



**APRESENTAÇÃO DOS COMENTÁRIOS ELABORADOS
PELA PETROBRAS QUANTO ÀS SUGESTÕES
CONSTANTES DA NOTA TÉCNICA 022/2003-SCG**

Superintendência de Comercialização e Movimentação de Gás Natural

OUTUBRO 2003



Nota Técnica 031/2003-SCG

Rio de Janeiro, 21 de outubro de 2003

Apresentação dos Comentários Elaborados pela PETROBRAS quanto às Sugestões Constantes da Nota Técnica 022/2003-SCG

Introdução

Em 19 de setembro de 2003, a PETROBRAS encaminhou o Ofício ASSESSORIA-GE/AR – 022/2003 à Superintendência de Comercialização e Movimentação de Gás Natural da Agência Nacional do Petróleo (SCG/ANP).

No referido Ofício, a estatal petrolífera destaca a aplicabilidade de grande parte dos comentários e sugestões apresentados pela supracitada Superintendência na Nota Técnica 016/2003-SCG, os quais concernem aos Contratos de Transporte e Termos e Condições Gerais (TCG) celebrados entre o Consórcio Malhas Sudeste Nordeste e a PETROBRAS.

Contudo, não obstante o reconhecimento da pertinência de diversas das alterações propostas pela SCG/ANP, a companhia alega dificuldades na implementação de algumas delas, uma vez que tais documentos, assinados em 01 de julho de 2003, são parte integrante de um pacote contratual, resultante de um longo processo de negociação junto aos agentes financiadores nacionais e internacionais.

Assim sendo, de acordo com a empresa, adotou-se uma metodologia de negociação com o intuito de apenas se incluir as recomendações que representassem modificações consideradas efetivamente essenciais. Neste sentido, algumas sugestões foram incorporadas aos Contratos de Transporte e TCG, por meio de Aditivos celebrados em 10 de outubro de 2003, ao passo que outras delas não.

À luz do exposto, a presente Nota tem como objetivo reapresentar as considerações quanto aos documentos supramencionados, realizadas pela SCG/ANP na Nota Técnica 016/2003-SCG, e expor os comentários elaborados pela PETROBRAS.

I - Considerações sobre Documentos Conexos ao Projeto Malhas

I.1 – Contrato de Transporte entre o Consórcio Malhas Sudeste Nordeste e a PETROBRAS

Cláusula 1.1.2. Objeto e Integração dos Termos e Condições Gerais

Análise SCG/ANP

A Cláusula 1.1.2 do Contrato de Transporte, intitulada “Propósito e Integração dos Termos e Condições Gerais”, dispõe que, havendo conflito entre o estabelecido no Contrato de Transporte e as disposições constantes de seus Anexos, dentre eles o TCG, o Contrato de Transporte prevalecerá.

A SCG/ANP entende, contudo, que as Partes devem esforçar-se para assegurar que não ocorram divergências entre o Contrato de Transporte e os documentos a este anexo, sobretudo, o TCG, o qual deverá ser aplicado a todos os usuários do sistema de transporte em foco.

Qualquer conflito entre o TCG e o Contrato de Transporte do Carregador original, ou mesmo contratos de novos Carregadores, poderá implicar riscos não quantificáveis às Partes, uma vez que os contratos de transporte são celebrados privadamente. A existência de divergências entre tais documentos, com a prevalência do disposto em contratos privados, pode sujeitar os agentes a Cláusulas de cunho discriminatório.

Nesse sentido, na ocorrência de conflitos entre os supracitados documentos, a SCG/ANP propõe que a Cláusula em análise apresente garantias de que os mesmos não afetarão a prestação do serviço de transporte aos demais Carregadores usuários do sistema.

Comentários PETROBRAS

Nenhuma mudança foi implementada nesta Cláusula, uma vez que, conforme sustentado pela PETROBRAS, dificilmente haverá conflitos entre as Cláusulas dos Contratos de Transporte e do TCG.

De acordo com a estatal, a prevalência do TCG em relação aos Contratos de Transporte não impediria o tratamento discriminatório por parte do Transportador. Atesta-se que a maior garantia dos Carregadores no que se refere ao tratamento discriminatório não está nesta prevalência, mas sim no poder da ANP de arbitrar conflitos entre Carregadores e Transportadores.

