreram condições similares, nos quais o medidor estava operando com precisão.

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

11.1.6 **Registros**

As PARTES manterão, pelo prazo mínimo de 5 (cinco) ANOS, os registros relativos às leituras e calibrações dos equipamentos de medição relacionados com o SISTEMA DE TRANSPORTE. Caso alguma PARTE deseje verificar tais registros, esta deverá enviar uma NOTIFICAÇÃO à outra PARTE, que deverá apresentá-los no prazo de 10 (dez) DIAS ÚTEIS contados do recebimento de tal NOTIFICAÇÃO.

11.2 **Medição no PONTO DE ENTRADA**

11.2.1 Considerar-se-á como QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE ENTRADA a QUANTIDADE DE GÁS que tenha sido apurada nas instalações de medição do CARREGADOR ou AGENTE A MONTANTE, sendo que o TRANSPORTADOR não será, em nenhuma hipótese, responsável pela realização de tais medições ou obtenção de tais informações, devendo disponibilizar ao TRANSPORTADOR, até às 9:00h (nove horas) de cada DIA OPERACIONAL, as informações referentes às medições de tais QUANTIDADES DE GÁS.

11.2.2 O CARREGADOR disponibilizará ou garantirá que o AGENTE A MONTANTE disponibilize no PONTO DE ENTRADA diariamente os valores das QUANTIDADES DIÁRIAS MEDIDAS DE ENTRADA para o TRANSPORTADOR por meio de sinal local com as informações dos registros dos elementos primários e secundários do SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL (vazão, pressão e temperatura) e de composição e contaminantes do GÁS em cada PONTO DE ENTRADA.

11.2.3 Caberá ao CARREGADOR ou ao AGENTE A MONTANTE no PONTO DE ENTRADA manter a redundância de medição de composição e contaminantes do GÁS.

11.3 **Medição no PONTO DE SAÍDA**

11.3.1 O TRANSPORTADOR será responsável pela operação, manutenção, calibração e ajustes dos equipamentos destinados a regular a pressão e a medir e registrar os volumes, pressões e temperaturas do GÁS objeto do SERVIÇO DE TRANSPORTE nos PONTOS DE SAÍDA. As QUANTIDADES DE GÁS apuradas pelo TRANSPORTADOR nos PONTOS DE SAÍDA serão tratadas como QUANTIDADES DIÁRIAS MEDIDAS DE SAÍDA.

11.3.1.2 O TRANSPORTADOR poderá executar as medições em instalações de terceiros quando houver interconexão da REDE DE TRANSPORTE, desde que aprovado pela ANP.

11.3.2 O TRANSPORTADOR disponibilizará diariamente os valores das QUANTIDADES DIÁRIAS MEDIDAS DE SAÍDA para o CARREGADOR (nos PONTOS DE ENTRADA e nos PONTOS DE SAÍDA) por meio de sinal local com as informações dos registros dos elementos primários e secundários do SISTEMA DE MEDIÇÃO DE GÁS NATURAL (vazão, pressão e temperatura) em cada ESTAÇÃO DE SAÍDA.

CLÁUSULA DOZE — SOLICITAÇÃO E PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE

12.1 **Disposições Gerais**

12.1.1 Toda e qualquer SOLICITAÇÃO DE TRANSPORTE de QUANTIDADES DE GÁS, inclusive eventuais alterações intradiárias, efetuada pelo CARREGADOR ao

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

TRANSPORTADOR para injeção nos PONTOS DE ENTRADA ou retirada nos PONTOS DE SAÍDA, para cada DIA OPERACIONAL, deverá respeitar o limite da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA e a vazão constante necessária para atendimento à QUANTIDADE DIÁRIA SOLICITADA durante as 24 (vinte e quatro) horas do DIA OPERACIONAL ("VAZÃO NOMINADA IMPLÍCITA").

12.1.2 Na medida em que as QUANTIDADES DIÁRIAS SOLICITADAS incluídas nas SOLICITAÇÕES DE TRANSPORTE não excedam as QUANTIDADES DIÁRIAS CONTRATADAS e exista CAPACIDADE OCIOSA no SISTEMA DE TRANSPORTE, o TRANSPORTADOR será obrigado a programar tais QUANTIDADES DE GÁS como QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS, observando-se, sempre, (i) as regras e prioridades de programação dispostas no item 12.8.8 desta Cláusula, (ii) a realização das MANUTENÇÕES PROGRAMADAS, conforme item 14.4 deste TCG, e (iii) a ocorrência de eventos de FORÇA MAIOR conforme o disposto na Cláusula Dezenove deste TCG.

12.1.3 Caso o CARREGADOR solicite QUANTIDADES DE GÁS que excedam a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA, o TRANSPORTADOR poderá, a seu exclusivo critério, confirmar ou não a SOLICITAÇÃO DE TRANSPORTE de tais QUANTIDADES DE GÁS. Caso tais QUANTIDADES DE GÁS sejam programadas pelo TRANSPORTADOR, as mesmas serão consideradas como QUANTIDADES EXCEDENTES AUTORIZADAS, segundo o mecanismo estabelecido no item 6.3 deste TCG.

12.1.4 As QUANTIDADES DE GÁS para correção de SALDOS DE DESEQUILÍBRIO DO CARREGADOR, apurados em conformidade com a Cláusula Treze deste TCG, deverão ser solicitadas pelo CARREGADOR e programadas pelo TRANSPORTADOR de acordo com as regras e segundo os limites estabelecidos neste CONTRATO para a SOLICITAÇÃO DE TRANSPORTE.

12.1.5 Com o objetivo de garantir o BALANCEAMENTO do SISTEMA DE TRANSPORTE, a eficiência, a segurança e a continuidade do SERVIÇO DE TRANSPORTE, os carregadores de entrada e os carregadores de saída deverão efetuar as SOLICITAÇÕES DE TRANSPORTE de forma que as QUANTIDADES DE GÁS a serem injetadas e retiradas, no SISTEMA DE TRANSPORTE em determinado DIA OPERACIONAL, sejam equivalentes.

12.2 **SOLICITAÇÃO DE TRANSPORTE**

12.2.1 **SOLICITAÇÃO DE TRANSPORTE mensal** - Com antecedência de pelo menos 5 (cinco) DIAS do início de cada MÊS, o CARREGADOR enviará ao TRANSPORTADOR uma estimativa das injeções e/ou retiradas no(s) PONTO(S) DE ENTRADA e/ou PONTO(S) DE SAÍDA, conforme o caso, para o MÊS de que se trate.

12.2.2 **SOLICITAÇÃO DE TRANSPORTE diária** - Até às 15:30 h (quinze horas e trinta minutos) de cada Dia Operacional ("D"), o CARREGADOR enviará ao TRANSPORTADOR a SOLICITAÇÃO DE TRANSPORTE para o DIA OPERACIONAL seguinte ("D+1").

12.2.3 **Alteração Intradiária da SOLICITAÇÃO DE TRANSPORTE** – Até às 14:30 h (quatorze horas e trinta minutos) do DIA OPERACIONAL a que se refira a SOLICITAÇÃO DE TRANSPORTE, o CARREGADOR poderá alterar a SOLICITAÇÃO DE TRANSPORTE realizada nos termos do item 12.2.2 acima, mediante envio de nova SOLICITAÇÃO DE TRANSPORTE para o DIA OPERACIONAL em questão, a qual, para todos os efeitos do CONTRATO, somente será válida e aplicável a

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

partir das 17:00 h (dezessete horas) de tal DIA OPERACIONAL ("D+1"), observando-se que:

12.2.3.1 A SOLICITAÇÃO DE TRANSPORTE anterior permanecerá válida e aplicável, para todos os efeitos do CONTRATO, de forma proporcional, às 17 (dezessete) primeiras horas do DIA OPERACIONAL em questão ("D+1"), sendo a SOLICITAÇÃO DE TRANSPORTE alterada aplicável, também de forma proporcional, às 7 (sete) horas remanescentes desse mesmo DIA OPERACIONAL ("D+1");

12.2.4 AS SOLICITAÇÕES DE TRANSPORTE feitas de acordo com o item 12.2.2 desta Cláusula e qualquer alteração destas na forma do item 12.2.3 acima devem conter, no mínimo, as seguintes informações:

(i) <u>Para o CARREGADOR DE ENTRADA:</u>

- DIA OPERACIONAL de referência;
- CÓDIGO DE IDENTIFICAÇÃO do CARREGADOR DE ENTRADA;
- a(s) QUANTIDADE(S) DIÁRIA(S) SOLICITADA(S) DE ENTRADA para injeção em cada PONTO DE ENTRADA, conforme estabelecido no Anexo III-A e III-B do CONTRATO, destacando-se as parcelas das QUANTIDADE(S) DIÁRIA(S) SOLICITADA(S) DE ENTRADA que (a) excederem a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA para fins do previsto no itens 3.5 deste TCG e/ou (b) destinem-se à correção de SALDOS DE DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO CARREGADOR DE ENTRADA, quando aplicável;
- a(s) QUANTIDADE(S) DIÁRIA(S) SOLICITADA(S) DE SAÍDA a serem retiradas em cada ponto de saída de uma zona de saída pela(s) CONTRAPARTE(S) DE SAÍDA, observadas as limitações estabelecidas no item 2.1.1 do CONTRATO, destacando-se os CÓDIGOS DE IDENTIFICAÇÃO da(s) CONTRAPARTE(S) DE SAÍDA;

(ii) <u>Para o CARREGADOR DE SAÍDA:</u>

- DIA OPERACIONAL de referência;
- CÓDIGO DE IDENTIFICAÇÃO do CARREGADOR DE SAÍDA;
- a(s) QUANTIDADE(S) DIÁRIA(S) SOLICITADA(S) DE SAÍDA para injeção em cada PONTO DE SAÍDA de uma ZONA DE SAÍDA, conforme estabelecido no Anexo III-A e III-B do CONTRATO, destacando-se as parcelas das QUANTIDADE(S) DIÁRIA(S) SOLICITADA(S) DE SAÍDA que excederem a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA para fins do previsto nos itens 3.5 e 6.3 deste TCG;
- a(s) QUANTIDADE(S) DIÁRIA(S) SOLICITADA(S) DE ENTRADA a serem injetadas em cada ponto de entrada pela(s) CONTRAPARTE(S) DE ENTRADA, observadas as limitações estabelecidas no item 2.1.1 do CONTRATO, destacando-se os CÓDIGOS DE IDENTIFICAÇÃO da(s) CONTRAPARTE(S) DE ENTRADA;

12.2.5 Em caso de não-recebimento da SOLICITAÇÃO DE TRANSPORTE pelo TRANSPORTADOR até os horários limite estabelecidos no item 12.2.2 desta Cláusula TCG, as QUANTIDADES DE GÁS solicitadas pelo CARREGADOR serão consideradas como sendo iguais a zero para os PONTOS DE ENTRADA ou

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

PONTOS DE SAÍDA no DIA OPERACIONAL em questão. Analogamente, as alterações intradiárias feitas em desacordo com os prazos do item 12.2.3 deste TCG serão consideradas sem efeito.

12.2.5 Não serão consideradas as solicitações de QUANTIDADES DE GÁS que estejam em desacordo com as condições estabelecidas no CONTRATO incluindo, mas sem limitar, a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA, a localização e limite físico dos PONTOS DE ENTRADA e PONTOS DE SAÍDA, tal como estabelecido no Anexo III-A e Anexo III-B do CONTRATO, bem como as limitações estabelecidas em 2.1.1 do CONTRATO.

12.2.6 Para fins do presente CONTRATO, será considerada como QUANTIDADE DIÁRIA SOLICITADA DE ENTRADA ou QUANTIDADE DIÁRIA SOLICITADA DE SAÍDA para o DIA OPERACIONAL em questão, o valor médio ponderado entre as QUANTIDADES DE GÁS solicitadas na SOLICITAÇÃO DE TRANSPORTE vigente até o fim da 17ª (décima sétima) hora do DIA OPERACIONAL em questão e as QUANTIDADES DE GÁS solicitadas na alteração da SOLICITAÇÃO DE TRANSPORTE intradiária vigente após tal horário.

12.3 **PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE**

12.3.1 Para realização da PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE serão levadas em consideração o previsto nos itens 12.1.2, 12.1.3 e 12.1.4 desta Cláusula e as SOLICITAÇÕES DE TRANSPORTE do CARREGADOR e de sua CONTRAPARTE.

12.3.2 O TRANSPORTADOR, com base na SOLICITAÇÃO DE TRANSPORTE recebida do CARREGADOR e nas SOLICITAÇÕES DE TRANSPORTE das CONTRAPARTES, realizará o PROCEDIMENTO DE CORRESPONDÊNCIA, observando:

(i) Se a CONTRAPARTE designada na SOLICITAÇÃO DE TRANSPORTE do CARREGADOR para injeção ou retirada de QUANTIDADES DE GÁS coincide com o carregador identificado por essa CONTRAPARTE para retirada ou injeção de QUANTIDADES DE GÁS, respectivamente e se obedece às limitações estabelecidas no item 2.3.1 do CONTRATO;

(ii) se as QUANTIDADES DE GÁS solicitadas pelo CARREGADOR para injeção ou retirada coincidem com as QUANTIDADES DE GÁS indicadas pela CONTRAPARTE para retirada ou injeção, respectivamente.

