



**SUPERINTENDENCIA DE
HIDROCARBUROS
SISTEMA DE REGULACIÓN SECTORIAL**

2. Que **GTB** presentó un nuevo cronograma de frecuencias de calibración de los equipos de medición, incluyendo el cambio instruido mediante la Resolución Administrativa SSDH N° 0798/06 de 7 de junio de 2006, referente a modificar la frecuencia de calibración de los equipos de medición de 5 a 3 años.
3. Que conforme lo instruido por la Superintendencia General del SIRESE, **GTB** presentó una nueva redacción para la subsección D.1 "Presión y Recepción" que establece que las partes podrán contratar una presión distinta en combinación con el concesionario de transporte interconectado al Punto de Recepción más cercano, siempre y cuando se garantice una operación segura, eficiente y que preserve el cumplimiento de las obligaciones asumidas por el Transporte en los Contratos de Transporte Bolivia.
4. Que **GTB** presentó el cambio de la norma ASTM 3588 por la norma ISO 6976, cambio realizado en conformidad con el contrato de Transporte Bolivia, mismo que permitirá un cálculo más preciso de la energía.

Que en virtud a lo expuesto y luego de analizados los **TCGS**, en las subsecciones correspondientes, el Informe DEF 0099/2007 de 8 de marzo de 2007, concluyó que dicho documento fue puesto a consideración de los Cargadores de **GTB** y que cumple con la normativa vigente, por lo que finalmente recomendó su aprobación.

CONSIDERANDO

Que el artículo 31 de la Ley de Hidrocarburos N° 3058 de 17 de mayo de 2005, reconoce al transporte de hidrocarburos como una actividad hidrocarburífera de interés y utilidad pública y por tanto goza de protección del Estado.

Que el artículo 91 del mismo cuerpo legal señala que la actividad de transporte de hidrocarburos por ductos, se rige por el principio de Libre Acceso en virtud del cual toda persona tiene derecho, sin discriminación, de acceder a un ducto.

Que el Reglamento de Transporte de Hidrocarburos por Ductos, aprobado mediante Decreto Supremo 29018 de 31 de enero de 2007 (RTHD), en su artículo 46 establece que los concesionarios están obligados a permitir el Libre Acceso indiscriminado de terceros a la capacidad disponible de transporte de sus respectivos ductos.

Que asimismo, el artículo 47 del RTHD especifica que los concesionarios, en consulta con sus cargadores, deberán acordar los **TCGS** de transporte de acuerdo con las disposiciones establecidas en el RTHD.

Que de acuerdo a lo establecido en el artículo 49 del RTHD, la **SH** es la encargada de aprobar los **TCGS** de las empresas concesionarias del servicio de transporte de hidrocarburos por ductos. Que en virtud a lo expuesto, **GTB** presentó a la **SH** los **TCGS**, solicitando su aprobación, mismos que al cumplir con la normativa vigente, corresponden ser aprobados, en las subsecciones correspondientes.

POR TANTO:

El Superintendente Interino de Hidrocarburos del Sistema de Regulación Sectorial - SIRESE, en uso de las facultades conferidas por la Ley SIRESE N° 1600 de 28 de octubre de 1994, la Ley de Hidrocarburos N° 3058 de 17 de mayo de 2005, la Ley de Procedimiento Administrativo N° 2341 de 23 de abril de 2002 y el Reglamento de la Ley de Procedimiento Administrativo para el Sistema de Regulación Sectorial - SIRESE, aprobado mediante Decreto Supremo N° 27172 de 15 de septiembre de 2003.

RESUELVE:

PRIMERO.- En cumplimiento a lo dispuesto por las Resoluciones Administrativas No. SSDH No. 0798/2006 de 7 de junio de 2006 emitida por la Superintendencia de Hidrocarburos, por la No 1217 de fecha 6 de septiembre de 2006 emitida por la Superintendencia General del SIRESE y atendiendo las solicitudes de **GTB**, se dispone **APROBAR** las modificaciones a las subsecciones A.56 "Imposibilidad Sobrevenida"; A.77 "Peligro Operativo"; D.1 "Presión de Recepción"; F.3 "Calibración de Equipos de Medición"; y el cambio de la norma ASTM - D3588 por la norma ISO 6976 del documento denominado "Términos y Condiciones Generales para el Servicio de Transporte de Gas Natural en el Sistema de Gas TransBoliviano S.A." aprobado mediante Resolución Administrativa SSDH No. 0062/2006 de 19 de enero de 2006, correspondiente a la

Mader Alexander - Interino
 ASesor JURIDICO
 SUPERINTENDENCIA DE HIDROCARBUROS
 SIRESE



**SUPERINTENDENCIA DE
HIDROCARBUROS
SISTEMA DE REGULACIÓN SECTORIAL**

Concesión Administrativa extraordinaria para el gasoducto de exportación entre la planta de gas de la localidad de Río Grande y la frontera Boliviano – Brasileña, otorgada mediante Resolución Administrativa SSDH N° 0358/1997 de 26 de julio de 1997, a favor de la empresa Gas TransBoliviano S.A..

SEGUNDO: Como efecto de lo dispuesto en el artículo precedente, queda vigente el documento denominado "Términos y Condiciones Generales para el Servicio de Transporte de Gas Natural en el Sistema de Gas TransBoliviano S.A." que consta en Anexo I a la presente Resolución Administrativa y que incluye las modificaciones aprobadas.

Notifíquese por cédula a **GTB, YPFB y PEBO** de conformidad a lo dispuesto por el inciso b) del artículo 13 del Reglamento de la Ley de Procedimiento Administrativo para el Sistema de Regulación Sectorial - SIRESE, aprobado por Decreto Supremo N° 27172 de 15 de septiembre de 2003.

Ing. Mario Adrián Martínez
SUPERINTENDENTE INTERINO DE HIDROCARBUROS

Es conforme:

Jenny Reyes Learto
DIRECTORA JURÍDICA

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Ma. Teresa Fonce Fernandez
ASESORA JURÍDICA
REGIONAL SANTA CRUZ
SUPERINTENDENCIA DE HIDROCARBUROS

Walter Higuera Paredes
ASESOR JURÍDICO
SIRESE

ANEXO I

Términos y Condiciones Generales para el Servicio de Transporte de Gas Natural en el Sistema de Gas TransBoliviano S.A.