Cláusula 2.2. Sistema de Transporte

Análise SCG/ANP

A Cláusula 2.2, “O Sistema de Transporte”, trata da possibilidade de expansão e melhoria do sistema de transporte das Malhas Sudeste e Nordeste. Merece destaque o fato de que, de acordo com o disposto, nenhuma modificação das instalações poderá alterar a Capacidade de Transporte Contratada ou os direitos e obrigações firmados, salvo quando requerido por Lei aplicável.

A SCG/ANP entende que tal disposição pode contribuir para ampliar a segurança jurídica das Partes signatárias do Contrato. Cabe questionar, contudo, em que medida a mesma,

dada a sua rigidez, não inviabilizaria as adequações contratuais exigidas por eventuais expansões do sistema.

Outrossim, faz-se necessário que o termo “Lei” observado, neste ou em qualquer Contrato de Transporte, apresente a mesma definição constante dos Termos e Condições Gerais, a qual abarca *“todas as leis, decretos, resoluções, deliberações, ordens, normas, regulamentos, interpretações, sentenças, despachos, portarias ou forma similar de decisão proferidas ou emitidas por Autoridade Governamental aplicadas ao Transportador, ao Carregador, ao Sistema de Transporte ou ao Serviço de Transporte objeto do Contrato de Transporte”*.

Comentários PETROBRAS

Para fins de aplicação desta Cláusula, a estatal petrolífera assegura que o termo “Lei” deverá ser entendido com o significado atribuído no TCG, conforme sugerido pela SCG/ANP.

Cláusula 9.1. Operação e Manutenção

Análise SCG/ANP

A redação da Cláusula 9.1, “Operação e Manutenção”, determina que o Transportador exerça suas atividades seguindo as melhores práticas da indústria de gás natural bem como as disposições estabelecidas em Lei e no TCG.

A Cláusula foi destacada por indicar as responsabilidades às quais o Transportador está sujeito, de modo a facilitar seu controle pelas autoridades governamentais competentes.

Comentários PETROBRAS

A Cláusula foi integralmente mantida.

Capítulo XI – Encargos e Tarifas

Análise SCG/ANP

O Capítulo XI, “Encargos e Tarifas”, estabelece os critérios empregados para o cálculo das Tarifas de Transporte e das Quantidades Excedentes Autorizadas. Ademais, dispõe-se sobre o reajuste das mesmas, as obrigações concernentes ao *Ship-or-Pay* e o recálculo das Tarifas de Transporte após eventuais expansões do sistema (*roll-in*).

No entendimento da SCG/ANP, os critérios adotados estão claramente definidos ao longo do Capítulo, contudo, a metodologia tarifária não considera determinantes de custos, tais qual a distância, conforme preconiza a ANP.

Questiona-se, por fim, se não seria pertinente que as disposições supramencionadas constassem dos Termos e Condições Gerais, uma vez que devem ser aplicadas indistintamente a todos os Carregadores usuários das Malhas Sudeste e Nordeste. O Contrato de Transporte, por seu turno, deveria abranger apenas os aspectos tarifários específicos a cada Acordo.

Comentários PETROBRAS

Consonante a PETROBRAS, a presente Cláusula não foi alterada, posto que a metodologia de cálculo tarifário, postal e não por distância, foi assegurada pelo Termo de Compromisso celebrado entre a companhia e a ANP, em 08 de abril de 2003.

I.2 – Minuta dos Termos e Condições Gerais (TCG) Anexo ao Contrato de Transporte

“Section 1.1. Application. *This GTC will apply to all Transportation Agreements derived from the Open Season conducted in accordance with ANP Ordinance No. 098, dated June 22, 2001. In the event of conflict between any provision of this GTC and any provision of a given Transportation Agreement, the provisions of that Transportation Agreement shall prevail.*”

Análise SCG/ANP

A Cláusula 1.1 determina que o TCG aplicar-se-á a todos os Contratos de Transporte derivados do Concurso Aberto, a ser conduzido de acordo com a Portaria ANP nº 098/01. A SCG/ANP sugere que o trecho **“derived from the Open Season conducted in accordance with ANP Ordinance No. 098, dated June 22, 2001”** seja suprimido, uma vez que o TCG deve ser aplicado a todo Contrato de Transporte relativo às Malhas Sudeste e Nordeste.