12.3.3. Durante a realização do PROCESSO DE CORRESPONDÊNCIA pelo TRANSPORTADOR, a seguinte regra será obedecida para cada PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA, conforme o caso:

(i) Se as duas condições do item 12.3.2 acima são atendidas, considerar-se-á que há correspondência nas solicitações e estas serão as QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS para o CARREGADOR e sua CONTRAPARTE;

(ii) Se a primeira condição do item 12.3.2 acima for atendida, mas as QUANTIDADES DE GÁS forem diferentes, então o TRANSPORTADOR considerará como QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS para o CARREGADOR e para a sua CONTRAPARTE a menor das referidas QUANTIDADES DE GÁS, sem que com isso se configure FALHA NA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE;

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

(iii) Se a primeira condição do item 12.3.2 acima não for atendida, então o TRANSPORTADOR considerará que as QUANTIDADES DIÁRIAS SOLICITADAS pelo CARREGADOR e pela sua CONTRAPARTE serão iguais a zero, sem que com isso se configure FALHA NA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE.

12.3.4 **PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE diária** – Até às 17:00 h (dezessete horas) do DIA OPERACIONAL que antecede ao DIA OPERACIONAL a que se refere à SOLICITAÇÃO DE TRANSPORTE, o TRANSPORTADOR enviará ao CARREGADOR a PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE para o DIA OPERACIONAL de que se trate.

12.3.5 **Alteração intradiária da PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE** – Até ás 16:00 h (dezesseis horas) do DIA OPERACIONAL, caso tenha recebido uma solicitação de alteração intradiária da PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE segundo o disposto no item 12.1.2, o TRANSPORTADOR enviará ao CARREGADOR a PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE intradiária contendo modificações das QUANTIDADES DE GÁS para injeção e retirada em cada PONTO DE ENTRADA e PONTO DE SAÍDA de uma ZONA DE SAÍDA contratada, para o próprio DIA OPERACIONAL em questão, com entrada em vigor às 17:00 h (dezessete horas) de tal DIA OPERACIONAL, ficando expressamente autorizada a alteração de PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE para qualquer carregador em função de alteração intradiária da SOLICITAÇÃO DE TRANSPORTE, observados os critérios dos itens 12.3.1 e 12.3.2, acima.

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

(i) Para o CARREGADOR DE ENTRADA:

- DIA OPERACIONAL de referência;
- CÓDIGO DE IDENTIFICAÇÃO do CARREGADOR DE ENTRADA;
- a(s) QUANTIDADE(S) DIÁRIA(S) PROGRAMADA(S) DE ENTRADA para injeção em cada PONTO DE ENTRADA, conforme estabelecido no Anexo III-A e III-B do CONTRATO, destacando-se as parcelas das QUANTIDADE(S) DIÁRIA(S) PROGRAMADA(S) DE ENTRADA programadas como (a) QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA para fins do previsto nos itens 3.5 e no item 6.3 deste TCG e (b) correção de SALDOS DE DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do CARREGADOR DE ENTRADA, quando aplicável e (c) Gás para Uso no Sistema (GUS), nos termos da Cláusula Quinta deste TCG;
- a(s) QUANTIDADE(S) DIÁRIA(S) PROGRAMADA(S) DE SAÍDA a serem retiradas em cada ponto de saída de uma zona de saída pela(s) CONTRAPARTE(S) DE SAÍDA, destacando-se os CÓDIGOS DE IDENTIFICAÇÃO dessa(s) CONTRAPARTE(S) DE SAÍDA;

(ii) Para o CARREGADOR DE SAÍDA:

- DIA OPERACIONAL de referência;
- CÓDIGO DE IDENTIFICAÇÃO do CARREGADOR DE SAÍDA;
- a(s) QUANTIDADE(S) DIÁRIA(S) SOLICITADA(S) DE SAÍDA para injeção em cada PONTO DE SAÍDA de uma ZONA DE SAÍDA, conforme estabelecido no Anexos III-A e III-B do CONTRATO, destacando-se as parcelas das

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

QUANTIDADE(S) DIÁRIA(S) SOLICITADA(S) DE SAÍDA programadas como (a) QUANTIDADE(S) EXCEDENTE(S) AUTORIZADA(S) para fins do previsto nos itens 3.5 e no item 6.3 deste TCG;

- a(s) QUANTIDADE(S) DIÁRIA(S) PROGRAMADA(S) DE ENTRADA a serem injetadas em cada ponto de entrada pela(s) CONTRAPARTE(S) DE ENTRADA, destacando-se os CÓDIGOS DE IDENTIFICAÇÃO da(s) CONTRAPARTE(S) DE ENTRADA.

12.3.6 Para fins do presente CONTRATO, será considerada como QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA ou QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE SAÍDA para o DIA OPERACIONAL em questão, o valor médio ponderado entre as QUANTIDADES DE GÁS programadas na PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE vigente até o fim da 17ª (décima sétima) hora do DIA OPERACIONAL em questão e as QUANTIDADES DE GÁS programadas na PROGRAMAÇÃO DE TRANSPORTE intradiária vigente após tal horário.

12.4 **Prioridades de Programação em Casos de Insuficiência de Capacidade**

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

(i) Primeira – A totalidade das QUANTIDADES DE GÁS solicitadas pelos carregadores nos termos dos CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME (inclusive o CONTRATO ORIGINAL) e dos CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO, de forma *pro-rata,* excluindo-se as QUANTIDADES DE GÁS da alínea (ii);

(ii) segunda – A totalidade das QUANTIDADES EXCEDENTES AUTORIZADAS DE GÁS nominadas pelos carregadores nos termos dos CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME (inclusive o CONTRATO ORIGINAL) e dos CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE EXTRAORDINÁRIO, de forma *pro-rata*;

(iii) terceira – A totalidade das QUANTIDADES DE GÁS solicitadas pelos carregadores nos termos dos CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL (inclusive o CONTRATO ORIGINAL) de forma pro-rata, excluindo-se as QUANTIDADES DE GÁS da alínea (iv);

(iv) quarta – A totalidade das QUANTIDADES EXCEDENTES AUTORIZADAS DE GÁS nominadas pelos carregadores nos termos dos CONTRATOS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, de forma *pro-rata.*

12.4.2 **Insuficiência de Capacidade Devido a Condições Operacionais Adversas**

12.4.2.1 Sem dispensar o TRANSPORTADOR do cumprimento das obrigações estabelecidas no CONTRATO, caso, em qualquer DIA OPERACIONAL, o TRANSPORTADOR, agindo de forma prudente, avaliar que a capacidade do SISTEMA DE TRANSPORTE é insuficiente para programar as QUANTIDADES DE GÁS nominadas por todos os carregadores, o TRANSPORTADOR reduzirá ou

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

suspenderá tais QUANTIDADES DE GÁS, na ordem inversa do item 12.4.1 acima, podendo, caso possível, sob o ponto de vista operacional, levar em conta somente as ZONAS DE SAÍDA ou PONTOS DE ENTRADA afetados pelas condições operacionais adversas.

CLÁUSULA TREZE – DESEQUILÍBRIO E REGRAS DE BALANCEAMENTO

13.1 **Variação da Programação Diária**

13.1.1 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.

13.1.2 Não obstante o acima exposto, para cada DIA OPERACIONAL, o TRANSPORTADOR, com base nas QUANTIDADES DIÁRIAS REALIZADAS para o CARREGADOR em cada PONTO DE ENTRADA e em cada PONTO DE SAÍDA, conforme o caso, apuradas em conformidade com a Cláusula Sexta deste TCG, calculará, individualmente, a diferença entre a QUANTIDADE DIÁRIA REALIZADA e a QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA para o PONTO DE ENTRADA (VARIAÇÃO DIÁRIA DE ENTRADA) ou para a ZONA DE SAÍDA (VARIAÇÃO DIÁRIA DE SAÍDA) em questão, que corresponderá à VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DIÁRIA para o referido ponto.

13.1.3 Se, em qualquer DIA OPERACIONAL, a VARIAÇÃO DIÁRIA DE ENTRADA ou a VARIAÇÃO DIÁRIA DE SAÍDA para cada PONTO DE ENTRADA ou ZONA DE SAÍDA, conforme o caso, exceder, para mais ou para menos, a tolerância de 5% da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA para o PONTO DE ENTRADA ou para a ZONA DE SAÍDA de que se trate, para esse DIA OPERACIONAL, então o CARREGADOR pagará uma penalidade de variação da programação diária, conforme estabelecido na Cláusula Quinze deste TCG.

13.2 **Responsabilidades de BALANCEAMENTO do CARREGADOR**

13.2.1 O CARREGADOR deve executar suas injeções e/ou retiradas de GÁS de acordo com o estabelecido em suas PROGRAMAÇÕES DE TRANSPORTE para o PERÍODO DE BALANCEAMENTO em questão, observadas as tolerâncias de VARIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO DE DIÁRIA estabelecidas no item 13.1 acima, minimizando a necessidade de o TRANSPORTADOR empreender AÇÕES DE BALANCEAMENTO.

13.2.2 Não obstante o estabelecido no item 13.2.1 acima, o CARREGADOR DE ENTRADA será o responsável pelo BALANCEAMENTO do seu PORTFÓLIO e deverá atuar, bem como fazer com que a(s) CONTRAPARTE(S) do seu PORTFÓLIO atue(m), para corrigir o DESEQUILÍBRIO DIÁRIO do PORTFÓLIO DO CARREGADOR DE ENTRADA no PERÍODO DE BALANCEAMENTO em questão.

13.2.3 Caso em determinado PERÍODO DE BALANCEAMENTO seja verificada a existência de SALDO DE DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do CARREGADOR DE ENTRADA no SISTEMA DE TRANSPORTE acima dos LIMITES DE TOLERÂNCIA DE DESEQUILÍBRIO previstos em 13.5 e que, após NOTIFICAÇÃO do TRANSPORTADOR, não tenha sido

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

corrigido pelo CARREGADOR DE ENTRADA nos termos do item 13.2.2 acima, o TRANSPORTADOR poderá empregar, a seu exclusivo critério, as AÇÕES DE BALANCEAMENTO cabíveis, de acordo com a severidade do DESEQUILÍBRIO, inclusive efetuando compra e venda de gás natural, que deverão ser regularizadas financeiramente entre as partes de acordo com o previsto no item 13.6.6 deste TCG.

13.2.4 O CARREGADOR DE ENTRADA arcará, na medida a que lhe der causa, com as perdas e danos incorridos pelo TRANSPORTADOR bem como os custos das AÇÕES DE BALANCEAMENTO tomadas pelo TRANSPORTADOR para garantir o BALANCEAMENTO do SISTEMA DE TRANSPORTE e para a correção do SALDO DE DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO CARREGADOR DE ENTRADA.

13.3 DESEQUILÍBRIO DIÁRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR DE ENTRADA

13.3.1 O DESEQUILÍBRIO DIÁRIO do PORTFÓLIO DO CARREGADOR DE ENTRADA é, para determinado PERÍODO DE BALANCEAMENTO, o resultado da seguinte fórmula:

$$DDP_D = \left((QRE_D - GUS - CSDAC_D) - \sum_{i=1}^{m} QRS_D \right)$$

Onde:

DDP_D	Para determinado DIA OPERACIONAL D, é o DESEQUILÍBRIO DIÁRIO do PORTFÓLIO DO CARREGADOR DE ENTRADA;
QRE_D	Para determinado DIA OPERACIONAL D, QUANTIDADE DIÁRIA REALIZADA de ENTRADA pelo CARREGADOR DE ENTRADA no PONTO DE ENTRADA, destinada ao atendimento da(s) CONTRAPARTE(S) do PORTFÓLIO DO CARREGADOR DE ENTRADA;
GUS	Para determinado DIA OPERACIONAL D, é a QUANTIDADE DE GÁS programada pelo TRANSPORTADOR para ser entregue pelo CARREGADOR DE ENTRADA a título de GÁS PARA USO NO SISTEMA – GUS;
$CSDAC_D$	é a QUANTIDADE DE GÁS programada para a CORREÇÃO DO SALDO DE DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO CARREGADOR DE ENTRADA no DIA OPERACIONAL D.
QRS_D	Para determinado DIA OPERACIONAL D, QUANTIDADE DIÁRIA REALIZADA de SAÍDA pela(s) CONTRAPARTE(S) do PORTFÓLIO DO CARREGADOR DE ENTRADA no(s) PONTO (S) DE SAÍDA;
m	número de CARREGADORES DE SAÍDA no PORTFÓLIO DO CARREGADOR

13.4 SALDO DE DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do CARREGADOR DE ENTRADA

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

13.4.1 O SALDO DE DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do CARREGADOR DE ENTRADA é, para determinado DIA OPERACIONAL, o resultado da seguinte fórmula.

$$SDAC_D = SDAC_{D-1} + DDC_D$$

Onde:

$SDAC_D$	É o SALDO DE DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do CARREGADOR DE ENTRADA no DIA OPERACIONAL D;
$SDAC_{D-1}$	é o SALDO DE DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do CARREGADOR DE ENTRADA no DIA OPERACIONAL anterior (D-1);
DDC_D	é o DESEQUILÍBRIO DIÁRIO DO PORTFÓLIO DO CARREGADOR DE ENTRADA, calculado conforme o item 13.3 acima.