	Página
A. DEFINICIONES	2
B. ESPECIFICACIONES DE CALIDAD-ENTREGAS DENTRO Y FUERA DEL SISTEMA DEL TRANSPORTADOR	13
C. IMBALANCES	16
D. PRESIÓN	18
E. MEDICIÓN	19
F. INSTALACIONES Y OPERACIÓN DE LOS EQUIPOS DE MEDICIÓN	20
G. CUSTODIA Y CONTROL DE GAS	21
H. IMPOSIBILIDAD SOBREVENIDA	22
I. ESTIPULACIONES DE PROCEDIMIENTO OPERATIVO	23
J. NOMINACIÓN Y PROGRAMACIÓN DE CAPACIDAD	24
K. PRIORIDADES DE PROGRAMACIÓN Y REDUCCIÓN	25
L. SECCION ELIMINADA	25
M. SOLVENCIA CREDITICIA	26
N. FACTURACIÓN Y PAGO	26
O. GAS PARA USO DEL SISTEMA Y GAS NO CONTABILIZADO	29
P. TERMINACION POR FALTA DE PAGO	31
Q. SOLUCIÓN DE CONTROVERSAS	31
R. TARIFAS POR LOS SERVICIOS	32
S. LEY APLICABLE	33
T. CESIÓN DE CONTRATOS	33
U. REQUISITOS DE INFORMACIÓN OPERATIVA	33
ANEXO A - ACUERDO DE NOMINACIÓN Y PROGRAMACIÓN	34
ANEXO B - CATÁLOGO DE PUNTOS	37
ANEXO C - PROCEDIMIENTO DE CONVERSIONES	39

A. DEFINICIONES

Las siguientes definiciones tienen el mismo significado en plural o singular y serán aplicadas en el Contrato, así como en cualquier acuerdo complementario y en todos los avisos y comunicaciones realizados con referencia a los mismos.

- A.1. "Acuerdo de Balance Operacional" o también conocido como "OBA" que significa en Inglés "Operational Balancing Agreement". Es un acuerdo entre el Transportador y Otro Transportador el cual especifica los procedimientos para administrar variaciones y asignaciones operacionales y oficiales en un punto de interconexión.
- A.2. "Acuerdo de Interconexión" es el acuerdo suscrito entre el Transportador y un tercero el cual especifica los procedimientos para que éste último se conecte al Sistema del Transportador. El Transportador elaborará un Modelo de Acuerdo de Interconexión, mismo que será puesto en conocimiento de la Superintendencia y de los Cargadores.
- A.3. "Acuerdo de Nominación y Programación" consiste en el acuerdo suscrito entre el Transportador, el Cargador y/o Otros Transportadores (ver Anexo A).
- A.4. "Agente" es un tercero debidamente autorizado, en forma escrita, por una de las Partes.
- A.5. "Banco Solvente" una institución financiera que tiene una clasificación de riesgo internacional de por lo menos A2 por parte de Moodys o A por parte de Standard y Poors.
- A.6. "BTU" es la sigla en Inglés de British Thermal Unit que traducido al idioma Español significa Unidad Térmica Británica. Consiste en la cantidad de calor requerida para elevar la temperatura de una libra (avoirdupois) (1 lb.) de agua pura desde cincuenta y ocho coma cinco (58,5°F) grados Fahrenheit hasta cincuenta y nueve coma cinco (59,5°F) grados Fahrenheit a una presión absoluta de catorce coma seiscientos noventa y seis libras por pulgada cuadrada (14,696 psia). Un millón de Unidades Térmicas Británicas (1.000.000 de BTU) se expresa MMBtu.
- A.7. "Caloría" (cal) es la cantidad de calor necesaria para elevar en un grado Celsius (1°C) la temperatura de un gramo de agua que se encuentra a quince grados Celsius (15°C) a la presión de 1.01325 Bar (101.325 kilopascales). Kilo Caloría (Kcal) se refiere a un mil unidades de Calorías.
- A.8. "Cantidad" significa el Gas medido en MMBtu.
- A.9. "Cantidad Nominada" Es la Cantidad de Gas que el Cargador nombra al Transportador, para la recepción de Gas en el Punto de Recepción y la Cantidad de Gas para la entrega en el Punto de Entrega.
- A.10. "Cantidad Programada" Es la Cantidad de Gas que el Transportador programa para el Cargador, para la recepción de Gas en el Punto de Recepción y la Cantidad de Gas (incluyendo el Gas Utilizado por el Sistema Brasil o el Gas Utilizado por el Sistema Corriente Abajo, conforme el caso) para la entrega en el Punto de Entrega.
- A.11. "Cantidad Máxima Diaria" o "MDQ" es la Cantidad máxima de Gas que el Cargador tiene derecho a recibir en un Punto de Entrega, en cualquier Día, de acuerdo con el Contrato. La MDQ deberá ser establecida en el Contrato.