Outrossim, conforme a análise da Cláusula 1.1.2 da Minuta de Contrato de Transporte entre o Consórcio Malhas e a PETROBRAS, em caso de conflito entre as disposições contidas em qualquer Contrato de Transporte e neste TCG, o estabelecido no Contrato de Transporte prevalecerá. Tal como exposto anteriormente, a SCG/ANP acredita que essa condição pode contrapor-se ao princípio de acesso não-discriminatório ao sistema de transporte.

Comentários PETROBRAS

Em atendimento à sugestão da SCG/ANP, o texto desta Cláusula foi alterado, com o intuito de se buscar a generalidade pretendida.

“Section 3.1. Inclusion and Expansion of Delivery or Reception Points. *The Shipper may, at any time, request the Transporter to construct additional Delivery Point or Reception Point, or to expand existing Delivery Points or Reception Points. The Shipper shall make any such request in writing to the Transporter, specifying its needs, and, subject to receipt of such additional details from the Shipper as the Transporter may reasonably request, TNS, acting on behalf of the Transporter, will evaluate the feasibility of the Shipper’s request and notify the Shipper, by means of a Notice, of its conclusions within 30 (thirty) Days of receipt of such information.*”

Análise SCG/ANP

A Cláusula acima determina que, no que se refere à inclusão e expansão dos Pontos de Entrega e Recepção, o Carregador poderá requerer ao Transportador a construção de novos Pontos bem como a expansão dos existentes. Para tanto, o Carregador deverá fazer sua solicitação por escrito, especificando suas necessidades.

Dispõe-se, ainda, que a TNS, representando o Transportador, avaliará a exequibilidade do pedido e notificará o Carregador sobre a sua conclusão, dentro de 30 dias contados a partir do recebimento das informações necessárias.

De acordo com a Minuta do Contrato de Transporte em análise, o Consórcio Malhas Sudeste Nordeste foi designado como o “Transportador”, responsável por prestar serviços de transporte de gás natural nas referidas malhas. Assim sendo, questiona-se o fato da TNS ter sido indicada como o agente avaliador das solicitações de expansão do sistema. A SCG/ANP considera que não se deve atribuir a qualquer das Partes Consorciadas responsabilidades imputáveis ao referido Consórcio.

Nesse sentido, propõe-se que tal avaliação seja realizada pelo Consórcio Transportador, o qual, na condição de agente autorizado e Parte signatária dos Contratos de Transporte, deverá ser responsável, também, pelas Notificações aos Carregadores.

Comentários PETROBRAS

Conforme proposição da SCG/ANP, as atribuições anteriormente específicas à TNS passaram ao Consórcio Transportador como um todo.

“Section 3.3. Sharing of Delivery and Reception Points.

3.3.1. Use of a Delivery Point or a Reception Point (by the Shipper) constructed for the benefit of a third party. *The Shipper under a given Transportation Agreement will have the right to share the use of a Delivery Point or a Reception Point constructed or expanded for the benefit of a third party, provided and to the extent that the following conditions are satisfied:*

- (a) the existence of capacity that may be made available at the Delivery Point or Reception Point, provided that the obligations established in each of the Transportation Agreements executed by the Transporter in relation to that Delivery Point or Reception Point are fulfilled;*
- (b) the execution of a Sharing Agreement among the Shipper, the Transporter and the other shippers that will share such Delivery Point or Reception Point; and*
- (c) the payment by the Shipper of the portion corresponding to the duly adjusted historical cost of construction and/or expansion of such Delivery Point or Reception Point, that will be transferred by the Transporter to the shipper that paid for the construction and/or expansion of the Delivery Point or Reception Point.*

3.3.2. Use of a Delivery Point or a Reception Point (by a third party) constructed for the benefit of the Shipper. *The Transporter shall not allow the use by another shipper of the Delivery Point or Reception Point constructed for the benefit of the Shipper, unless the following conditions are duly observed:*

- (a) the existence of capacity that may be made available at that Delivery Point or Reception Point, provided that the obligations established in each of the Transportation Agreements executed by the Shipper in relation to that Delivery Point or Reception Point are fulfilled by the Transporter;*
- (b) the execution of the Sharing Agreement among the Shipper, the Transporter and the other shipper that will share such Delivery Point or Reception Point, and*
- (c) the payment by the other shipper of the portion corresponding to the duly adjusted historical cost of construction and/or expansion of such Delivery Point or Reception Point, that will be transferred by the Transporter to the Shipper.”*

Análise SCG/ANP

As Subcláusulas 3.3.1 e 3.3.2, da Cláusula 3.3, discorrem sobre o compartilhamento de Pontos de Entrega e Recepção.