13. 5 **LIMITES DE TOLERÂNCIA DE DESEQUILÍBRIO**

13.5.1 OS LIMITES DE TOLERÂNCIA DE DESEQUILÍBRIO do SALDO DE DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO CARREGADOR DE ENTRADA serão dados pela seguinte fórmula:

$$LTP = \pm 5\% \times QDC$$

Onde:

LTP	limites de tolerância do SALDO DE DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do CARREGADOR
QDC	é a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA DE ENTRADA;

13.6 **Apuração e Liquidação do SALDO DE DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do CARREGADOR DE ENTRADA**

13.6.1 Se o SALDO DE DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO CARREGADOR DE ENTRADA, no final de um determinado PERÍODO DE BALANCEAMENTO, estiver fora dos LIMITES DE TOLERÂNCIA DE DESEQUILÍBRIO, o TRANSPORTADOR informará ao CARREGADOR DE ENTRADA e este deverá corrigir o SALDO DE DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do CARREGADOR DE ENTRADA em até 24 horas após NOTIFICAÇÃO do TRANSPORTADOR para que este se mantenha dentro dos LIMITES DE TOLERÂNCIA DE DESEQUILÍBRIO.

13.6.2 Independentemente das ações individuais que o CARREGADOR DE ENTRADA possa tomar, caso o SALDO DE DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do CARREGADOR não seja corrigido no PERÍODO DE BALANCEAMENTO subseqüente, o TRANSPORTADOR, agindo de forma prudente e em conformidade com os padrões internacionalmente aceitos, terá o direito de:

(a) Estabelecer as QUANTIDADES DIÁRIAS PROGRAMADAS nos PONTOS DE ENTRADA e nos PONTOS DE SAÍDA, conforme o caso, efetuando os ajustes necessários nas correspondentes QUANTIDADES DIÁRIAS SOLICITADAS,

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

sem que seja considerada FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE do TRANSPORTADOR, de modo a obter uma redução no SALDO DE DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do CARREGADOR para mantê-lo dentro dos LIMITES DE TOLERÂNCIA DE DESEQUILÍBRIO;

(b) Reduzir ou interromper a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE, sem que seja considerada FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE do TRANSPORTADOR, até que o SALDO DE DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do CARREGADOR esteja dentro dos LIMITES DE TOLERÂNCIA DE DESEQUILÍBRIO.

13.6.3 Não obstante o estabelecido nos ites 13.6.1 e 13.6.2 acima, o CARREGADOR DE ENTRADA não poderá encerrar um MÊS com SALDO DE DESEQUILÍBRIO ACUMULADO negativo. Caso seja apurado que o SALDO DE DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do CARREGADOR DE ENTRADA é negativo ao final do último PERÍODO DE BALANCEAMENTO de um determinando MÊS, o saldo deverá ser zerado pelo TRANSPORTADOR, mediante o exercício da opção de compra de gás de que trata o item 13.6.4, incisos (i) e (ii).

13.6.4 Caso, no final do último PERÍODO DE BALANCEAMENTO do MÊS, o SALDO DE DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do CARREGADOR DE ENTRADA seja diferente de zero, então:

(i) Se o SDAC for negativo e estiver dentro LIMITES DE TOLERÂNCIA DE DESEQUILÍBRIO, o TRANSPORTADOR realizará a compra do FORNECEDOR DO GÁS e a venda ao CARREGADOR DE ENTRADA da QUANTIDADE DE GÁS necessária para quitar o SALDO DE DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do CARREGADOR DE ENTRADA;

(ii) Se o SDAC for negativo e estiver fora dos LIMITES DE TOLERÂNCIA DE DESEQUILÍBRIO, o TRANSPORTADOR realizará a compra do FORNECEDOR DO GÁS e a venda ao CARREGADOR DE ENTRADA da QUANTIDADE DE GÁS necessária para quitar o SALDO DE DESEQUILÍBRIO ACUMULADO do CARREGADOR DE ENTRADA e, adicionalmente, o CARREGADOR DE ENTRADA deverá pagar ao TRANSPORTADOR a penalidade estabelecida no item 15.3 deste TCG;

(iii) Se o SDPC for positivo e estiver fora dos LIMITES DE TOLERÂNCIA DE DESEQUILÍBRIO, o CARREGADOR DE ENTRADA deverá corrigir o SALDO DE DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DE ENTRADA no PERÍODO DE BALANCEAMENTO subseqüente para que este se mantenha dentro dos LIMITES DE TOLERÂNCIA DE DESEQUILÍBRIO e, adicionalmente, o CARREGADOR DE ENTRADA deverá pagar ao TRANSPORTADOR a penalidade de desequilíbrio estabelecida no item 15.3 deste TCG;

13.6.4.1 Na operação de liquidação mensal do SALDO DE DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO CARREGADOR DE ENTRADA negativo, prevista nos itens 13.6.4 (i) e 13.6.4 (ii), não serão aplicáveis os LIMITES DE TOLERÂNCIA DE DESEQUILÍBRIO.

13.6.5 Os custos das AÇÕES DE BALANCEAMENTO referentes aos itens 13.6.4 (i) e 13.6.4 (ii) serão atribuídos ao CARREGADOR DE ENTRADA nos termos do item 13.2 deste TCG.

13.6.6 Por meio do presente CONTRATO e na forma de direito, o CARREGADOR DE ENTRADA outorga ao TRANSPORTADOR uma opção de venda, irrevogável, irretratável e permanente, podendo ser exercida a qualquer tempo contra o

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

CARREGADOR caso este apresente SALDO DE DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO CARREGADOR DE ENTRADA negativo. A presente opção concede ao TRANSPORTADOR o direito de vender ao CARREGADOR DE ENTRADA uma quantidade de gás natural do SALDO DE DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO CARREGADOR DE ENTRADA nos termos dos itens 13.6.4 "ii" e "iii" desta Cláusula, ao preço vigente no DIA OPERACIONAL do exercício da opção e conforme condições de compra e venda estabelecida entre o transportador para fins de BALANCEAMENTO.

13.6.7 Ao fim do CONTRATO, o CARREGADOR DE ENTRADA deverá liquidar a totalidade do SALDO DE DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO CARREGADOR DE ENTRADA (i) sob a forma de redução nas QUANTIDADES DE GÁS injetadas para atendimento às QUANTIDADES DE GÁS retiradas no SISTEMA DE TRANSPORTE, em caso de saldo positivo, ou (ii) pela venda ao CARREGADOR DE ENTRADA da QUANTIDADE DE GÁS necessária, caso o saldo seja negativo.

CLÁUSULA CATORZE — OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DAS INSTALAÇÕES

14.1 Padrão de Operação

O TRANSPORTADOR operará e manterá ou providenciará a operação e a manutenção do SISTEMA DE TRANSPORTE de acordo com os padrões de um OPERADOR RAZOÁVEL E PRUDENTE, inclusive utilizando os padrões de operação de gasodutos para gás natural determinados pela norma ANSI B 31.8 e outras Leis aplicáveis

14.2 Integridade de Operação

A integridade operacional será determinada com base nos seguintes critérios: (i) condições do SISTEMA DE TRANSPORTE, consistindo no ESTOQUE DE REFERÊNCIA, pressões totais previstas nos locais de monitoramento, estado da instalação definido conforme a utilização e a disponibilidade de compressão; e (ii) projeções e disponibilidades totais do SISTEMA DE TRANSPORTE, segundo o MODELO TERMO-HIDRÁULICO.

14.3 Responsabilidades do TRANSPORTADOR com Relação às Operações e Manutenções por Terceiros

O TRANSPORTADOR poderá contratar uma terceira parte que tenha comprovadamente qualificação técnica, experiência e condições para operar e manter os serviços do SISTEMA DE TRANSPORTE, observada a legislação aplicável. Entretanto, salvo se as PARTES tiverem acordado, por escrito, de outra forma, o TRANSPORTADOR será o único responsável pela manutenção e operação do SISTEMA DE TRANSPORTE para o qual o TRANSPORTADOR detenha autorização para operação.

14.4 MANUTENÇÕES PROGRAMADAS

14.4.1 O TRANSPORTADOR terá o direito de suspender ou reduzir a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE para efetuar MANUTENÇÕES PROGRAMADAS, sem

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

incorrer em qualquer penalidade em decorrência de tal interrupção ou redução. Tal interrupção ou redução deverá ser informada pelo TRANSPORTADOR ao CARREGADOR com antecedência mínima de 120 (cento e vinte) dias, mediante envio de cronograma detalhando o período em que se dará a manutenção e a capacidade de transporte que será afetada pela mesma, além dos possíveis impactos por PONTO DE ENTRADA e ZONA DE SAÍDA.

14.4.2 Sem prejuízo do disposto na Cláusula 14.4.1, o TRANSPORTADOR deverá apresentar ao CARREGADOR em 1º de novembro de cada ano o cronograma previsto para a MANUTENÇÃO PROGRAMADA DO ANO subsequente, incluindo, ao menos, um cronograma detalhando o período em que está prevista a manutenção, a capacidade de transporte que deverá ser afetada pela mesma, além dos impactos previstos por PONTO DE ENTRADA ou PONTO DE SAÍDA, conforme o caso.

14.4.3 Na definição dos períodos das MANUTENÇÕES PROGRAMADAS, o TRANSPORTADOR deverá considerar as informações que tenha previamente recebido do CARREGADOR com relação às datas preferenciais e restrições operacionais relativas à MANUTENÇÃO PROGRAMADA, no sentido de atenuar os impactos das MANUTENÇÕES PROGRAMADAS ao CARREGADOR.

14.4.4 Sem prejuízo do disposto na Cláusula 14.4.1, caso o TRANSPORTADOR necessite alterar o cronograma de MANUTENÇÃO PROGRAMADA, este deverá encaminhar ao CARREGADOR, com antecedência mínima de 15 (quinze) DIAS, uma NOTIFICAÇÃO detalhando os motivos de tal alteração e o novo cronograma da MANUTENÇÃO PROGRAMADA, desde que o novo cronograma altere no máximo em até 30 (trinta) dias a data originalmente notificada de início da referida MANUTENÇÃO PROGRAMADA;

14.4.5 O CARREGADOR poderá solicitar, com no mínimo 15 (quinze) dias de antecedência do início de qualquer MANUTENÇÃO PROGRAMADA, o adiamento da atividade de MANUTENÇÃO PROGRAMADA, devendo o CARREGADOR arcar com os custos de desmobilização e com todos os demais custos e despesas incorridos pelo TRANSPORTADOR em decorrência dessa postergação.

14.4.6 O TRANSPORTADOR poderá recusar o adiamento da atividade de MANUTENÇÃO PROGRAMADA, conforme solicitado pelo CARREGADOR no item 14.4.5, sendo que o TRANSPORTADOR não deverá rejeitar de forma imotivada a solicitação de tal postergação.

14.5 **Integridade das INSTALAÇÕES DE TRANSPORTE**

14.5.1 O TRANSPORTADOR poderá reduzir ou interromper o SERVIÇO DE TRANSPORTE na medida em que seja necessário realizar obras, reparos ou manutenção, dando ao CARREGADOR o máximo de informações a respeito da redução ou interrupção que seja razoavelmente possível. O TRANSPORTADOR não deverá incorrer em qualquer penalidade ou indenização perante os CARREGADORES, caso seja identificado que:

(i) O GÁS dentro do SISTEMA DE TRANSPORTE ou a ser recebido pelo TRANSPORTADOR no PONTO DE ENTRADA não está de acordo com as

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

ESPECIFICAÇÕES DE QUALIDADE DO GÁS, desde que tal não tenha sido causada pelo TRANSPORTADOR;

(ii) a pressão do GÁS no PONTO DE ENTRADA não está dentro dos limites estabelecidos no Anexo III-C do CONTRATO;

(iii) há comprovada iminência de possibilidade de violação de qualquer legislação aplicável como resultado da operação do SISTEMA DE TRANSPORTE; ou

(iv) em qualquer caso, a fim de proteger a integridade operacional ou operação segura do SISTEMA DE TRANSPORTE.