- A.12. "Cantidad Máxima Diaria de Transporte" o "MAXDTQ" es la Cantidad máxima de Gas que el Cargador tiene derecho a recibir en todos los Puntos de Entrega, en cualquier Día, de acuerdo con el Contrato. La MAXDTQ deberá ser establecida en el Contrato.
- A.13. "Cantidades TCQ Flex" significa las Cantidades de Gas que superan el TCQ más el Gas Utilizado por el Sistema, para el correspondiente Día, con la condición de que la totalidad de las Cantidades Programadas TCQ mas TCQ Flex en una Semana no excedan el TCQ Semanal Acumulado más el correspondiente Gas Utilizado por el Sistema.
- A.14. "Cantidades Adicionales TCQ" significa Cantidades Nominadas por YPFB de conformidad con el Contrato de Transporte TCQ Bolivia por encima del TCQ (Contenido Calorífico) más el correspondiente Gas Utilizado por el Sistema que: a) es adicional a Cantidades TCQ Flex y b) no están sujetas a un Cargo por Sobrecarga Autorizada. Las Cantidades Adicionales TCQ incluyen: Cantidades de Gas no transportadas bajo el Contrato de Transporte TCQ Bolivia que serán restituidas como Gas de reposición ("Make Up"), volúmenes de Gas para empaquetado de línea ("Line Pack") al Brasil, gas de purga al Brasil más el correspondiente Gas Utilizado por el Sistema y otras Cantidades con un promedio de Poder Calorífico Superior mayor que 9200 kcal/m³ y que no exceda de 9400 kcal/ m³, Cantidades que no están sujetas a un Cargo por Sobrecarga Autorizada.
- A.15. "Cantidades Adicionales TCO" significa Cantidades Nominadas por YPFB de conformidad con el Contrato de Transporte TCO Bolivia por encima del TCO (Contenido Calorífico) más el correspondiente Gas Utilizado por el Sistema que no están sujetas a un Cargo por Sobrecarga Autorizada. Las Cantidades Adicionales TCO incluyen: Cantidades de Gas no transportadas bajo el Contrato de Transporte TCO Bolivia que serán restituidas como Gas de reposición ("Make Up"), volúmenes de Gas para empaquetado de línea ("Line Pack") al Brasil, gas de purga al Brasil más el correspondiente Gas Utilizado por el Sistema y otras Cantidades con un promedio de Poder Calorífico Superior mayor que 9200 kcal/m³ y que no exceda de 9400 kcal/ m³, Cantidades que no están sujetas a un Cargo por Sobrecarga Autorizada.
- A. 16. "Cantidades Adicionales TCX" significa Cantidades Nominadas por YPFB de conformidad con el Contrato de Transporte TCX Bolivia por encima del TCX (Contenido Calorífico) más el correspondiente Gas Utilizado por el Sistema que no están sujetas a un Cargo por Sobrecarga Autorizada. Las Cantidades Adicionales TCX incluyen: Cantidades de Gas no transportadas bajo el Contrato de Transporte TCX Bolivia que serán restituidas como Gas de reposición ("Make Up"), volúmenes de Gas para empaquetado de línea ("Line Pack") al Brasil, gas de purga al Brasil más el correspondiente Gas Utilizado por el Sistema y otras Cantidades con un promedio de Poder Calorífico Superior mayor que 9200 kcal/m³ y que no exceda de 9400 kcal/ m³, Cantidades que no están sujetas a un Cargo por Sobrecarga Autorizada.
- A.17. "Cantidades de Sobrecarga Autorizada TCQ" significa Cantidades Nominadas por YPFB de conformidad con el Contrato de Transporte TCQ Bolivia por encima de TCQ (Contenido Calorífico), más el correspondiente Gas Utilizado por el Sistema que: a) excedan las Cantidades TCQ Flex y b) se encuentran sujetas a un Cargo por Sobrecarga Autorizada.
- A.18. "Cantidades de Sobrecarga Autorizada TCO" significa Cantidades Nominadas por YPFB de conformidad con el Contrato de Transporte TCO Bolivia por encima de TCO (Contenido

Calorífico) más el correspondiente Gas Utilizado por el Sistema que se encuentran sujetas a un Cargo por Sobrecarga Autorizada.

- A.19. “Cantidades de Sobrecarga Autorizada TCX” significa Cantidades Nominadas por YPFB de conformidad con el Contrato de Transporte TCX Bolivia por encima de TCX (Contenido Calorífico), más el correspondiente Gas Utilizado por el Sistema que se encuentran sujetas a un Cargo por Sobrecarga Autorizada.
- A.20. “Capacidad del Contrato” significa la suma de la Capacidad TCQ, la Capacidad TCO y la Capacidad TCX de acuerdo al cuadro de “Instalaciones Supuestas”.
- A.21. “Capacidad del Sistema” significa, para cualquier Día, la capacidad de recepción, transporte y despacho físicamente disponible en el Sistema del Transportador para dicho Día.
- A.22. “Capacidad Supuesta” significa la capacidad de recepción, transporte y despacho que el Modelo del Gasoducto indica, asumiendo únicamente las Instalaciones Supuestas, que estará disponible para los Contratos de Transporte Bolivia, independientemente de si fueron instaladas o no.
- A.23. “Capacidad TCQ” significa la capacidad de recepción, transporte y despacho en el Sistema del Transportador para los Contratos de Transporte Bolivia, necesaria para proveer, en cualquier momento, servicio de transporte firme en el nivel de prioridad correspondiente, para el “TCQ” (medido en volumen), más el correspondiente Gas Utilizado por el Sistema.
- A.24. “Capacidad TCO” significa la capacidad de recepción, transporte y despacho en el Sistema del Transportador para los Contratos de Transporte Bolivia, necesaria para proveer, en cualquier momento, servicio de transporte firme en el nivel de prioridad correspondiente, para el “TCO” (medido en volumen), más el correspondiente Gas Utilizado por el Sistema.
- A.25. “Capacidad TCX” significa la capacidad de recepción, transporte y despacho en el Sistema del Transportador para los Contratos de Transporte Bolivia, necesaria para proveer, en cualquier momento, servicio de transporte firme en el nivel de prioridad correspondiente, para el “TCX” (medido en volumen), más el correspondiente Gas Utilizado por el Sistema.
- A.26. “Cargador” es la Parte o el Agente designado por ésta, que suscribe un Contrato con el Transportador, según la definición de “Otros Servicios”.
- A.27. “Cargo por Capacidad” es el que se basa en los volúmenes contratados asociados con la capacidad en firme reservada por el Cargador, de acuerdo a los Contratos.
- A.28. “Cargo por Sobrecarga Autorizada” es el cargo mensual por caudal de los Contratos de Transporte Bolivia que YPFB deberá pagar al Transportador respecto de cualquier Cantidad de Sobrecarga Autorizada.
- A.29. “Cargo por Variación Diaria” es la obligación de pago del Cargador al Transportador por concepto de una Variación Diaria de Gas de acuerdo a lo establecido en la subsección C.2 de estos TCGs.
- A.30. “Cargo Variable” es el cargo asociado con los volúmenes efectivamente transportados, de acuerdo al Contrato.