A SCG/ANP propõe que as supracitadas Subcláusulas sejam condensadas em uma mesma Cláusula, devido às condições exigidas para a utilização comum de Pontos serem as mesmas tanto para os casos nos quais o Carregador é o proprietário das instalações, como nos casos em que o Ponto pertence a um Terceiro. A seguir, descrevem-se as referidas condições:

- (a) a existência de capacidade no sistema, considerando o cumprimento de todos os contratos de transporte;
- (b) a execução do Acordo de Compartilhamento entre o Carregador, o Transportador e demais Carregadores que compartilharão os Pontos de Entrega e/ou Recepção; e
- (c) o pagamento, pelo Carregador, da quantia, devidamente corrigida, referente aos custos de construção e/ou expansão dos Pontos de Entrega e/ou Recepção.

Comentários PETROBRAS

Considerando que a proposta de alteração da SCG/ANP não visava modificar a essência da Cláusula, optou-se por mantê-la dividida em duas Subcláusulas. Tal divisão pretende facilitar a compreensão do que significam:

“(i) condições exigidas pelo carregador contratante ao Transportador que, uma vez atendidas, afastam quaisquer obstáculos ao Transportador para que este permita o uso compartilhado, por outros carregadores, de um ponto de recepção ou de entrega construído para o carregador contratante; e

(ii) condições exigidas do carregador contratante pelo Transportador que, uma vez atendidas, afastam quaisquer obstáculos ao carregador contratante para que exerça o direito ao uso compartilhado de um ponto de recepção ou de entrega construído para terceiros.”

“Chapter XI – System Use Gas.

Section 11.1. Supply of the System Use Gas. *The Shipper will be responsible for the delivery to the Transporter of the System Use Gas requested by the Transporter under the terms of the applicable Transportation Agreement in accordance with the terms set forth herein. The percentage of System Use Gas required by the Transporter on any Day will be estimated on a Monthly basis by the Transporter in accordance with Section 12.1.2, based on the Thermo-Hydraulic Simulation Model. Such percentage shall be multiplied by the sum of the Requested Quantities at the Delivery Points on such Day under the terms of the applicable Transportation Agreement to give the System Use Gas, which shall be made available by the Shipper to the Transporter at the Reception Point in addition to the Requested Quantity at the Reception Point. That percentage may be revised by agreement of the Parties at any time.*

11.1.1. The System Use Gas actually utilized by the Transporter during each Month will be proportionally allocated (based on their respective use of the Transportation System in that Month) among the Shipper and any other shippers who have contracted with the Transporter for the provision of transportation services in relation to the Transportation System, taking into account the Realized Quantities at the Delivery Points during such Month.

Análise SCG/ANP

Destacou-se a Cláusula 11.1, a qual trata do fornecimento de Gás para Uso no Sistema, pelo fato da mesma encontrar-se em discussão no âmbito das rodadas de negociações dos Termos e Condições Gerais para a prestação do serviço de transporte, realizadas entre a TBG e os Carregadores interessados em participar da expansão do Gasoduto Bolívia-Brasil (GASBOL).

Os Carregadores participantes das referidas negociações entendem que esta Cláusula, cuja redação é equivalente àquela constante do TCG do Concurso Aberto, é vaga e não reflete os custos aos quais estarão sujeitos nem as discrepâncias em relação ao Carregador original.

Na Minuta de Contrato de Transporte em análise, Seção 6.1, estabelece-se que o percentual de gás para uso no sistema deverá ser acordado privadamente entre as Partes, antes do período de Comissionamento e Testes, tendo como referência o Modelo de Simulação Termo-Hidráulica. Isto posto, a SCG/ANP considera premente a criação de dispositivos que garantam, após a entrada de novos Carregadores, critérios equânimes de alocação de gás para uso no sistema, que devem estar estipulados no TCG, sendo, portanto, conhecidos por todos os agentes.

Outrossim, esta Superintendência entende que, na Subcláusula 11.1.1., o trecho **“among the Shipper and any other shippers”** deveria ser substituído por **among the Shippers**, a fim de se evitarem distinções discriminatórias entre os Carregadores usuários do sistema de transporte.