14.6 **MANUTENÇÃO EMERGENCIAL**

14.6.1 Sem prejuízo das disposições relacionadas à MANUTENÇÃO PROGRAMADA, o TRANSPORTADOR poderá reduzir ou interromper o SERVIÇO DE TRANSPORTE, sem incorrer em qualquer penalidade ou indenização perante os CARREGADORES, caso seja comprovada a necessidade de realização de MANUTENÇÕES EMERGENCIAIS. Para isso, o TRANSPORTADOR deverá enviar NOTIFICAÇÃO aos CARREGADORES, detalhando os motivos da realização da MANUTENÇÃO EMERGENCIAL. Para uma maior segurança, a MANUTENÇÃO EMERGENCIAL não deverá constituir MANUTENÇÃO PROGRAMADA.

CLÁUSULA QUINZE — PENALIDADES DO CARREGADOR

15.1 **Penalidade por QUANTIDADES EXCEDENTES NÃO AUTORIZADAS**

15.1.1 Sem prejuízo do pagamento do ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE NÃO-AUTORIZADO para qualquer DIA OPERACIONAL em que tiver sido apurada QUANTIDADE EXCEDENTE NÃO-AUTORIZADA para o CARREGADOR, o CARREGADOR pagará ao TRANSPORTADOR uma penalidade resultante do produto de (i) 2 (duas) vezes a TARIFA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL estabelecida no item 9.4 do CONTRATO pela (ii) QUANTIDADE EXCEDENTE NÃO-AUTORIZADA naquele DIA, calculada conforme o item 6.3.1 deste TCG.

15.2 **Penalidade de Variação Diária de Entrada e Penalidade de Variação Diária de Saída**

15.2.1 Se, em qualquer DIA Operacional, a VARIAÇÃO DIÁRIA DE ENTRADA no PONTO DE ENTRADA exceder, em módulo, o limite estabelecido no item 13.1.3, então o CARREGADOR DE ENTRADA pagará ao TRANSPORTADOR uma penalidade diária resultante do produto de (i) 2 (duas) vezes a TARIFA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA estabelecida no item 9.4 do CONTRATO pela (ii) parcela da VARIAÇÃO DIÁRIA DE ENTRADA que exceder, em módulo, o limite estabelecido no item 13.1.3 do TCG.

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

15.2.2 Se, em qualquer DIA Operacional, a VARIAÇÃO DIÁRIA DE SAÍDA na(s) ZONA(S) DE SAÍDA exceder, em módulo, o limite estabelecido no item 13.1.3, então o CARREGADOR DE SAÍDA pagará ao TRANSPORTADOR uma penalidade diária resultante do produto de (i) 2 (duas) vezes a TARIFA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE SAÍDA estabelecida no item 1.4 do Anexo III – Apêndice D pela (ii) parcela da VARIAÇÃO DIÁRIA DE ENTRADA que exceder, em módulo, o limite estabelecido no item 13.1.3 do TCG.

15.3 **PENALIDADE POR DESEQUILÍBRIO DO CARREGADOR DE ENTRADA**

15.3.1 Se o CARREGADOR DE ENTRADA não corrigir o SALDO DE DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO CARREGADOR DE ENTRADA na forma prevista no item 13.6.4 deste TCG, o CARREGADOR pagará ao TRANSPORTADOR uma penalidade por DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO CARREGADOR DE ENTRADA no valor igual ao produto (i) da parcela do SALDO DE DESEQUILÍBRIO ACUMULADO DO CARREGADOR DE ENTRADA que exceda os LIMITES DE TOLERÂNCIA, convertido para MMBTU tomado por base o PCR, por (ii) 2 vezes a TARIFA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA estabelecida no item 1.4 do Anexo III – Apêndice D.

15.4 **Responsabilidade Adicional do CARREGADOR**

15.4.1 Sem prejuízo do pagamento de quaisquer penalidades aplicáveis e pré-estabelecidas nesta Cláusula Quinze, o CARREGADOR é o responsável, perante o TRANSPORTADOR, pelos danos, custos adicionais, prejuízos e/ou perda de receita, comprovadamente sofridos e/ou incorridos pelo TRANSPORTADOR, inclusive perante terceiros, ou imputáveis ao TRANSPORTADOR nos termos de outros contratos de transporte ou do CONTRATO ORIGINAL, desde que o CARREGADOR, ou terceiros agindo em seu nome, tenham dado causa e em decorrência do descumprimento das suas obrigações, ou no caso de as obrigações do TRANSPORTADOR se tornarem mais onerosas, inclusive nos casos de redução ou interrupção do SERVIÇO DE TRANSPORTE.

CLÁUSULA DEZESSEIS — FATURAMENTO E PAGAMENTO

16.1 **Faturamento**

16.1.1 Até o 7° (sétimo) DIA ÚTIL de cada MÊS, cada PARTE apresentará um DOCUMENTO DE COBRANÇA à outra PARTE referente à cobrança de todo e qualquer pagamento devido pela outra PARTE nos termos deste TCG e do CONTRATO, relativos aos eventos ocorridos no MÊS anterior.

16.1.2 Em conformidade com a Lei aplicável e para efeitos tributários, o TRANSPORTADOR confirma que as notas fiscais serão emitidas pelas filiais e respectivos números de identificação no Casdastro Nacional de Pessoa Jurídica -CNPJ constantes do Anexo V do CONTRATO.

16.1.3 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.

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

16.1.4. 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 segundo 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").

16.1.5 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 pela variação no Índice Geral de Preços do Mercado (IGP-M) - publicado pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) e com os acréscimos moratórios previstos no item 16.5.1 desta Cláusula do TCG, no primeiro mês subsequente ao da data em que a diferença tiver sido identificada.

16.1.6 Na hipótese de o CARREGADOR comprovar perante o TRANSPORTADOR que os valores cobrados em determinado DOCUMENTOS DE COBRANÇA ESTIMADOS 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 pela variação no Índice Geral de Preços do Mercado (IGP-M) - publicado pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), 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.

16.1.7 O faturamento será realizado pelo TRANSPORTADOR diretamente contra cada uma das filiais do CARREGADOR, abaixo qualificadas, relativas às plantas de fertilizante de Sergipe e da Bahia, conforme proporção de volume transportado para cada uma delas, respeitado o procedimento previsto nesta Cláusula e no Anexo III, Apêndices D e E:

Filial Sergipe

Proquigel Química S/A

CNPJ/MF nº 27.515.154/0020-35

Inscrição Estadual nº 27.169.929-9

Rodovia SE 211, KM 01, s/n, sala Proquigel - Bairro Pedra Branca, Laranjeiras – SE, CEP 49.170-000

Filial Bahia

Proquigel Química S/A

CNPJ/MF nº27.515.154/0018-10

Inscrição Estadual nº 165.401.754

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

Rua Eteno, nº2198 – Sala Proquigel – Polo Industrial de Camaçari – CEP 42816-200 –Camaçari/BA”

16.2 **Pagamento**

16.2.1 Cada DOCUMENTO DE COBRANÇA deverá ter como data de vencimento o Dia 10 do segundo mês posterior ao da prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE, salvo se de outra forma acordado por escrito entre as PARTES. Este pagamento será feito em fundos de disponibilidade imediata, até a data de vencimento ou nessa data, por transferência bancária para uma conta corrente aberta em banco situado em território nacional indicado pela PARTE credora no DOCUMENTO DE COBRANÇA. Se o vencimento ocorrer em um DIA em que o banco indicado não esteja aberto normalmente no horário comercial, o pagamento será efetuado, no máximo, até o primeiro DIA ÚTIL imediatamente posterior à data de vencimento, em que o referido banco esteja aberto, e no seu horário normal de expediente.

16.2.2 A não apresentação do DOCUMENTO DE COBRANÇA mencionado no item 16.1.1 dentro do prazo estabelecido, implicará na postergação do vencimento pela PARTE credora pelo correspondente número de DIAS de atraso da apresentação do DOCUMENTO DE COBRANÇA.

16.3 **Correção de Erros de Faturamento**

16.3.1 Se alguma PARTE identificar qualquer erro no valor constante de algum DOCUMENTO DE COBRANÇA, esta PARTE notificará tal erro à outra, que, caso o reconheça, deverá manifestar a sua concordância com a realização do ajuste necessário no primeiro DOCUMENTO DE COBRANÇA do TRANSPORTADOR vincendo após tal reconhecimento. Nenhuma reivindicação de ajuste será aceita após 12 (doze) meses contados do recebimento do DOCUMENTO DE COBRANÇA em questão.

16.4 **Compensação**

16.4.1 Em nenhuma hipótese poderão as PARTES compensar créditos detidos como consequência deste TCG ou do CONTRATO, ainda que expressos em DOCUMENTO DE COBRANÇA ou em qualquer documento idôneo de representação de dívida.

16.5 **Não Pagamento**

16.5.1 Como única indenização das perdas e danos decorrentes do não pagamento, integral ou parcial, de qualquer DOCUMENTO DE COBRANÇA, até a data do seu vencimento, a PARTE devedora deverá pagar à outra PARTE, além do valor em atraso, (i) multa moratória de 2% (dois por cento) calculada sobre o valor em atraso, (ii) correção monetária calculada de acordo com a variação no Índice Geral de Preços do Mercado (IGP-M) - publicado pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), desde o DIA seguinte ao do vencimento do respectivo DOCUMENTO DE COBRANÇA até a data da efetiva liquidação da obrigação e (iii) os juros moratórios simples calculados de acordo com a TAXA DE JUROS

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

(incidentes sobre o valor em atraso monetariamente corrigido), desde o DIA seguinte ao do vencimento do DOCUMENTO DE COBRANÇA até a data da efetiva liquidação da obrigação.

16.6 **TRIBUTOS**

16.6.1 O CARREGADOR reconhece expressamente que os valores da TARIFA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, da TARIFA DE EXCEDENTE AUTORIZADO E DA TARIFA DE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO, estabelecidas na forma da Cláusula Nona do CONTRATO, não incluem quaisquer TRIBUTOS incidentes sobre o faturamento realizado pelo TRANSPORTADOR. Os custos de tais TRIBUTOS deverão ser arcados integralmente pelo CARREGADOR e, para essa finalidade, o TRANSPORTADOR deverá, por ocasião do seu faturamento, acrescentá-los aos valores da TARIFA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, da TARIFA DE EXCEDENTE AUTORIZADO e DA TARIFA DE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO vigentes.

16.6.2 Sem prejuízo do disposto na Cláusula 16.6.1 acima, caso ocorra (i) a criação de um novo fato gerador de um TRIBUTO, existente ou não, ou (ii) a alteração da alíquota ou da base de cálculo de um TRIBUTO já existente, e qualquer destes fatos altere o valor líquido da receita que o TRANSPORTADOR receberia em caso de sua não-ocorrência, a TARIFA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, a TARIFA DE EXCEDENTE AUTORIZADO e a TARIFA DE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO cobradas do CARREGADOR serão aumentadas ou diminuídas para compensar o impacto da criação ou alteração, de forma a fazer com que o TRANSPORTADOR permaneça auferindo o mesmo valor líquido que receberia pela tarifa caso não tivesse ocorrido a referida criação ou alteração.