- A.31. "Catálogo de Puntos" es el documento que contiene información sobre Puntos de Recepción y Entrega, descritos por nombre y número de referencia (POI), ubicación exacta y máxima presión operativa permitida (MAOP) del Sistema del Transportador en ese punto. Este documento será emitido por el Transportador y aprobado por la Superintendencia y podrá ser actualizado y modificado por el Transportador en coordinación con el Cargador en caso de ser necesario, previa aprobación de la Superintendencia (ver Anexo B).
- A.32. "Condiciones Base" constituyen la temperatura de veinte grados Celsius (20°C), medida con un termómetro de mercurio a la presión absoluta base. La presión base será de ciento uno coma trescientos veinticinco kilo pascales (101,325 Kp) o setecientos sesenta milímetros (760mm) de columna de mercurio, medida con barómetro tipo Fortín y corregida a cero grados Celsius (0°C) con el valor de aceleración de la gravedad normal, cuya equivalencia en el Sistema Inglés es sesenta y ocho grados Fahrenheit (68°F) y catorce libras con seiscientos noventa y seis milésimas por pulgada cuadrada (14,696 psia), respectivamente. Todas las Cantidades que se asignarán al Contrato se entienden en Condiciones Base.
- A.33. "Confirmación" Significará el acto por el cual el Transportador verifica la disponibilidad de transportar los volúmenes nominados por el Cargador y proporciona los valores de recepción requeridos por su sistema."
- A.34. "Confirmación del Otro Transportador" son cantidades confirmadas con Otro Transportador, nominadas por los Cargadores de conformidad con el acuerdo de nominaciones suscrito con los Otros Transportadores. Significará el acto del Otro Transportador por el cual verifica la capacidad de transportar los volúmenes nominados por el Cargador en su sistema. Servirá sólo como referencia para las Programaciones realizadas por el Transportador.
- A.35. "Contrato" es el Contrato de Servicio Firme y/o Interrumpible para el transporte de Gas Natural, suscrito entre el Transportador y cualquier Cargador o Agente para realizar el transporte de hidrocarburos por ductos.
- A.36. "Contratos de Transporte Bolivia" significa los Contratos TCQ, TCO y TCX, celebrados entre YPFB, Petrobras y el Transportador para el transporte del Gas entre Río Grande y Mutún, adquirido por Petrobras bajo el Contrato de Compra-Venta de Gas Natural ("GSA") celebrado entre YPFB y Petrobras de fecha 16 de agosto de 1996 y enmiendas.
- A.37. "Día" es un período de 24 horas consecutivas comenzando a las 6:00 a.m., hora de Bolivia.
- A.38. "Días Hábiles" son los días lunes, martes, miércoles, jueves y viernes, excepto los declarados feriados por ley.
- A.39. "Diferencia de Medición" (o "Gas no Contabilizado") significará el Gas que no pueda ser medido y por lo tanto debe ser determinado de acuerdo a lo mencionado en la Sección O.2.
- A.40. "Dólar" es la moneda de curso legal de los Estados Unidos de Norteamérica.
- A.41. "Especificaciones de Calidad" se refiere a las Especificaciones de Calidad de acuerdo con la Sección B de los TCGs.
- A.42. "Estándares Operativos Apropriados" significa los métodos, estándares y prácticas operativas (incluyendo, entre otros, estándares y prácticas de mantenimiento, de seguridad

operativa y ambientales, e incluyendo, entre otros, el Reglamento para el Diseño, Construcción, Operación, y Abandono de Ductos en Bolivia aprobada mediante Decreto Supremo N° 24721 de 23 de julio de 1997, incluyendo sus modificaciones aprobadas en cualquier momento y el "American Society of Mechanical Engineers Code for Pressure Piping B31,8") cuya aplicación se espera de todo operador prudente en la industria de transporte de gas natural por ductos, si dicho operador fuese requerido para operar un gasoducto de gas natural similar al del Transportador.

- A.43. "Gas" o "Gas Natural" son hidrocarburos, con predominio de metano, que en condiciones normalizadas de presión y temperatura y presión se presentan en la naturaleza en estado gaseoso.
- A.44. "Gas Utilizado por el Sistema del Transportador" o "SUG" significa Cantidades de Gas en Especificaciones de Calidad suministradas por el Cargador al Transportador para su uso como combustible de las compresoras y para otros propósitos relacionados con el Servicio de transporte de Gas a través del Sistema del Transportador (incluyendo volúmenes resultantes de Diferencia de Medición establecidas de conformidad a la subsección O.2 de los TCGs) desde el Punto de Recepción hasta el Punto de Entrega. También se considerará Gas Utilizado por el Sistema del Transportador al Gas que se condensa en el gasoducto por causas no atribuibles al Transportador. El Gas Utilizado por el Sistema del Transportador relacionado con Cantidades especificadas para ser despachadas en el Punto de Entrega significa Gas Utilizado por el Sistema del Transportador asignable a dichas Cantidades de Gas, de conformidad a los principios estipulados en el capítulo correspondiente en los TCGs.
- A.45. "Gas Utilizado por el Sistema" significa el Gas Utilizado por el Sistema del Transportador más (i) el Gas Utilizado por el Sistema Brasil o (ii) el Gas Utilizado por el Sistema Corriente Abajo.
- A.46. "Gas Utilizado por el Sistema Brasil" significa Cantidades de Gas en Especificaciones de Calidad requeridas por TBG para uso por el Sistema Brasil.
- A.47. "Gas Utilizado por el Sistema Corriente Abajo" significa Cantidades de Gas en Especificaciones de Calidad requeridas por Otro Transportador (distinto de TBG) conectado al Punto de Entrega.
- A.48. "Gas Entregado" es el Gas medido en el Punto de Entrega.
- A.49. "Gas Recibido" es el Gas medido en el Punto de Recepción.
- A.50. "GSA" es la sigla en Inglés de Gas Supply Agreement que significa el Contrato de Compra-Venta de Gas al Brasil, suscrito en fecha 16 de agosto de 1996, entre Petrobras y Yacimiento Petrolíferos Fiscales Bolivianos (YPFB) y sus respectivas enmiendas.
- A.51. "Imbalance" es la diferencia entre las Cantidades realmente medidas en los Puntos de Recepción y los Puntos de Entrega, excluyendo el Gas Utilizado por el Sistema del Transportador y/o variaciones del Line Pack en línea, además de venteos.
- A.52. "Imbalance de Cargador" es la diferencia de Cantidades realmente medidas entre un Punto de Recepción y un Punto de Entrega de cada Cargador, excluyendo el Gas Utilizado por el Sistema del Transportador asignable a las Cantidades de Gas entregadas para dicho

Cargador, además de venteos, aumentos o disminuciones de Line Pack para este determinado Cargador en el Sistema del Transportador.