Comentários PETROBRAS

Conforme sugerido pela SCG/ANP, determinou-se que a quantidade de Gás para Uso no Sistema deverá ser alocada proporcionalmente entre os diversos Contratos de Transporte. Outrossim, incluiu-se a Subcláusula 11.1.1.1, a qual estabelece que a quantidade de Gás para Uso no Sistema não deverá ser elevada em função do aumento do consumo decorrente da necessidade de atendimento ao novo Contrato do Transportador com um Terceiro Carregador.

“Section 12.3. Scheduling of Authorized Overrun Quantity. The Transporter may, subject to observing the scheduling priorities established in Section 12.10, schedule any requested Quantities above the Contracted Transportation Capacity, as Authorized Overrun Quantities.”

Análise SCG/ANP

A SCG/ANP identifica, na Cláusula “Programação de Quantidades Excedentes Autorizadas”, aspectos positivos, haja vista que o Transportador deverá seguir as disposições da Cláusula 12.10, priorizando o Serviço de Transporte Firme – prestado a todos os Carregadores – em relação às Quantidades Excedentes Autorizadas.

Comentários PETROBRAS

A Cláusula foi integralmente mantida.

“Section 12.10. Scheduling Priority. *With due observance of the Contracted Transportation Capacity under the applicable Transportation Agreement, if, on any Day, the Transportation Capacity is insufficient to meet the requisitions of the Shipper, the transporter will establish the scheduled Quantities in accordance with the following order of priority:*

(a) First: the requested Quantities for Firm Transportation Services (excluding Authorized Overrun Quantities) under the terms of the applicable Transportation Agreement;

(b) Second: the requested Quantities for Firm Transportation Services in respect of Authorized Overrun Quantities under the terms of the applicable Transportation Agreement; and

(c) Third: the requested Quantities for Non-Firm Transportation Services under the terms of the applicable Transportation Agreement.

12.10.1. *Should an allocation under a same priority category be necessary under more than one Transportation Agreement, the requested Quantities in each such category under such Transportation Agreements as are governed by this GTC will be scheduled on a pro-rata basis.*

Análise SCG/ANP

A Cláusula 12.10 define a Prioridade de Programação em casos de insuficiência de capacidade de transporte, de acordo com a seguinte ordem:

- (a) primeira: Quantidades Requisitadas, nos termos dos contratos de transporte, para Serviço de Transporte Firme;
- (b) segunda: Quantidades Excedentes Autorizadas, nos termos dos contratos de transporte, para Serviço de Transporte Firme; e
- (c) terceira: Quantidades Requisitadas, nos termos dos contratos de transporte, para Serviço de Transporte Interruptível.

Havendo necessidade de alocação dentro de uma mesma prioridade, as Quantidades Requisitadas dentre os diversos contratos de transporte serão programadas de forma *pro rata*.

A SCG/ANP sugere que a redação da Cláusula 12.10 estabeleça que suas disposições sejam atendidas **na ausência de uma regulamentação aplicável**.

Ressalta-se, ainda, que as determinações desta Cláusula representam um avanço em relação aos contratos de transporte anteriormente celebrados no âmbito da indústria brasileira de gás natural, dado que, nestes últimos, a prioridade de programação das quantidades de gás, em caso de restrição da capacidade de transporte, era do Carregador original, independente da modalidade de serviço prestado.

Comentários PETROBRAS

A proposta de inclusão da expressão “na ausência de uma regulamentação aplicável” não foi atendida, uma vez que, segundo a PETROBRAS, esta ressalva implicaria riscos e incertezas para as relações contratuais ora em análise.

“Section 14.2. Allocation of Volumes.

14.2.1. *The Transporter will allocate the Realized Quantities at each Reception Point in accordance with the information provided by the transporters of the pipelines interconnected with that Reception Point. Whenever the necessary information for allocation of volumes is not available for the Transporter, the criteria for each Reception Point shall only be modified if a unanimous arrangement among the Transporter and all of the shippers utilizing such Reception Point is obtained.*

14.2.2. *The Realized Quantities at the Delivery Points shared by the Shipper and other shipper(s) will be allocated according to the terms and conditions established in the relevant Sharing Agreement.”*

Análise SCG/ANP

A Cláusula 14.2, “Alocação de Volumes”, dispõe que o Transportador alocará as Quantidades Realizadas em cada Ponto de Recepção de acordo com a informação fornecida pelos Transportadores dos gasodutos interconectados. Quando a informação para a alocação de volumes não estiver disponível, a ordem de prioridade estipulada na Cláusula 12.10 aplicar-se-á. O critério de alocação somente será modificado caso seja ratificado Acordo unânime entre o Transportador e os Carregadores usuários daquele Ponto.