CLÁUSULA DEZESSETE — COBRANÇAS OBJETO DE CONTROVÉRSIA

17.1 Havendo controvérsia sobre a importância cobrada de uma à outra PARTE e que não tenha sido resolvida até 05 (cinco) DIAS antes da data de vencimento do correspondente DOCUMENTO DE COBRANÇA, os seguintes procedimentos deverão ser aplicados:

(i) a PARTE que discordar deverá, até a data de vencimento do DOCUMENTO DE COBRANÇA, notificar a controvérsia à outra PARTE, informando, em detalhes, a quantia controversa, as razões de seu desacordo, além de outros elementos que julgue importantes para elucidar a controvérsia e poderá optar, a seu exclusivo critério, por (a) efetuar pontualmente o pagamento da importância total cobrada, informando a parcela sujeita a restituição potencial ou (b) reter consigo a importância controversa;

(ii) caso a PARTE reclamada concorde com a reclamante e tenha ocorrido o pagamento na forma da letra (a) da alínea (i) acima, a PARTE reclamada notificará sua concordância à PARTE reclamante e restituirá a esta no prazo máximo de 15 (quinze) DIAS a importância que havia sido objeto de controvérsia, incluindo os encargos financeiros, segundo disposto no item 16.5.1 deste TCG;

(iii) caso a PARTE reclamada concorde com a reclamante e não tenha ocorrido o pagamento na forma da letra (b) da alínea (i), a PARTE reclamada notificará a sua concordância à PARTE reclamante e a controvérsia será considerada extinta;

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

(iv) caso a PARTE reclamante desista ou reveja seu entendimento com relação à controvérsia e não tenha ocorrido o pagamento na forma da letra (b) da alínea (i) acima, a PARTE reclamante notificará a PARTE reclamada e realizará o pagamento da quantia controversa, incluindo os encargos financeiros, segundo disposto no item 16.5.1 deste TCG;

(v) caso a PARTE reclamante desista ou reveja seu entendimento com relação à controvérsia e tenha ocorrido o pagamento na forma da letra (a) da alínea (i), a PARTE reclamante notificará a PARTE reclamada e a controvérsia será considerada extinta;

(vi) se a PARTE reclamada, em qualquer hipótese, não concordar com a reclamante, notificará a esta seu desacordo, devendo, de imediato, serem instaurados os procedimentos previstos na Cláusula Vinte e Um deste TCG;

(vii) na hipótese de, após a instauração de um procedimento de ARBITRAGEM, (a) a PARTE reclamada proceda conforme as alíneas (ii) ou (iii), ou (b) a PARTE reclamante proceda conforme as alíneas (iv) ou (v), tal PARTE, após ter notificado sua decisão à outra PARTE e ao presidente do TRIBUNAL ARBITRAL, deverá efetuar o pagamento dos custos e despesas até o momento incorridas com os procedimentos de ARBITRAGEM, extinguindo-se a controvérsia;

(viii) a PARTE que, por decisão do TRIBUNAL ARBITRAL, deva restituir ou pagar, conforme o caso, a quantia controversa, deverá também pagar à outra PARTE os encargos financeiros previstos nas alíneas (ii) e (iii) do item 16.5.1 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 DEZOITO — GARANTIA DE PAGAMENTO

18.1 O CARREGADOR deverá, na data de assinatura do CONTRATO, oferecer ao TRANSPORTADOR uma garantia mínima no valor do produto de (i) 100 vezes a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA multiplicado pela (ii) TARIFA DE TRANSPORTE, em alguma das formas abaixo descritas ("GARANTIA(S)"):

(a) realização de depósito de recursos em conta vinculada específica aberta em favor do TRANSPORTADOR ("escrow account");

(b) apresentação de Carta de Fiança por uma instituição financeira com sede no Brasil, classificada entre "AAA.br'" e "A-.br", pela Fitch Ratings e/ou Standard & Poors, ou entre "Aaa.br" e "A3.br" pela Moodys, com prazo de vigência de pelo menos 1 ano, prorrogável por iguais períodos;

(c) seguro garantia emitido por seguradora autorizada a operar no Brasil que possua a Certidão de Regularidade na SUSEP, tendo como beneficiário o TRANSPORTADOR devendo seus termos serem previamente aprovados pelo TRANSPORTADOR;

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

(d) a combinação de 2 (duas) ou mais GARANTIAS dentre as previstas nas alíneas acima, em valores individuais que, somados, sejam, no mínimo, equivalentes ao valor indicado na alínea (a) acima;

18.2 O CARREGADOR deverá (i) pagar, nas respectivas datas de vencimento o valor integral correspondente a qualquer DOCUMENTO DE COBRANÇA que não apresente valor controvertido, emitido pelo TRANSPORTADOR contra o CARREGADOR referente ao CONTRATO, ou, (ii) no caso de DOCUMENTO DE COBRANÇA com valores controvertidos, deverá proceder consoante o disposto na Cláusula Dezoito.

18.2.1 Em caso de inadimplemento pelo CARREGADOR da obrigação descrita no item 2 acima, além das demais previsões estabelecidas neste TCG e no CONTRATO, o TRANSPORTADOR poderá, no 11º (décimo primeiro) DIA imediatamente após a respectiva data de vencimento do DOCUMENTO DE COBRANÇA, executar a(s) GARANTIA(S) eventualmente ofertada(s) nos termos do item 1 acima, no valor correspondente ao montante não pago (no todo ou em parte) do DOCUMENTO DE COBRANÇA ou não questionado na forma da Cláusula Dezoito, para valores controvertidos.

(i) Na hipótese de execução da(s) Garantia(s) pelo TRANSPORTADOR, o TRANSPORTADOR deverá notificar o CARREGADOR sobre ocorrido em até 2 (dois) DIAS Úteis.

(ii) Na hipótese da execução das GARANTIA(S) descritas na alínea (a) do item 1, o CARREGADOR deverá restabelecer o valor inicial das Garantias no prazo de até 30 (trinta) DIAS contados da data de vencimento do(s) respectivo(s) DOCUMENTO(S) DE COBRANÇA inadimplido(s) que tenha(m) ensejado a execução das Garantias.

(iii) Caso a(s) GARANTIA(S) ofertada(s) esteja(m) enquadrada(s) na hipótese descrita no item 2.1.1.1 acima e esta(s) não tenha(m) sido suficiente(s) para a quitação de todos os DOCUMENTOS DE COBRANÇA emitidos pelo TRANSPORTADOR e vencidos e não pagos ou não, conforme o caso, o CARREGADOR se obriga a depositar na conta vinculada valor suficiente para a quitação do saldo remanescente dos DOCUMENTOS DE COBRANÇA inadimplidos.

(iv) Na hipótese de inexistir GARANTIA(S) instituída(s) em favor do TRANSPORTADOR, o serviço de transporte de acordo com o CONTRATO continuará a ser prestado ao CARREGADOR, sem suspensão de sua prestação, desde que o CARREGADOR realize em até 10 (dez) DIAS contados do recebimento de notificação que lhe tenha sido enviada nesse sentido pelo TRANSPORTADOR, o pagamento do DOCUMENTO DE COBRANÇA vencido e não pago ou não contestado, conforme o caso.

(v) Caso este pagamento ocorra após o 10º (décimo) DIA contado da data de vencimento do DOCUMENTO DE COBRANÇA até, no máximo, 20 (vinte) DIAS da data de vencimento do DOCUMENTO DE COBRANÇA, o CARREGADOR, para obter o serviço de transporte de acordo com o CONTRATO, deverá fornecer GARANTIA ao TRANSPORTADOR nos termos da Cláusula 18.1, no prazo de 30 (trinta) DIAS contados da data de vencimento do DOCUMENTO DE COBRANÇA. Caso não haja a quitação integral do DOCUMENTO DE COBRANÇA vencido e não pago ou não contestado, conforme o caso, no prazo máximo de 20 (vinte) DIAS

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

contados da data de vencimento do DOCUMENTO DE COBRANÇA, o TRANSPORTADOR, a seu exclusivo critério, poderá suspender a prestação do serviço de transporte ao CARREGADOR.

18.3 Caso seja oferecida uma das GARANTIAS mencionadas nas alíneas (b) e (c) do item 1, e a respectiva emissora da GARANTIA deixe de ser classificada em ao menos um dos níveis de classificação de risco e/ou deixe de preencher os requisitos ali exigidos, conforme cada caso, o CARREGADOR se compromete a substituir tal GARANTIA no prazo de até 30 (trinta) DIAS da divulgação do evento que desenquadrou a emissora do nível mínimo de classificação de risco.

18.4 A fim de assegurar o pagamento dos valores de DOCUMENTOS DE COBRANÇA devidos pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR, nos termos do presente TCG e do CONTRATO, qualquer uma das GARANTIAS apresentadas pelo CARREGADOR, conforme esta Cláusula, deverá ser mantida em plena validade, substituída ou complementada por outra, caso necessário.

18.4.1 Caso haja inadimplemento do CARREGADOR relativamente à sua obrigação de oferecimento, manutenção da validade, substituição, complementação ou restabelecimento da GARANTIA, o TRANSPORTADOR, a seu exclusivo critério, observado o disposto no item 18.2.1, alíneas (iv) e (v) acima, poderá suspender a prestação do serviço de transporte.

CLÁUSULA DEZENOVE — FORÇA MAIOR

19.1 Conceito Genérico

Caracteriza-se como FORÇA MAIOR, com observância da disposição contida no artigo 393 e seu parágrafo único do Código Civil, qualquer evento ou circunstância que reúna os seguintes pressupostos:

(i) tenha ocorrido e permanecido fora do controle da PARTE AFETADA;

(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 deste TCG e do CONTRATO, de um descumprimento da Lei ou de negligência, erro ou omissão da PARTE AFETADA na atuação de qualquer das suas obrigações previstas no CONTRATO;

(iii) se, apesar do exercício da devida diligência pela PARTE AFETADA, esta tenha sido incapaz de impedir ou superar os efeitos do evento ou circunstância; e

(iv) a ocorrência de tal evento ou circunstância tenha evitado ou materialmente impedido o cumprimento pela PARTE AFETADA de qualquer das suas obrigações previstas no presente TCG ou no CONTRATO.

19.2 Eventos considerados como FORÇA MAIOR

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 na Cláusula 19.1 acima, serão aceitos como eventos de FORÇA MAIOR:

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

(i) ato de atentado público ou terrorista, revolução, tumulto, rebelião, insurreição militar, golpe de estado, estado de sítio, declaração de estado de emergência ou lei marcial, embargo ou bloqueio ou greve geral ou greve dos empregados;

(ii) ato de sabotagem, de terrorismo, de vandalismo ou de destruição acidental de instalações;

(iii) cataclismos, raios, terremotos, tornados, incêndios, tempestades que venham a resultar na evacuação de áreas atingidas, inundações, explosões, deslizamento de encostas e eventos meteorológicos excepcionais e imprevisíveis;

(iv) MUDANÇA DE LEI que afete de forma substancial e adversa o objeto do CONTRATO; ou

(v) desapropriação, confisco, aquisição compulsória, ou nacionalização de quaisquer ativos.

19.3 **Eventos Excluídos**

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

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

(ii) atraso no desempenho das obrigações assumidas por contratados ou subcontratados de uma PARTE que afetem o cumprimento de quaisquer obrigações assumidas por tal PARTE no presente TCG ou no CONTRATO, exceto se comprovado que o atraso por parte dos contratados ou subcontratados decorreu diretamente da ocorrência de um evento que possa ser considerado FORÇA MAIOR, nos termos das Cláusulas 19.1 e 19.2;

(iii) qualquer restrição ou interrupção do serviço em um sistema de transporte a montante de um PONTO DE ENTRADA ou a jusante de um PONTO DE SAÍDA que afete a capacidade do CARREGADOR de entregar ou receber GÁS, exceto se tal restrição ou interrupção for causada por um evento que poderia ser considerado FORÇA MAIOR conforme as Cláusulas 19.1 e 19.2.

19.4 **Procedimento na Ocorrência de FORÇA MAIOR**

19.4.1 A PARTE AFETADA deverá notificar por escrito a outra PARTE acerca do evento de FORÇA MAIOR, especificando a hipótese ou circunstância de FORÇA MAIOR que está sendo alegada, dentro do prazo máximo de 72h (setenta e duas horas) contadas do momento em que tenha tomado conhecimento de tal evento, ficando estabelecido que se a NOTIFICAÇÃO não for entregue dentro do prazo ora estabelecido, os efeitos da FORÇA MAIOR somente poderão ser considerados a contar da data do efetivo recebimento dessa NOTIFICAÇÃO.

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

19.4.2 A PARTE AFETADA, em virtude de qualquer hipótese ou circunstância de FORÇA MAIOR com relação à qual tenha pleiteado exoneração nos termos desta Cláusula Vinte:

(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 semanais à outra Parte acerca do andamento das gestões para que sejam superados os efeitos prejudiciais da hipótese de Força Maior em questão;

(iii) propiciará à outra PARTE meios razoáveis para a obtenção de informações adicionais sobre a hipótese ou circunstância de FORÇA MAIOR; e

(iv) retomará o cumprimento de suas obrigações previstas no presente TCG e no CONTRATO imediatamente após as hipóteses de FORÇA MAIOR serem sanadas, deixarem de existir ou serem havidas por encerradas.

19.5 **Efeitos de FORÇA MAIOR**

Ressalvado o disposto na Cláusula 19.6 abaixo, a PARTE AFETADA ficará exonerada de qualquer responsabilidade por descumprimento ou atrasos no cumprimento de suas obrigações previstas no presente TCG ou no CONTRATO nos casos em que e na medida em que tal descumprimento ou atraso no cumprimento seja atribuível diretamente à hipótese de FORÇA MAIOR, ficando estabelecido, contudo, que a FORÇA MAIOR não exonerará uma PARTE de suas obrigações na medida de sua culpa concorrente ou de sua omissão em envidar a devida diligência para sanar a situação e remover a causa de maneira adequada e com toda presteza razoável. Para que não restem dúvidas, a ocorrência de evento de FORÇA MAIOR não deverá dar causa a rescisão antecipada deste CONTRATO, independentemente de tal evento DE FORÇA MAIOR se prolongar até o término do prazo de vigência deste CONTRATO ou não.

19.6 **Encargos Devidos Durante a FORÇA MAIOR**

19.6.1 **Evento de FORÇA MAIOR do TRANSPORTADOR**

Caso o evento ou circunstância de FORÇA MAIOR afete o TRANSPORTADOR na sua capacidade de prestar o SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, o CARREGADOR fica exonerado de pagar o ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL com relação à respectiva parcela do SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME afetada durante o período de Força Maior.