- A.53. "Imbalance del Sistema" es la diferencia entre las Cantidades realmente medidas en los Puntos de Recepción y los Puntos de Entrega, excluyendo el Gas Utilizado para Uso del Sistema del Transportador y venteos, además de aumentos o disminuciones de Line Pack en el Sistema del Transportador.
- A.54. "Imbalance Negativo" significa un exceso de a) las Cantidades despachadas por el Transportador en el Punto de Entrega respecto de b) las Cantidades recibidas por el Transportador en el Punto de Recepción (excluyendo el Gas Utilizado por el Sistema del Transportador y venteos, además de aumentos o disminuciones de Line Pack en el Sistema del Transportador).
- A.55. "Imbalance Positivo" significa un exceso de a) las Cantidades recibidas por el Transportador en el Punto de Recepción (excluyendo el Gas Utilizado por el Sistema del Transportador y venteos, además de aumentos o disminuciones de Line Pack en el Sistema del Transportador) respecto de b) las Cantidades despachadas por el Transportador en el Punto de Entrega.
- A.56. "Imposibilidad Sobrevenida" son fuerzas de la naturaleza y/o acciones u omisiones del hombre que no puedan prevenirse, o que previstas no puedan ser evitadas que hagan imposible o impracticable a cualquiera de las partes cumplir sus obligaciones contractuales, siempre y cuando dichas acciones u omisiones no sean causadas por negligencia de quien la invoca. Esta definición incluye también las roturas y/o fallas graves e intempestivas de instalaciones y equipos pertenecientes al Cargador o al Transportador, mantenimientos de emergencia necesarios para garantizar la integridad de las operaciones, y a la acción de un tercero al que razonablemente no se puede resistir, incluyendo en este caso huelgas, conmoción civil u otros de carácter general que tengan directa incidencia en el cumplimiento de las obligaciones de un Contrato. Asimismo, esta definición incluye la decisión o falta de acción de carácter general, de una autoridad competente, que haga imposible o impracticable el cumplimiento total o parcial del Contrato para cualquiera de las partes. El incumplimiento de las obligaciones de un banco con cualquiera de las partes no será considerado como un evento de Imposibilidad Sobrevenida. Tampoco será considerado como un evento de Imposibilidad Sobrevenida los cambios adversos a las condiciones de mercado. Salvo pacto en contrario, en los casos de interrupción o restricción del Servicio por eventos de Imposibilidad Sobrevenida o Peligro Operativo, el Cargador estará obligado a pagar a GTB por los volúmenes efectivamente transportados durante el tiempo que dure la interrupción o restricción.
- A.57. "Impuesto" es cualquier tributo relacionado con el transporte de Gas por ductos que sea establecido en el presente o en el futuro por autoridad competente.
- A.58. "Interés" será calculado según la tasa LIBOR más tres por ciento (3%), siendo LIBOR definida como la tasa anual de interés llamada "London Interbank Offered Rate", para depósitos en Dólares con 180 días de plazo. Dicha tasa anual será calculada sobre la base promedio ponderada de 365 días para los períodos efectivamente utilizados. Los intereses serán calculados diariamente.
- A.59. "Instalaciones Supuestas"- significa, para cualquier Día, las instalaciones que se asumen estarán incorporadas para satisfacer la capacidad de los Contratos de Transporte Bolivia

durante dicho Día, con el propósito de desarrollar el Modelo del Gasoducto y determinar la Capacidad Supuesta. Una descripción de las Instalaciones Supuestas se establece a continuación:

Capacidad
Contratos de Transporte Bolivia (MMmcd)

Capacidad del Contrato (neto del Gas Utilizado por el Sistema)	Número de Compresores por EC			
	EC1	EC2	EC3	EC4
30.08 MMmcd	4	4	4	4

EC significa estación de compresión.

Se asume unidades Taurus de 7,000 HP ISO (certificadas por el fabricante en la fábrica, antes de la reducción de potencia por la altura, temperatura, o equipos auxiliares, en conformidad con los Estándares Operativos Apropiados).

- A.60. "Ingeniero Independiente"- significa la firma de ingeniería o consultor de ingeniería seleccionado de conformidad con los Contratos de Transporte Bolivia.
- A.61. "Line Pack" significa volúmenes de inventario en línea de Gas para ser utilizados como Gas para empaquetado de línea en las instalaciones del Sistema del Transportador que deberán ser proporcionados por el Cargador y de acuerdo a los requerimientos hidráulicos establecidos por el Transportador.
- A.62. "Maximum Allowed Operating Pressure" (MAOP) es una presión igual a 1420 psig ("pounds per square inch gauge").
- A.63. "Maximun Operating Pressure" (MOP) es una presión igual a 1420 psig de conformidad al estudio de ingeniería básica preparado por Petrobras.
- A.64. "Medición Oficial" es la medición de las Cantidades efectuada en el medidor del Transportador en cada Punto de Recepción y Entrega y cuyo registro será utilizado para fines de cumplimiento de cada Contrato. En base a esta Medición Oficial serán aplicados los Cargos por Capacidad, Cargo Variable, Cargos por Variación Diaria y Mensual.
- A.65. "Mes" es el período que empieza a las seis (6) a.m. horario de Bolivia del primer Día del mes calendario y termina a las seis (6) a.m. horario de Bolivia del primer Día del mes calendario siguiente. Como excepción y para fines del Contrato, el primer Mes de entrega y recepción de Gas comenzará con el inicio de las entregas y terminará a las seis (6) a.m. horario de Bolivia del primer Día del mes calendario siguiente, y el último Mes del Contrato finalizará una vez que las Partes hayan cumplido con sus obligaciones bajo el Contrato.
- A.66. "Metro Cúbico de Gas" (o "Metro Cúbico" o "m³") es la Cantidad de Gas que ocupa un volumen de un metro cúbico en Condiciones Base y que será utilizada para los efectos de Nominación y Programación. Un Metro Cúbico de Gas corresponde a 35,314667 Pies Cúbicos de Gas con un poder calorífico equivalente a 1033,8 BTU/PC.