Diante do exposto, a SCG/ANP sugere a celebração de Acordos Operacionais de Balanceamento (OBAs) entre Transportadores interconectados, os quais têm por objetivo tornar mais eficientes e confiáveis as operações do sistema, estabelecendo as condições para a alocação das quantidades de gás entregues e/ou retiradas em determinado Ponto. Vale sublinhar, ainda, que o principal papel do OBA é definir as obrigações dos Transportadores com relação à administração dos desequilíbrios no ponto de interconexão.

Comentários PETROBRAS

A sugestão da SCG/ANP no que concerne à celebração de Acordos Operacionais de Balanceamento foi contemplada pela companhia.

“Section 15.2. Variations.

The Shipper will use commercially reasonable efforts to ensure that, on each Day:

(i) the Realized Quantities at the Reception Points are equal to the Scheduled Quantities at the same Reception Points, allowing a maximum tolerance of 5% (five percent), either below or above, in relation to the Scheduled Quantities at the Reception Points;

(ii) the Realized Quantities at the Delivery Points are equal to the Scheduled.”

Análise SCG/ANP

A Cláusula 15.5, "Variações", estabelece que as Quantidades Realizadas nos Pontos de Recepção devem ser iguais às Programadas nos mesmos, permitindo tolerância máxima de 5%, para cima ou para baixo, de variação entre elas. O mesmo se aplica às Quantidades Realizadas nos Pontos de Entrega.

Importante salientar, principalmente, que esta Superintendência julga indispensável a aplicação da mesma metodologia e percentual, indiscriminadamente, a todos os Carregadores usuários da rede.

Comentários PETROBRAS

A Cláusula foi integralmente mantida.

"Section 15.3. Imbalances.

15.3.1. *The Shipper will use commercially reasonable efforts to control and adjust its operations in relation to a given Transportation Agreement, in such a manner as to try to ensure that, after the COD, the Realized Quantities at the Reception Points (net of System Use Gas, Quantities supplied to correct Imbalances and any additional Gas for Line Pack) are equal, on each Day, to the Realized Quantities at the Delivery Points on the same Day.*

15.3.2. *Despite the efforts made by the Shipper, an Imbalance may occur. The Transporter will coordinate the Realized Quantities under each Transportation Agreement and, based on available information, will notify the Shipper of any Imbalance that has occurred or that may occur if corrective measures are not taken. Each Party will use its commercially reasonable efforts to cooperate to minimize and eliminate any Imbalance that may occur.*

15.3.3. *Under a given Transportation Agreement, if, on any given Day, the Cumulative Imbalance is greater than 5% (five percent) of the corresponding Contracted Transportation Capacity, then the Transporter shall have the right to establish the Schedule Quantities at the Reception Points and the Scheduled Quantities at the Delivery Points, subject to Section 15.3.4, making the necessary adjustments to the corresponding requested quantities in order to achieve the reduction of the Cumulative Imbalance to a level within the tolerance range of 5% (five percent) of the Contracted Transportation Capacity of such Agreement.*

15.3.4. *In order for the Transporter to be entitled to its rights under Section 15.3.4 above, the following must have had occurred:*

(a) the Transporter shall have notified the Shipper, by means of a Notice, about the immediate necessity to reduce the Cumulative Imbalance no later than 11:00 a.m. on the Business Day prior to the Day on which such reduction is to come into force; and;

(b) the Shipper shall have not taken the necessary measures to reduce the Cumulative Balance within the following Business Day after having received the Notice mentioned above, to reduce the cumulative Imbalance to a level lower than 5% of the arithmetic average of the Realized Quantities at the Delivery Points for the 30-Day period prior to the Day in question.

Análise SCG/ANP

A Cláusula 15.3, “Desequilíbrios”, determina os procedimentos os quais o Transportador e o Carregador deverão seguir no sentido de manter o equilíbrio do sistema.

De acordo com a Subcláusula 15.3.2, o Transportador deverá coordenar as Quantidades Realizadas referentes a cada Contrato de Transporte e, baseado na avaliação das informações recebidas, notificará o Carregador de qualquer desequilíbrio que tenha ocorrido ou possa ocorrer se medidas corretivas não forem tomadas.