CLÁUSULA VINTE — TÉRMINO ANTECIPADO DO CONTRATO

20.1 **Eventos de rescisão por motivo imputável ao CARREGADOR**

20.1.1 Sem prejuízo dos demais direitos previstos no CONTRATO e neste TCG, os seguintes eventos darão ao TRANSPORTADOR o direito de requerer a rescisão do CONTRATO:

(i) Não pagamento de um documento de cobrança, seja pelo CARREGADOR ou através da execução de garantia (na forma da Cláusula Dezenove),

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

após o decurso de um período de 60 (sessenta) DIAS contados do recebimento pelo CARREGADOR de NOTIFICAÇÃO enviada pelo TRANSPORTADOR informando desse não pagamento, ressalvados os casos em que tal não pagamento se enquadre no previsto na Cláusula Dezoito;

(ii) Não oferecimento, substituição, complementação ou renovação, pelo CARREGADOR, da garantia nos casos previstos neste TCG, nos prazos estabelecidos neste CONTRATO, conforme o caso;

(iii) Dissolução, recuperação judicial ou extrajudicial ou decretação de falência do CARREGADOR.

20.1.2 Ocorrendo qualquer um dos eventos de rescisão imputável ao CARREGADOR, conforme a Cláusula 20.1.1, 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 os demonstrativos (i) do cálculo dos valores devidos pelo serviço de transporte até a data da rescisão contratual, e (ii) do cálculo da indenização devida nos termos da Cláusula 20.1.3 abaixo, que deverão ser pagas pelo CARREGADOR no prazo de 30 (trinta) DIAS a contar do recebimento da referida NOTIFICAÇÃO.

20.1.3 Na hipótese de rescisão do CONTRATO em decorrência de evento de rescisão imputável ao CARREGADOR, este se obrigará a pagar ao TRANSPORTADOR, multa não compensatória equivalente a 10% sobre o valor de ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL, calculado com base nos valores despendidos até o momento do evento de rescisão proporcionalmente ao intervalo de 12 meses do presente CONTRATO

20.2. **Eventos de rescisão pelo CARREGADOR**

20.2.1. O CARREGADOR poderá requerer a rescisão antecipada e imediata do presente CONTRATO, sem a incidência de multa ou qualquer penalidade, nas seguintes hipóteses:

(i) o contrato de fornecimento de gás natural (GSA) firmado entre CARREGADOR e a Petróleo Brasileiro S.A. - Petrobras seja encerrado devido ao descomissionamento das fábricas de fertilizantes da Bahia e de Sergipe (FAFEN-BA e FAFEN-SE);

(ii) novo contrato de transporte seja celebrado entre CARREGADOR e TRANSPORTADOR referente aos mesmos PONTOS DE ENTREGA, porém com PONTO DE RECEBIMENTO em outro local do Sistema de Transporte, em virtude da rescisão do GSA firmado com a Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobras e celebração de um novo GSA pelo CARREGADOR;

(iii) Em uma janela de até 15 (quinze) dias após 6 (seis) meses contados a partir da DATA DE INÍCIO DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE;

(iv) não sejam concedidos ao CARREGADOR ou, uma vez concedidos, sejam revogados, os benefícios fiscais pleiteados perante qualquer dos Estados de destino do transporte, quais sejam Sergipe e Bahia, que assegurem um regime tributário economicamente viável para as operações industriais do CARREGADOR nos referidos Estados; ou

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

(v) na hipótese de rescisão dos contratos de arrendamento das fábricas de fertilizantes da Bahia e de Sergipe (FAFEN-BA e FAFEN-SE) firmados entre o CARREGADOR e a Petróleo Brasileiro S.A. - Petrobras, por qualquer motivo.

CLÁUSULA VINTE E UM — LEI APLICÁVEL E SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS

21.1 Lei Aplicável

Este TCG e o CONTRATO serão regidos e interpretados de acordo com as Leis da República Federativa do Brasil.

21.2 ARBITRAGEM

21.2.1 Em caso de controvérsias ou divergências de qualquer natureza, direta ou indiretamente relacionadas ou decorrentes deste TCG ou do CONTRATO, incluindo (i) questões a respeito da sua validade, existência e eficácia; (ii) existência e/ou o exercício de qualquer direito ou obrigação oriunda deste TCG ou do CONTRATO; (iii) a existência e/ou a ocorrência de qualquer perda; (iv) a interpretação dos termos, condições e disposições deste TCG ou do CONTRATO envolvendo qualquer das PARTES, incluindo seus sucessores a qualquer título, as PARTES se reunirão em até 10 (dez) dias contados da NOTIFICAÇÃO que formalizar a controvérsia ou divergência, com vistas a resolver a controvérsia de modo amigável. Caso não seja possível chegar a um acordo no prazo de 60 (sessenta) dias contados da NOTIFICAÇÃO – ou em prazo mais longo, desde que acordado por escrito entre as PARTES –, a controvérsia ou divergência deverá ser definitivamente solucionada por ARBITRAGEM CCI, nos termos a seguir.

21.2.2 Caso a decisão sobre a controvérsia ou divergência relacionada a este TCG ou ao CONTRATO dependa de alguma forma da análise e/ou de decisões envolvendo discussões relacionadas a quaisquer contratos relacionados, as PARTES desde já concordam que essas decisões sejam consolidadas em uma única arbitragem na CCI.

21.2.3 A arbitragem será finalmente resolvida nos termos do REGULAMENTO DE ARBITRAGEM e será administrada pela Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da CCI. Serão aplicáveis à arbitragem as disposições do REGULAMENTO DE ARBITRAGEM em vigor à época da submissão do pedido de ARBITRAGEM pela PARTE interessada e da LEI BRASILEIRA DE ARBITRAGEM. No caso de conflito entre disposições do REGULAMENTO DE ARBITRAGEM e da LEI BRASILEIRA DE ARBITRAGEM, as disposições do REGULAMENTO DE ARBITRAGEM deverão prevalecer.

21.2.4 A ARBITRAGEM será conduzida em Português.

21.2.5 A sede da ARBITRAGEM será a cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, Brasil, 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, no Estado do Rio de Janeiro, Brasil.

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

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

21.2.7 O TRIBUNAL ARBITRAL será composto por 3 (três) árbitros, a serem nomeados de acordo com o REGULAMENTO DE ARBITRAGEM.

21.2.8 As despesas relacionadas à ARBITRAGEM, incluindo sem, contudo, se limitar aos honorários/despesas de ÁRBITROS, honorários/despesas de peritos e taxas/despesas administrativas devidas à CCI, deverão ser pagas conforme determinado pelo REGULAMENTO DE ARBITRAGEM ou, na ausência de norma específica, conforme determinado pelo TRIBUNAL ARBITRAL.

21.2.9 A sentença arbitral será definitiva e vinculativa às PARTES e seus sucessores, sem prejuízo do direito da parte de requerer a correção de erros e/ou esclarecimentos e/ou omissões no prazo de 30 dias previsto no REGULAMENTO DE ARBITRAGEM, bem como de requerer a declaração de sua nulidade, nas hipóteses previstas na LEI BRASILEIRA DE ARBITRAGEM. O reembolso de despesas de ARBITRAGEM será feito de acordo com o disposto no artigo 37 do REGULAMENTO DE ARBITRAGEM, respeitada a regra prevista na cláusula 17.1.(vii) deste TCG.

21.2.10 As PARTES poderão buscar medidas cautelares e de urgência junto ao Poder Judiciário, antes da constituição do TRIBUNAL ARBITRAL, sendo admitida a nomeação de ÁRBITRO de emergência. A partir de sua constituição, todas as medidas cautelares ou de urgência deverão ser pleiteadas diretamente ao TRIBUNAL ARBITRAL, o qual terá autoridade para manter, revogar ou modificar eventuais medidas anteriormente requeridas ao Poder Judiciário e/ou pelo mesmo deferidas e/ou rejeitadas. Medidas cautelares e de urgência, quando aplicáveis, e ações de execução poderão ser pleiteadas e propostas, à escolha do interessado, na comarca central onde estejam o domicílio ou os bens de qualquer das PARTES, ou na comarca da cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro. Para quaisquer outras medidas judiciais, fica eleita exclusivamente a comarca central 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.

21.2.11 As PARTES concordam que a ARBITRAGEM deverá ser mantida estritamente confidencial e seus elementos (incluindo as alegações das Partes, provas, laudos e outras manifestações de terceiros e quaisquer outros documentos apresentados ou trocados no curso do procedimento arbitral) somente serão revelados ao TRIBUNAL ARBITRAL, às PARTES, aos seus advogados e qualquer pessoa necessária ao desenvolvimento da ARBITRAGEM, exceto se a divulgação for exigida para cumprimento de obrigações impostas por LEI ou por qualquer AUTORIDADE GOVERNAMENTAL competente.

CLÁUSULA VINTE E DOIS — CESSÃO DE DIREITOS E OBRIGAÇÕES

22.1 O CONTRATO, bem como os direitos e obrigações deles decorrentes, não poderão ser cedidos, total ou parcialmente, por uma PARTE salvo com o consentimento por escrito da outra PARTE.

***

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

ANEXO II – DESCRIÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE

O Sistema de Transporte da Malha Nordeste é composto pelos Gasodutos, Ramais, Estações de Distribuição de Gás (EDG), Estações de Compressão próprias (ECOMP) e contratadas de terceiros (SCOMP), conforme listados a seguir:

1- Gasodutos e Ramais

Descrição	UF	Diâmetro pol	Extensão Km
GASFOR (Guamaré- Pecém)	CE/RN	12/ 10	384,00
Ramal Termofortaleza	CE	10	1,90
Ramal Aracati	CE	4	6,50
Ramal Açú-Serra do Mel (GASMEL)	RN	14	33,00
Nordestão (Guamaré-Cabo)	RN/PB/PE	12	424,00
Loop Nordestão (Variante)	PE	12	31,80
Ramal Santa Rita	PB	8	25,00
GASALP (Pilar-Cabo)	AL/PE	12	204,00
Ramal Termopernambuco	PE	16	12,00
Catu-Pilar – Trecho Catú- Carmópolis	BA/SE/AL	26	265,00
Catu-Pilar – Trecho Carmópolis-Pilar	BA/SE/AL	26	176,00
Atalaia – Itaporanga (GAI)	SE	14	28,00
Ramal FAFEN II (Ramal FAFEN-SERGÁS)	SE	8	21,70
GASEB (Sergipe-Bahia)	BA/SE	14	230,00
Santiago-Camaçari 14”	BA	14	33,00
Santiago-Camaçari 18”	BA	18	33,00
Candeias- Camaçari 12”	BA	12	37,00
Candeias-Camaçari 14” (Candeias-Dow-Aratu –Camaçari)	BA	14	42,70
Candeias Aratu 12”	BA	12	21,00

2- ESTAÇOES DE COMPRESSÃO

Descrição	UF	Interligação ao Sistema de Transporte Gasoduto ou Estação
CATU	BA	EDG-CATU

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

3- SERVIÇOS DE COMPRESSÃO CONTRATADOS -SCOMP

Descrição	UF	Interligação ao Sistema de Transporte Gasoduto ou Estação
ARACATI	CE	NORDESTÃO
MACAÍBA	RN	NORDESTÃO
SANTA RITA	PB	EDG-PILAR
PILAR	AL	EDG-CATÚ
CATÚ	BA	EDG-SÃO FRANCISCO DO CONDE

4- ESTAÇÕES DE DISTRIBUIÇÃO DE GÁS

Descrição	UF
PILAR	AL
ATALAIA	SE
CAMAÇARI	BA
CATU	BA
SÃO FRANCISCO DO CONDE	BA
ARATU	BA

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

ANEXO III - PONTO DE ENTRADA

APÊNDICE A – QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA NO PONTO DE ENTRADA E ZONAS DE SAÍDA VINCULADOS

A1- QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA:

PONTO DE ENTRADA	QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA (*)	DATA DE INÍCIO
São Francisco do Conde II (EVF - Manati)	1.100.000	A partir do início de vigência desse Contrato
	2.300.000	A partir do início de vigência do Contrato de Prestação de Serviço de Transporte Interruptível para a Zona de Saída Vinculada Camaçari-BA

(*) m^3/DIA nas Condições de Referência e com o Poder Calorifico de Referência - PCR

A1- ZONAS DE SAÍDA VINCULADAS:

O SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA, nos termos da Cláusula Terceira, está limitado às seguintes ZONAS DE SAÍDA VINCULADAS:

ZONA DE SAÍDA VINCULADA	LOCALIZAÇÃO
FAFEN-BA	Camaçari, BA
FAFEN-SE	Laranjeiras, SE

O SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA, nos termos da Cláusula Terceira, está limitado aos seguintes PONTOS DE SAÍDA VINCULADOS:

PONTO DE SAÍDA VINCULADO	LOCALIZAÇÃO
FAFEN-BA	Camaçari, BA
FAFEN-SE	Laranjeiras, SE

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

ANEXO III
APÊNDICE B – LOCALIZAÇÃO E CAPACIDADE TÉCNICA DO PONTO DE ENTRADA

B-1 As QUANTIDADES DE GÁS serão entregues pelo CARREGADOR, ou por terceiro por ele indicado, e recebidas pelo TRANSPORTADOR no seguinte PONTO DE ENTRADA:

Descrição	UF	Localização	Vazão Mínima (10^3 m^3/dia)	Vazão Máxima (10^3 m^3/dia)
São Francisco do Conde II (EVF - Manati)	BA	São Francisco do Conde, BA	1.000.000	6.000.000

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

ANEXO III - PONTO DE ENTRADA

APÊNDICE C - PRESSÕES NOS PONTOS DE ENTRADA

PONTO DE ENTRADA	PRESSÃO DE ENTRADA MÍNIMA (kgf/cm^2)	PRESSÃO DE ENTRADA MÁXIMA (kgf/cm^2)
EVF-Manati	34	38

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

ANEXO III - ENCARGOS E TARIFAS

APÊNDICE D

1.1 ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA

Pelo SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA objeto deste CONTRATO, o CARREGADOR pagará ao TRANSPORTADOR o ENCARGO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA, a ser calculado de acordo com os termos e condições estabelecidos neste Apêndice e no Anexo III - Apêndice E.