- A.67. "MMBtu" significa un millón (1.000.000) de Unidades Térmicas Británicas.
- A.68. "MMmc" significa un millón (1.000.000) de Metros Cúbicos.
- A.69. "MMmcd" significa un millón (1.000.000) de Metros Cúbicos por Día.
- A.70. "Modelo del Gasoducto"- será un modelo hidráulico de flujo del Gas, establecido de conformidad con los Contratos de Transporte Bolivia e incluirá documentación completa, que consiste en una descripción descrita del modelo, incluyendo sus supuestos, metodología y parámetros y la forma en que el modelo puede ser usado, ajustado y actualizado. Dichos supuestos, incluyendo márgenes de seguridad, deberán ser concordantes con la Ley aplicable y los Estándares Operativos Apropriados. El Modelo del Gasoducto, estará compuesto por un modelo que tome en cuenta las Instalaciones Supuestas y también por el Modelo Ampliado.
- A.71. "Modelo Ampliado" – será un modelo hidráulico de flujo del Gas por el ducto, el cual debe simular, tomando en cuenta las instalaciones en efecto instaladas y operacionales del Sistema del Transportador, en lugar de las Instalaciones Supuestas. El Modelo Ampliado deberá utilizar los mismos supuestos, márgenes de seguridad y metodologías que el Modelo del Gasoducto, excepto por las diferencias en las instalaciones instaladas.
- A.72. "Mpc" significa un mil (1000) Pies Cúbicos.
- A.73. "Nominación" significará el requerimiento formal emitido por el Cargador al Transportador, para las Cantidades de Gas a ser recibidas en el Punto de Recepción y entregadas en el Punto de Entrega (de acuerdo a los Contratos suscritos entre las Partes).
- A.74. "Otros Servicios" significa el Servicio de Transporte de Gas a través del Sistema del Transportador, que no sea (x) el servicio de transporte de Gas hasta el Punto de Entrega en Mutún de conformidad con los Contratos de Transporte Bolivia, (y) el transporte de Gas para Empaquetado de Línea ("Line Pack") y Gas de Purga de conformidad con el Contrato de Transporte TCQ y (z) el transporte de "Gas para Empaquetado de Línea ("Line Pack")" de conformidad con las estipulaciones correspondientes del Contrato de Transporte TCX y del Contrato de Transporte TCO.
- A.75. "Otros Transportadores" significa los prestatarios de servicio de transporte de Gas en sistemas de transporte ajenos al Sistema del Transportador e interconectados con el Sistema del Transportador en cualquier Punto de Entrega o Punto de Ingreso.
- A.76. "Parte" es el Transportador o el Cargador, según sea aplicable.
- A.77. "Peligro Operativo" será definido como un evento potencial, técnicamente comprobable que impida a cualquiera de las Partes operar en forma segura y eficiente, de acuerdo con las leyes, reglamentos y practicas operativas estándar de la industria. Salvo pacto en contrario, en los casos de interrupción o restricción del Servicio por eventos de Imposibilidad Sobvenida o Peligro Operativo, el Cargador estará obligado a pagar a GTB por los volúmenes efectivamente transportados durante el tiempo que dure la interrupción o restricción.
- A.78. "Persona de Contacto" es la persona designada por una de las Partes o por un Agente, que en nombre y representación de la Parte o del Agente que la designe, esté disponible y

habilitada para recibir comunicaciones. Cada Parte o Agente deberá definir un número de Personas de Contacto y proporcionar a la otra Parte o Agente, suficiente información para comunicarse con dicha Persona de Contacto.

- A.79. "Petrobras" significa Petróleo Brasileiro S.A., sus sucesores y cesionarios permitidos.
- A.80. "Pie Cúbico de Gas" significa el volumen de Gas necesario para llenar un espacio de un pie cúbico en Condiciones Base.
- A.81. "Poder Calorífico Superior" es el poder calorífico del Gas representado por la cantidad de calor por unidad de volumen, medido en Condiciones Base del Contrato, producida por la combustión, a presión constante, de una masa de Gas saturado de vapor de agua, con condensación del vapor de agua de combustión. La unidad de medida es el BTU por PC. Para fines del Contrato, la determinación del Poder Calorífico Superior base saturada, será calculada de acuerdo con la composición del Gas, determinada cromatográficamente de conformidad con la Sección E de los TCGs.
- A.82. "POI" es la sigla en inglés de "Point of Interest" y significa el o los Puntos de Recepción o Puntos de Entrega, cada uno de los cuales está incluido en el Catálogo de Puntos.
- A.83. "Procedimiento de Conversiones" es un documento que forma parte de los TCGs (ver Anexo C). Siempre y cuando la Superintendencia de Hidrocarburos no apruebe una metodología diferente.
- A.84. "Programación" significará el acto del Transportador por el cual homologa la reserva de capacidad para el transporte de volúmenes Gas a favor del Cargador basado en su Nominación.
- A.85. "Punto de Entrega" es el punto de interconexión entre el Sistema del Transportador y un sistema de Otro Transportador y/o las instalaciones de recepción usadas por el Cargador.
- A.86. "Punto de Ingreso" significa cualquier punto en el Sistema del Transportador, incluyendo, entre otros, el Punto de Recepción, en el cual el Gas es puesto a disposición del Transportador por cuenta de cualquier Cargador.
- A.87. "Punto de Medición" significa un punto corriente arriba ("upstream") de cada Punto de Ingreso, cada Punto de Salida y cada lugar en el Sistema del Transportador donde el Gas Utilizado por el Sistema del Transportador es consumido.
- A.88. "Punto de Recepción" es el punto de interconexión entre las instalaciones de entrega de hidrocarburos utilizadas por el Cargador y el Sistema del Transportador.
- A.89. "Punto de Salida" significa cualquier punto, incluyendo entre otros, los Puntos de Entrega, en el cual el Transportador despacha Gas por cuenta de cualquier Cargador.
- A.90. "Receptor" es la Parte que recibe la Nominación o la Programación según sea requerido. Receptor se referirá al Transportador para el caso de recepción de las Nominaciones y se referirá al Cargador para el caso de recepción de las Programaciones.
- A.91. "Reglamento" Es el Reglamento de Transporte de Hidrocarburos por Ductos vigente, sus anexos y modificaciones.