Na Subcláusula 15.3.3, dispõe-se que, dado um Contrato de Transporte, se, em qualquer Dia, o Desequilíbrio Acumulado for maior que 5% da Capacidade Contratada de Transporte correspondente, o Transportador terá o direito de estabelecer as Quantidades Programadas em cada Ponto de Recepção e Entrega, fazendo os ajustes necessários nas Quantidades Requisitadas, a fim de reduzir-se o Desequilíbrio Acumulado a um patamar de até 5% da Capacidade Contratada de Transporte.

Estabelece-se, ainda, na Subcláusula 15.3.4, que, para o Transportador assim proceder, os seguintes eventos devem ser observados: (a) o Transportador notificar o Carregador sobre a necessidade imediata de reduzir-se o Desequilíbrio acumulado, até às 11 horas da manhã do Dia útil anterior ao Dia no qual tal redução será aplicada e (b) o Carregador não tomar as medidas necessárias para reduzir o Desequilíbrio Acumulado, no Dia útil subsequente ao recebimento da Notificação, para reduzir tal Desequilíbrio a um nível inferior a 5% da média aritmética das quantidades realizadas nos Pontos de Entrega, para o período de 30 Dias anteriores à data em questão.

Cumpra-se notar que tolerâncias de desequilíbrio são, normalmente, estabelecidas segundo critérios técnicos, conforme o grau de utilização do sistema de transporte. Por esse motivo, em alguns sistemas, os percentuais de tolerância variam sazonalmente. Destarte, a SCG/ANP reputa recomendável a definição de um intervalo de tolerância consoante a utilização do sistema.

Não obstante, a partir da análise da Cláusula em tela, esta Superintendência depreende que os procedimentos para a correção de desequilíbrios estão claramente definidos. Destaca-se, como aspecto positivo, a possibilidade do Transportador intervir para a manutenção do equilíbrio do sistema caso o Carregador não o faça.

Comentários PETROBRAS

No que se refere à sugestão da SCG/ANP quanto ao estabelecimento de percentuais de tolerância que variassem sazonalmente, a PETROBRAS entende que o problema de variações sazonais de consumo não existe no mercado brasileiro de gás. Assim sendo, tal alteração não se justificaria, inclusive porque o Transportador pode intervir no Sistema de Transporte para a restauração do equilíbrio.

Section 15.4. Damages.

15.4.1. Damages for Non-Authorized Overrun Quantity. *Without prejudice to any damages payable in accordance with Section 15.4.2, for any Non-Authorized Overrun Quantity, on any Day, the Shipper will pay to the Transporter, by way of liquidated damages the amount equal to the product of the Non-Authorized Quantities multiplied by 200% (two hundred percent) of the Transportation Rate under the applicable Transportation Agreement.*

15.4.2. Damages for Inadmissible Variation. *If, under a given Transportation Agreement, on any Day (i) the sum of Quantities of Gas delivered by the Shipper at the Reception Points by more than 5% (five per cent) or (ii) the sum of the Quantities of Gas received by the Shipper at the Delivered Points differs from the sum of Scheduled Quantities made available at the Delivered Points, the Shipper shall pay to the Transporter, by way of damages, the amount equal to the losses and Damages incurred by Transporter provided that such Losses and Damages are duly evidenced.*

15.4.3. Damages for Cumulative Imbalance. *Under a given Transportation Agreement, if the Shipper does not correct the Cumulative Imbalance after receiving an Imbalance Notice, in accordance with the terms established in Section 15.3.4, and in consequence the Transporter has incurred any Losses and Damages the Shipper shall pay to the Transporter by way of damages, the amount equal to the Losses and Damages are duly evidenced. However, the Shipper will not be liable to pay such Losses and Damages if the Transporter has not exercised its rights under Section 15.3.3.*

15.4.4. Cumulative Imbalance After the Termination of the Transportation Agreement. *Without prejudice to the provisions of Section 15.4.3, if by the expirations of the Validity Term of a given Transportation Agreement, of the day of its earlier termination the Shipper, within 10 (ten) Days from the expiring of the Validity term or the date of the earlier termination shall either: (i) replace the corresponding Quantities of Gas in order to reduce to zero the Cumulative Imbalance, in case it is negative, or (ii) exercise its rights to retrieve the corresponding Quantities of Gas in order to reduce to zero the Cumulative Imbalance, in case it is positive. In case the Shipper does not exercise its rights under item (ii) within the time frame mentioned herein, the Shipper will lose its entitlement to request and exercise such right.*

Análise SCG/ANP

A Cláusula 15.4, “Penalidades”, determina as multas a serem aplicadas aos Carregadores sobre Quantidades Excedentes Não-Autorizadas, Variações Inadmissíveis e Desequilíbrios.