1.2 ENCARGO DE EXCEDENTE AUTORIZADO DE ENTRADA

Em relação a qualquer QUANTIDADE EXCEDENTE AUTORIZADA DE ENTRADA em qualquer DIA, o CARREGADOR pagará ao TRANSPORTADOR o ENCARGO DE EXCEDENTE AUTORIZADO DE ENTRADA, calculado de acordo com os termos e condições estabelecidos no Apêndice E do Anexo III do presente CONTRATO.

1.3 ENCARGO DE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO DE ENTRADA

Em relação a qualquer QUANTIDADE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADA DE ENTRADA em qualquer DIA, o CARREGADOR pagará ao TRANSPORTADOR o ENCARGO DE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO DE ENTRADA, calculado de acordo com os termos e condições estabelecidos no Anexo III - Apêndice E.

1.4 TARIFA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA

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

$$\text{TTIE} = (1 - D_{ex-ante}) \times \text{TTF} \times 0{,}7 \text{ , onde:}$$

TTIE	Corresponde ao valor da TARIFA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA em R$/MMBTU;
TTF	Corresponde ao valor da TARIFA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME em R$/MMBTU, observado o critério de reajuste do item 1.6 abaixo;
$D_{ex\text{-}ante}$	Corresponde ao DESCONTO EX-ANTE, calculado conforme Anexo IV;
0,7	Corresponde ao percentual da TARIFA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME a ser aplicado para composição da TARIFA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA.

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

1.5 TARIFA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME - TTF

Na data de assinatura do presente CONTRATO a TARIFA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME será de R$ 5,51775 por MMBTU.

1.6 Reajuste da TARIFA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME

A TARIFA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, expressa em Reais por MMBTU, estabelecida no item 1.5 deste Apêndice deverá ser reajustada a partir de 1° de janeiro de 2022, anualmente em 1° de janeiro de cada ANO em conformidade com a seguinte fórmula:

$$\mathrm{TTF_n} = \mathrm{TTF_{n-1}} \times (\Delta \mathrm{IGPM}), \text{ onde:}$$

TTF_{n+1}	Corresponde ao valor da TARIFA DE TRANSPORTE DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, em R$/MMBTU, após o reajuste, aplicável ao ANO n;
TTF_{n}	Corresponde ao valor da TARIFA DE TRANSPORTE DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, em R$/MMBTU, vigente no ANO anterior àquele para o qual o reajuste da TARIFA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME está sendo efetuado;
n	ANO
ΔIGPM	Variação no Índice Geral de Preços do Mercado (IGP-M) - publicado pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) e expresso sob a forma de decimal - desde a data de realização do último reajuste da TARIFA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME (ou desde 1º de janeiro de 2020, para o caso do primeiro reajuste da TARIFA DE TRANSPORTE DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME) até, mas não incluindo, o início do período para o qual o reajuste da TARIFA DE TRANSPORTE DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME esteja sendo aplicado.

1.6.1 A data-base deste CONTRATO será considerada 1º de janeiro de 2021, de forma a refletir a vinculação do presente instrumento em relação à TARIFA DE TRANSPORTE DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME aprovada e publicada pela ANP, nos termos da Resolução ANP 15/2014.

1.7 Ausência de Índices ou Taxas

Caso qualquer dos índices ou taxas referidas neste CONTRATO deixe de ser publicado, as PARTES se consultarão sobre a substituição do índice ou taxa por outro índice ou taxa (conforme o caso) que se equipare, tanto quanto for possível, às mesmas características do índice ou taxa não mais publicado. Caso: (i) algum dos índices ou taxas se encontre indisponível temporariamente; ou (ii) o índice ou a taxa deixe de ser publicado e as PARTES não cheguem a um acordo sobre a substituição do mesmo, os valores devidos serão calculados

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

de acordo com o último índice ou taxa que tenha sido publicado, até a data em que a CONTROVÉRSIA seja solucionada.

1.8 TARIFA DE EXCEDENTE AUTORIZADO DE ENTRADA- TEAE

A TARIFA DE EXCEDENTE AUTORIZADO DE ENTRADA – TEAE 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.

$$\mathrm{TEAE} = \mathrm{TTIE}$$

Onde:

TEAE	Corresponde ao valor da TARIFA DE EXCEDENTE AUTORIZADO DE ENTRADA em R$/MMBTU;
TTIE	Corresponde ao valor da TARIFA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA em R$/MMBTU, observado o critério de reajuste estabelecido no item 1.6 acima.

1.9 TARIFA DE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO DE ENTRADA - TENAE

A TARIFA DE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO DE SAÍDA – TNEAE APLICÁVEL ao PONTO DE ENTRADA em determinado DIA, em Reais por MMBTU, excluídos quaisquer TRIBUTOS incidentes sobre o faturamento realizado pelo TRANSPORTADOR, além da penalidade estabelecida no parágrafo 15.1 do TCG, é a resultante da fórmula.

$$\mathrm{TENAE} = \mathrm{TTF} \times 0{,}7 \text{ , onde}$$

TENAE	Corresponde ao valor da TARIFA DE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO DE ENTRADA em R$/MMBTU;
TTF	Corresponde ao valor da TARIFA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME em R$/MMBTU, observado o critério de reajuste estabelecido no item 1.6 acima.
0,7	Corresponde ao percentual da TARIFA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME a ser aplicado para composição da TARIFA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

ANEXO III – VALORES A FATURAR

APÊNDICE E

1.1 Mensalmente, na forma da Cláusula Dezesseis do TCG, o TRANSPORTADOR emitirá DOCUMENTO DE COBRANÇA referente ao ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA, ao ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE AUTORIZADO DE ENTRADA, ao ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA e ao ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO DE ENTRADA, calculados de acordo com as fórmulas seguintes:

(i) **ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA**:

$$ESTIE = \sum_{i=1}^{N} (QDRE_i - QEAE_i - QENAE_i) \times TTIE$$, onde:

ESTIE	Corresponde ao valor a ser pago em Reais pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR a título de ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA 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;
$QDRE_i$	Corresponde ao somatório das QUANTIDADES DIÁRIAS REALIZADAS DE ENTRADA para cada DIA OPERACIONAL " i " do MÊS em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR;
$QEAE_i$	Corresponde ao somatório das QUANTIDADES EXCEDENTES AUTORIZADAS DE ENTRADA para cada DIA OPERACIONAL " i " do MÊS em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR
$QENAE_i$	Corresponde ao somatório das QUANTIDADES EXCEDENTES NÃO AUTORIZADAS DE ENTRADA para cada DIA OPERACIONAL " i " do MÊS em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR
TTIE	Corresponde à TARIFA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA estabelecido no item 1.6 do Anexo III – Apêndice D

(ii) **ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA NÃO UTILIZADA**:

$$ECNU = \sum_{i=1}^{N} [QDC_i - (QDRE_i - QEAE_i - QENAE_i) - QFST_i] \times TTIE$$,

onde:

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

ECNU	Corresponde ao valor a ser pago em Reais pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR a título de ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA NÃO UTILIZADA no MÊS em questão, sendo igual a zero se o cálculo resultar negativo;
N	Corresponde ao número de DIAS OPERACIONAIS no MÊS em questão;
i	Corresponde a um determinado DIA OPERACIONAL no MÊS em questão;
QDC_i	Corresponde QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA para cada DIA OPERACIONAL " i " do MÊS em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR;
$QDRE_i$	Corresponde ao somatório das QUANTIDADES DIÁRIAS REALIZADAS DE ENTRADA para cada DIA OPERACIONAL " i " do MÊS em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR;
$QEAE_i$	Corresponde ao somatório das QUANTIDADES EXCEDENTES AUTORIZADAS DE ENTRADA para cada DIA OPERACIONAL " i " do MÊS em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR;
$QENAE_i$	Corresponde ao somatório das QUANTIDADES EXCEDENTES NÃO AUTORIZADAS DE ENTRADA para cada DIA OPERACIONAL " i " do MÊS em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR;
$QFST_i$	Corresponde ao somatório das QUANTIDADES DE GÁS não realizadas pelo CARREGADOR em decorrência de FALHA NO SERVIÇO DE TRANSPORTE, NOTIFICAÇÃO DE INTERRUPÇÃO, MANUTENÇÃO PROGRAMADA ou FORÇA MAIOR DO TRANSPORTADOR no MÊS em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR;
TTIE	Corresponde à TARIFA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA aplicável no ANO de que se trate, considerado o reajuste estabelecido no item 1.6 do Anexo III – Apêndice D

(iii) **ENCARGO DE SERVIÇO DE EXCEDENTE AUTORIZADO DE ENTRADA**:

$$\text{ESEAE} = \sum_{i=1}^{N} QEAE_i \times \text{TEAE}, \text{ onde}$$

ESEAE	Corresponde ao valor a ser pago em Reais pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR a título de ENCARGO DE SERVIÇO DE EXCEDENTE AUTORIZADO DE ENTRADA no MÊS em questão;
N	Corresponde ao número de DIAS OPERACIONAIS no MÊS em questão;

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

i	Corresponde a um determinado DIA OPERACIONAL no MÊS em questão;
$QEAES_i$	Corresponde ao somatório das QUANTIDADES EXCEDENTES AUTORIZADAS DE ENTRADA para cada DIA OPERACIONAL " i " do MÊS em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR
TEAE	Corresponde à TARIFA DE SERVIÇO DE EXCEDENTE AUTORIZADO DE ENTRADA aplicável no ANO de que se trate, considerado o reajuste estabelecido no item 1.6 do Anexo III – Apêndice D

(iv) **ENCARGO DE SERVIÇO EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO DE ENTRADA**:

$$\text{ESNAE} = \sum_{i=1}^{N} QENAE_i \times \text{TENAE}, \text{ onde}$$

ESNAE	Corresponde ao valor a ser pago em Reais pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR a título de ENCARGO DE SERVIÇO DE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO DE ENTRADA 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;
$QENAE_i$	Corresponde ao somatório das QUANTIDADES EXCEDENTES NÃO AUTORIZADAS DE ENTRADA para cada DIA OPERACIONAL " i " do MÊS em questão, convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR
TENAE	Corresponde à TARIFA DE EXCEDENTE NÃO AUTORIZADO DE ENTRADA aplicável no ANO de que se trate, considerado o reajuste estabelecido no item 1.6 do Anexo III – Apêndice D

1.2 Durante o PRIMEIRO PERÍODO DE COMISSIONAMENTO E TESTES, o ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA NÃO UTILIZADA, conforme o item 1.1 (ii) deste Anexo, não será devido pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR.

1.3 Durante o SEGUNDO PERÍODO DE COMISSIONAMENTO E TESTES e somente para efeito da determinação do ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA NÃO UTILIZADA, conforme o item 1.1 (ii) deste Anexo, a QDC estará limitada a 1.100.000 m^3/DIA, nas CONDIÇÕES DE REFERÊNCIA e para o PODER CALORIÍFICO DE REFERÊNCIA.

1.4 Em conformidade com a LEI aplicável e para efeitos tributários, o TRANSPORTADOR confirma que as notas fiscais serão emitidas pelas filiais e

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

respectivos números de identificação no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica – CNPJ constantes do Anexo V do CONTRATO.

1.5 Na forma da Cláusula Oitava do TCG, o CARREGADOR enviará uma NOTIFICAÇÃO para cobrança da penalidade por FALHA NA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO, quando aplicável. Para fins de faturamento desta penalidade, as QUANTIDADES DE GÁS empregadas no cálculo dos valores devidos serão convertidas para MMBTU, tomando por base o PCR.