- A.92. "Remitente" es el la Parte que remite o envía la Nominación o la Programación según sea requerido. Remitente se referirá al Transportador para el caso del envío de las Programaciones y se referirá al Cargador para el caso de envío de las Nominaciones.
- A.93. "Semana" significa un periodo de 7 Días que comienza a las 6:00 a.m. (hora de Bolivia) de cualquier sábado y termina a las 6:00 a.m. (hora de Bolivia) del siguiente sábado.
- A.94. "Servicio de Transporte" o "Servicio" es el servicio prestado por el Transportador al Cargador, bien sea bajo la modalidad de Servicio Firme o Servicio Interrumpible, sujeto a los TCGs y al Contrato.
- A.95. "Servicio Firme" es el que presta el Transportador al Cargador, mediante el cual este último obtiene el derecho prioritario de un flujo diario de hidrocarburos sin interrupción hasta el volumen contratado, sujeto a los TCGs y al Contrato.
- A.96. "Servicio Interrumpible" es el que presta el Transportador al Cargador, con la condición de que el servicio pueda ser interrumpido sujeto al Contrato y a los TCGs.
- A.97. "Servicio TCQ Flex" significa el derecho de YPFB para que el Transportador entregue las Cantidades TCQ Flex en el Punto de Entrega sujeto únicamente a la condición de que la totalidad de Cantidades TCQ y Cantidades TCQ Flex nominadas y requeridas a ser programadas para despacho en el Punto de Entrega en cualquier Semana no excedan la suma de TCQ Semanal Acumulado, más el correspondiente Gas Utilizado por el Sistema para dicha Semana para los Contratos de Transporte Bolivia.
- A.98. "Sistema Brasil" consiste en las instalaciones operadas y de propiedad de TBG.
- A.99. "Sistema del Transportador" consiste en un ducto de 32 pulgadas de diámetro desde el Punto de Recepción hasta un punto de la frontera Bolivia-Brasil, los compresores y otras instalaciones, que en conjunto son requeridos para transportar 30.08 MMmcd, más el correspondiente Gas Utilizado por el Sistema (éstas serán consideradas como la Instalaciones Iniciales), más cualesquiera otras instalaciones que sean instaladas en cualquier momento para operar el gasoducto y para transportar gas a través del mismo, incluyendo cualesquiera ampliaciones de dichas instalaciones mediante líneas paralelas y/o instalación de equipos de compresión.
- A.100. "Superintendencia" es la Superintendencia de Hidrocarburos.
- A.101. "Tarifa" es el precio, en US\$/MMBtu, aplicable al Servicio de Transporte de Gas prestado por el Transportador al Cargador. El Gas Utilizado por el Sistema del Transportador y el Line Pack serán provistos por el Cargador. La Tarifa máxima puede ser modificada de acuerdo a ley y a los reglamentos aplicables y tendrá vigencia al ser aprobada por la Superintendencia para volúmenes superiores a los 30.08 MMmcd.
- A.102. "TBG" es la empresa Transportadora Brasileira Gasoduto Bolivia-Brasil S.A.
- A.103 "TCGs" significa estos Términos y Condiciones Generales para el Servicio de Transporte de Gas Natural en el Sistema de Gas TransBoliviano S.A., con todos sus anexos y adendas, debidamente aprobados por la Superintendencia, y que forman parte integrante del Contrato.

- A.104. "Tiempo Comercial" es el período de 8:00 a.m. hasta las 5:00 p.m. de un día hábil, hora de Bolivia.
- A.105. "Transportador" significa Gas TransBoliviano S.A. o, en su caso, el Agente designado por ésta.
- A.106. "TCQ" significa, para cualquier Día, un volumen de Gas hasta 18.08 MMmc para dicho Día, netos de Gas Utilizado por el Sistema, sujeto a las prioridades establecidas en la Sección K.
- A.107. "TCQ (Contenido Calorífico)" significa, para cualquier Día, el producto de (i) el TCQ para dicho Día, multiplicado por (ii) 35,315 Mpc/MMmc, multiplicado por (iii) 1,033 MMBtu/Mpc.
- A.108. "TCO (Contenido Calorífico)" significa, para cualquier Día, el producto de (i) el TCO para dicho Día, multiplicado por (ii) 35,315 Mpc/MMmc, multiplicado por (iii) 1,033 MMBtu/Mpc.
- A.109. "TCX (Contenido Calorífico)" significa, para cualquier Día, el producto de (i) el TCX para dicho Día, multiplicado por (ii) 35,315 Mpc/MMmc, multiplicado por (iii) 1,033 MMBtu/Mpc.
- A.110. "TCQ Flex" significa, para cualquier Día, el volumen en MMmc establecido a continuación para el período en que cae dicho Día, neto de Gas Utilizado por el Sistema, sujeto a las prioridades establecidas en la Sección K.

AÑO (1° de enero al 31 de diciembre)	TCQ Flex Máximo (MMmcd)
2005	2,600
2006	2,780
2007 y cada Año en adelante.	2,850

- A.111. "TCQ Semanal Acumulado" significa, para cualquier Semana, la suma del TCQ (Contenido Calorífico) de cada uno de los 7 Días de dicha Semana.
- A.112. "TCO" significa, para cada Día durante el Período de Servicio TCO, un volumen de Gas igual a 6.0 MMmc, netos de Gas Utilizado por el Sistema, inmediatamente por encima del TCQ (y el Gas Utilizado por el Sistema relacionado al TCQ) para dicho Día, sujeto a las prioridades establecidas en la Sección K.
- A.113. "TCX" significa, para cualquier Día, el volumen de Gas hasta 6.0 MMmc, netos de Gas Utilizado por el Sistema, inmediatamente por encima del TCO (y el Gas Utilizado por el Sistema relacionado al TCO) para dicho Día, sujeto a las prioridades establecidas en la Sección K.
- A.114. "Variación Diaria" es como se define en la Sección C de los TCGs.