A SCG/ANP enfatiza que tais penalidades devem ser aplicadas, indiscriminadamente, a todos os usuários da rede. Essa afirmação advém, sobretudo, dos conflitos identificados durante o processo de elaboração do Contrato de Transporte e TCG para a expansão do GASBOL. Naquelas circunstâncias, as disposições sobre penalidades nos referidos documentos diferiam das determinações dos contratos originais, celebrados entre a TBG e a PETROBRAS, sujeitando os agentes a condições desiguais de competição.

Ademais, no que diz respeito às Subcláusulas 15.4.2. e 15.4.3., “Penalidades sobre Variações Inadmissíveis” e “Penalidades sobre Desequilíbrios Acumulados”, não são definidas, objetivamente, as penalidades às quais os Carregadores estariam sujeitos, restringindo-as a casos nos quais o Transportador sofra Perdas e Danos. Propõe-se, portanto, a aplicação de penalidades em qualquer situação de descumprimento da

tolerância permitida, de modo a reduzir, ao máximo, as Variações e os Desequilíbrios no sistema de transporte.

Comentários PETROBRAS

A redação desta Cláusula foi mantida. Segundo a PETROBRAS, o dever de indenizar deve limitar-se às perdas e danos sofridos pelo Transportador devido ao Desequilíbrio, exceto no caso da ANP definir penalidades objetivas.

“Chapter XVII. Responsibility of the Parties

Section 17.1. Indemnification and Penalties.

Without prejudice to the provisions of this GTC, each Transportation Agreement will regulate the responsibility of the Transporter and Shipper with respect to the breaches of their contractual obligations thereunder, as well as the applicable liabilities flowing from such breaches.”

Análise SCG/ANP

A Cláusula 17.1, “Inadimplementos e Penalidades” estabelece que, sem prejuízo das disposições do TCG, cada Contrato de Transporte regulará as responsabilidades do Transportador e do Carregador quanto ao descumprimento de suas obrigações contratuais, bem como as responsabilidades advindas de tal descumprimento.

A SCG/ANP considera que as responsabilidades a que se refere a Cláusula 17.1 deveriam ser reguladas pelo TCG e não pelos Contratos de Transporte.

Comentários PETROBRAS

A sugestão da SCG/ANP foi acatada. A Cláusula 17.1 do TCG passou a dispor sobre tais Penalidades, conforme a Cláusula 14.2 dos Contratos de Transporte celebrados no âmbito das malhas Sudeste e Nordeste.

“Section 18.1. Rates

Each Transportation Agreement will establish the rules related to the rates applicable to provision of the Firm Transportation Service and the Non-Firm Transportation Service.”

Análise SCG/ANP

A Cláusula 18.1, “Tarifas”, dispõe que cada Contrato de Transporte estabelecerá as regras relativas às tarifas aplicáveis aos Serviços de Transporte Firme e Interruptível, respectivamente.

Novamente, a SCG/ANP julga pertinente notar que as regras abarcadas pela Cláusula 18.1 deveriam estar estabelecidas no TCG e não nos Contratos de Transporte, cabendo constar destes últimos as variáveis específicas, aplicáveis a cada um dos Acordos firmados.

Comentários PETROBRAS

Consonante a PETROBRAS, os critérios tarifários de cada Contrato de Transporte deverão refletir as especificidades referentes aos respectivos processos negociais, não cabendo, portanto, sua inserção nos Termos e Condições Gerais.

II – Considerações Finais

A partir da análise dos Contratos e Termos e Condições Gerais Aditados e Consolidados concernentes à prestação do serviço de transporte nas malhas Sudeste e Nordeste, observa-se que, embora algumas sugestões propostas pela SCG/ANP tenham sido contempladas nos referidos documentos, aquelas Cláusulas as quais favorecem o tratamento discriminatório aos Carregadores mantiveram-se inalteradas. Dentre estas, destacam-se as Cláusulas que estabelecem a individualização dos cálculos tarifários para a prestação do serviço de transporte firme do gás nas supracitadas malhas. Cumpre notar, todavia, que tal determinação é preceituada pelo Termo de Compromisso celebrado entre a ANP e a PETROBRAS, em 08 de abril de 2003.