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

ANEXO IV – CÁLCULO DO DESCONTO EX-ANTE

A.1 O DESCONTO EX-ANTE, aplicado à TARIFA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME TTF para a determinação da TARIFA DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA será proporcional ao risco de interrupção e determinado seguindo o critério da tabela abaixo:

Probabilidade de Atendimento da QDC	DESCONTO EX-ANTE
Entre 90,01% e 100,00%	0,10
Entre 80,01% e 90,00%	0,15
Entre 70,01% e 80,00%	0,20
Entre 60,01% e 70,00%	0,25
Entre 50,01% e 60,00%	0,30
Entre 40,01% e 50,00%	0,35
Entre 30,01% e 40,00%	0,45
Entre 20,01% e 30,00%	0,55
Entre 10,01%e 20,00%	0,65
Entre 00,01% e 10,00%	0,75

A.2 O CARREGADOR se encontra na primeira faixa de probabilidade de atendimento de demanda e dessa forma o DESCONTO EX-ANTE, aplicado à TARIFA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME TTF para a determinação da TARIFA DE TRANSPORTE INTERRUPTÍVEL DE ENTRADA desse contrato será de 10%, situação aprovada pela ANP.

A.3 Caso a ANP revise a presente tabela do item A1 deste Anexo, alterando os descontos propostos, esse anexo será revisto.

DocuSign Envelope ID: 677C9509-0B45-4C6B-8225-AF0C0CFE736F

ANEXO V – CNPJ DAS FILIAIS DO TRANSPORTADOR

FILIAL	CNPJ	ENDEREÇO
São Francisco do Conde	06.248.349/0013-67	Rodovia BA, 522, KM 6 São Francisco do Conde - BA - CEP 43.900-000

Certificado de Conclusão

Identificação de envelope: 677C95090B454C6B8225AF0C0CFE736F
Status: Concluído
Assunto: Ata CA-TAG-224 de 19.01.2021
Envelope fonte:
Documentar páginas: 100
Assinaturas: 8
Remetente do envelope:
Certificar páginas: 5
Rubrica: 0
Rejiani Benício
Assinatura guiada: Ativado
Rua Paschoal Apóstolo Pítsica, 5064 - Agronômica
Selo com EnvelopeId (ID do envelope): Ativado
FLORIANOPOLIS, SC 88020010
Fuso horário: (UTC-03:00) Brasília
rejiani.benicio@ntag.com.br
Endereço IP: 177.192.179.69

Rastreamento de registros

Status: Original
21/01/2021 11:28:30
Portador: Rejiani Benício
rejiani.benicio@ntag.com.br
Local: DocuSign

Eventos do signatário	Assinatura	Registro de hora e data
Alexandre Atallah aatallah@cdpq.com Nível de segurança: E-mail, Autenticação da conta (Nenhuma)	DocuSigned by: Alexandre Atallah 5D02AF4D6A954D0... Adoção de assinatura: Estilo pré-selecionado Usando endereço IP: 189.17.39.2	Enviado: 21/01/2021 11:51:07 Visualizado: 21/01/2021 12:27:29 Assinado: 21/01/2021 12:27:48
Termos de Assinatura e Registro Eletrônico: Aceito: 21/01/2021 12:27:29 ID: d8cd51ac-6412-489f-87f4-720c6099515d		
Eduardo Sattamini eduardo.sattamini@engie.com Diretor Presidente ENGIE BRASIL ENERGIA S.A Nível de segurança: E-mail, Autenticação da conta (Nenhuma)	DocuSigned by: 40AA68FDD4894DE... Adoção de assinatura: Desenhado no dispositivo Usando endereço IP: 147.161.129.99	Enviado: 21/01/2021 11:51:08 Visualizado: 21/01/2021 13:12:45 Assinado: 21/01/2021 13:13:03
Termos de Assinatura e Registro Eletrônico: Não disponível através do DocuSign		
Felipe Batista felipe.batista@ntag.com.br Nível de segurança: E-mail, Autenticação da conta (Nenhuma)	DocuSigned by: Felipe Batista 06397BD1BD7C4A5... Adoção de assinatura: Estilo pré-selecionado Usando endereço IP: 147.161.129.79	Enviado: 21/01/2021 11:51:08 Visualizado: 21/01/2021 11:55:35 Assinado: 21/01/2021 11:56:03
Termos de Assinatura e Registro Eletrônico: Aceito: 21/01/2021 11:55:35 ID: 7c0b13ae-e63f-4ab7-acd9-f7db123f445b		
Martin Jahan de Lestang martin.jahan@engie.com Nível de segurança: E-mail, Autenticação da conta (Nenhuma)	DocuSigned by: Martin Jahan de Lestang D4126BEFE8794BB... Adoção de assinatura: Estilo pré-selecionado Usando endereço IP: 165.225.77.61	Enviado: 21/01/2021 11:51:09 Visualizado: 21/01/2021 11:58:25 Assinado: 21/01/2021 11:58:56
Termos de Assinatura e Registro Eletrônico: Aceito: 21/01/2021 11:58:25 ID: 5b4a2ee3-6d74-4f0d-a91b-e0ac3fb3c93f		

Eventos do signatário	Assinatura	Registro de hora e data
Mauricio Bahr mauricio.bahr@engie.com CEO ENGIE BRASIL ENERGIA S.A Nível de segurança: E-mail, Autenticação da conta (Nenhuma)	DocuSigned by: Mauricio Bahr C47A23EB8FAF4DB... Adoção de assinatura: Estilo pré-selecionado Usando endereço IP: 147.161.129.115	Enviado: 21/01/2021 11:51:09 Visualizado: 23/01/2021 15:42:27 Assinado: 23/01/2021 15:42:49
Termos de Assinatura e Registro Eletrônico: Não disponível através do DocuSign		
Nathalie Lisa Viens nviens@cdpq.com Nível de segurança: E-mail, Autenticação da conta (Nenhuma)	DocuSigned by: Nathalie Lisa Viens 91759C9A383448A... Adoção de assinatura: Estilo pré-selecionado Usando endereço IP: 174.91.243.76	Enviado: 21/01/2021 11:51:08 Visualizado: 21/01/2021 11:58:05 Assinado: 21/01/2021 11:58:55
Termos de Assinatura e Registro Eletrônico: Aceito: 21/01/2021 11:58:05 ID: 3d34e7b8-1fa8-4fe0-af40-0e3ecc8ba4fb		
RAPHAEL BARREAU raphael.barreau@engie.com Diretor de Inovação ENGIE BRASIL ENERGIA S.A Nível de segurança: E-mail, Autenticação da conta (Nenhuma)	DocuSigned by: RAPHAEL BARREAU 21AB50C781384AE... Adoção de assinatura: Estilo pré-selecionado Usando endereço IP: 147.161.129.76	Enviado: 21/01/2021 11:51:09 Visualizado: 21/01/2021 14:01:00 Assinado: 21/01/2021 14:01:07
Termos de Assinatura e Registro Eletrônico: Não disponível através do DocuSign		

Eventos do signatário presencial	Assinatura	Registro de hora e data

Eventos de entrega do editor	Status	Registro de hora e data

Evento de entrega do agente	Status	Registro de hora e data

Eventos de entrega intermediários	Status	Registro de hora e data

Eventos de entrega certificados	Status	Registro de hora e data

Eventos de cópia	Status	Registro de hora e data

Eventos com testemunhas	Assinatura	Registro de hora e data

Eventos do tabelião	Assinatura	Registro de hora e data

Eventos de resumo do envelope	Status	Carimbo de data/hora
Envelope enviado	Com hash/criptografado	21/01/2021 11:51:09
Entrega certificada	Segurança verificada	21/01/2021 14:01:00
Assinatura concluída	Segurança verificada	21/01/2021 14:01:07
Concluído	Segurança verificada	23/01/2021 15:42:49

Eventos de pagamento	Status	Carimbo de data/hora

Termos de Assinatura e Registro Eletrônico

ELECTRONIC RECORD AND SIGNATURE DISCLOSURE

From time to time, ENGIE BRASIL ENERGIA S.A (we, us or Company) may be required by law to provide to you certain written notices or disclosures. Described below are the terms and conditions for providing to you such notices and disclosures electronically through the DocuSign system. Please read the information below carefully and thoroughly, and if you can access this information electronically to your satisfaction and agree to this Electronic Record and Signature Disclosure (ERSD), please confirm your agreement by selecting the check-box next to 'I agree to use electronic records and signatures' before clicking 'CONTINUE' within the DocuSign system.

Getting paper copies

At any time, you may request from us a paper copy of any record provided or made available electronically to you by us. You will have the ability to download and print documents we send to you through the DocuSign system during and immediately after the signing session and, if you elect to create a DocuSign account, you may access the documents for a limited period of time (usually 30 days) after such documents are first sent to you. After such time, if you wish for us to send you paper copies of any such documents from our office to you, you will be charged a $0.00 per-page fee. You may request delivery of such paper copies from us by following the procedure described below.

Withdrawing your consent

If you decide to receive notices and disclosures from us electronically, you may at any time change your mind and tell us that thereafter you want to receive required notices and disclosures only in paper format. How you must inform us of your decision to receive future notices and disclosure in paper format and withdraw your consent to receive notices and disclosures electronically is described below.

Consequences of changing your mind

If you elect to receive required notices and disclosures only in paper format, it will slow the speed at which we can complete certain steps in transactions with you and delivering services to you because we will need first to send the required notices or disclosures to you in paper format, and then wait until we receive back from you your acknowledgment of your receipt of such paper notices or disclosures. Further, you will no longer be able to use the DocuSign system to receive required notices and consents electronically from us or to sign electronically documents from us.

All notices and disclosures will be sent to you electronically

Unless you tell us otherwise in accordance with the procedures described herein, we will provide electronically to you through the DocuSign system all required notices, disclosures, authorizations, acknowledgements, and other documents that are required to be provided or made available to you during the course of our relationship with you. To reduce the chance of you inadvertently not receiving any notice or disclosure, we prefer to provide all of the required notices and disclosures to you by the same method and to the same address that you have given us. Thus, you can receive all the disclosures and notices electronically or in paper format through the paper mail delivery system. If you do not agree with this process, please let us know as described below. Please also see the paragraph immediately above that describes the consequences of your electing not to receive delivery of the notices and disclosures electronically from us.

How to contact ENGIE BRASIL ENERGIA S.A:

You may contact us to let us know of your changes as to how we may contact you electronically, to request paper copies of certain information from us, and to withdraw your prior consent to receive notices and disclosures electronically as follows:
To contact us by email send messages to: fabricio.schlickmann@engie.com

To advise ENGIE BRASIL ENERGIA S.A of your new email address

To let us know of a change in your email address where we should send notices and disclosures electronically to you, you must send an email message to us at fabricio.schlickmann@engie.com and in the body of such request you must state: your previous email address, your new email address. We do not require any other information from you to change your email address.

If you created a DocuSign account, you may update it with your new email address through your account preferences.

To request paper copies from ENGIE BRASIL ENERGIA S.A

To request delivery from us of paper copies of the notices and disclosures previously provided by us to you electronically, you must send us an email to fabricio.schlickmann@engie.com and in the body of such request you must state your email address, full name, mailing address, and telephone number. We will bill you for any fees at that time, if any.

To withdraw your consent with ENGIE BRASIL ENERGIA S.A

To inform us that you no longer wish to receive future notices and disclosures in electronic format you may:

i. decline to sign a document from within your signing session, and on the subsequent page, select the check-box indicating you wish to withdraw your consent, or you may;

ii. send us an email to fabricio.schlickmann@engie.com and in the body of such request you must state your email, full name, mailing address, and telephone number. We do not need any other information from you to withdraw consent.. The consequences of your withdrawing consent for online documents will be that transactions may take a longer time to process..

Required hardware and software

The minimum system requirements for using the DocuSign system may change over time. The current system requirements are found here: https://support.docusign.com/guides/signer-guide-signing-system-requirements.

Acknowledging your access and consent to receive and sign documents electronically

To confirm to us that you can access this information electronically, which will be similar to other electronic notices and disclosures that we will provide to you, please confirm that you have read this ERSD, and (i) that you are able to print on paper or electronically save this ERSD for your future reference and access; or (ii) that you are able to email this ERSD to an email address where you will be able to print on paper or save it for your future reference and access. Further, if you consent to receiving notices and disclosures exclusively in electronic format as described herein, then select the check-box next to 'I agree to use electronic records and signatures' before clicking 'CONTINUE' within the DocuSign system.

By selecting the check-box next to 'I agree to use electronic records and signatures', you confirm that:

- You can access and read this Electronic Record and Signature Disclosure; and
- You can print on paper this Electronic Record and Signature Disclosure, or save or send this Electronic Record and Disclosure to a location where you can print it, for future reference and access; and
- Until or unless you notify ENGIE BRASIL ENERGIA S.A as described above, you consent to receive exclusively through electronic means all notices, disclosures, authorizations, acknowledgements, and other documents that are required to be provided or made available to you by ENGIE BRASIL ENERGIA S.A during the course of your relationship with ENGIE BRASIL ENERGIA S.A.