- A.115. "Variaciones de Stock " son los Imbalances generados en el Sistema del Transportador, ya sean Positivos o Negativos.

B. ESPECIFICACIONES DE CALIDAD-ENTREGAS DENTRO Y FUERA DEL SISTEMA DEL TRANSPORTADOR

- B.1. El Cargador garantiza al Transportador que todo el Gas entregado por el Cargador o por su cuenta para ser recibido en el Sistema del Transportador cumple con las siguientes Especificaciones de Calidad.

B.1.1. Tener un Poder Calorífico Superior de al menos a 9200 kcal/m³, sujeto a la relación de conversiones establecidas en el Procedimiento de Conversiones (ver Anexo C).

B.1.2. Tener una gravedad específica no inferior 0,59 y no mayor a 0,69.

B.1.3. Tener un contenido en volumen de nitrógeno (N₂) que no exceda del dos por ciento (2,0%).

B.1.4. Tener un contenido en volumen de sustancias inertes (dióxido de carbono (CO₂), nitrógeno (N₂) y gases inertes) que no excedan del tres y medio por ciento (3,5%).

- B.2. El Gas deberá ser entregado por el Cargador en el Punto de Recepción, con una composición que garantice que no ocurrirá la condensación de hidrocarburos en las condiciones de operación del Sistema del Transportador, debiendo cumplir necesariamente las dos condiciones siguientes: i) Tener un punto de rocío de hidrocarburos máximo (temperatura mínima encima de la cual, independientemente de la presión, no habrá presencia de hidrocarburos en fase líquida en el Gas recibido en el Día), determinado dentro del rango de presiones de operación del gasoducto que sea 5° C (cinco grados centígrados) inferior a la temperatura operacional del Gas medido en el gasoducto; ii) Tener un punto de rocío de hidrocarburos no superior a cero grados centígrados (0°C) a la presión manométrica de 45 kgf/cm².

Además de cumplir las especificaciones mencionadas anteriormente, en cuanto a los límites de concentración de sustancias contaminantes e impurezas, el Gas deberá:

B.2.1. Contener no más de 95 miligramos de vapor de agua por m³ de Gas.

B.2.2. Contener no más de 5 miligramos de ácido sulfhídrico (H₂S) por m³ de Gas.

B.2.3. Contener no más de 15 miligramos de mercaptanos por m³ de Gas.

B.2.4. No contener azufre total en cantidades superiores a 50 miligramos por m³ de Gas.

B.2.5. Contener no más del 0,2% en volumen de oxígeno (O₂).

B.2.6. Contener no más del 2% en volumen de dióxido de carbono (CO₂).

B.2.7. Contener no más de 0,6 microgramos de mercurio (Hg) por m³ de Gas.

- B.2.8. Estar exento de agua libre de olores objetables, polvo o cualquier otro material sólido o líquido, ceras, gomas o elementos que formen goma que puedan perjudicar su comercialización o causar daño o interferencia en la operación adecuada del Sistema del Transportador, medidores o cualquier otra instalación, en el tramo brasileño o en cualquier otro sistema de transporte del mercado interno, por las cuales el Gas fluye en su transporte.
- B.2.9. Estar exento de hidrocarburos aromáticos, glicoles, metanol o cualquier otra sustancia utilizada en el procesamiento del gas.
- B.3. Especificaciones para pruebas: La verificación de los valores de las características del Gas especificados en los párrafos anteriores será efectuada mediante la utilización de método de análisis. Todos los estándares utilizados serán los más recientes disponibles en sus versiones aprobadas y aceptadas por la industria, conforme sean adoptadas a los efectos del GSA. Se llevará a cabo la siguiente comprobación de calidad:
- B.3.1. Punto de rocío de hidrocarburos – basada en un análisis diario y de conformidad con una ecuación de estado acordada por las Partes, para la presión de operación del Sistema del Transportador en el Punto de Recepción para una presión manométrica de 45 kgf/cm² y para las tres presiones intermedias.
- B.3.2. Poder calorífico – continua, de conformidad con la norma ISO 6976;
- B.3.3. Gravedad específica – continua, de conformidad con la norma ISO 6976;
- B.3.4. Contenido de vapor de agua – un análisis por Día de conformidad con la Norma ASTM D-5454;
- B.3.5. Ácido sulfhídrico (H₂S) – por analizador continuo o, en caso de falla del equipo, por un análisis por Día según el estándar ASTM D-2385;
- B.3.6 Mercaptanos - por analizador continuo o, en caso de falla del equipo, por un análisis por Día según el estándar ASTM D 2385;
- B.3.7. Azufre total – i) un análisis con una frecuencia según las Partes acuerden siguiendo el desarrollo de la experiencia operacional, según es estándar ASTM D-1072, ii) si los niveles de azufre son detectados en exceso de las Especificaciones de Calidad del Gas, el análisis deberá efectuarse nuevamente en forma diaria hasta que el problema de calidad sea resuelto o iii) si el Cargador compra Gas producido por nuevas fuentes de suministro, un análisis diario deberá ser efectuado por el periodo de un Mes y con menor frecuencia luego de dicho periodo según acuerden el Transportador y el Cargador; se utilizará la sumatoria de todos los azufres presentes como medida para determinar el azufre total.
- B.3.8. Dióxido de carbono, nitrógeno y otros inertes – control de la composición del Gas por análisis cromatográfico, conforme a la Norma ASTM D-1945; y
- B.3.9. Mercurio – control en aquellos intervalos de acuerden las Partes y conforme a la Norma ASTM D. 5954.

- B.4. Cuando ocurra alguna modificación en las calidades o métodos de análisis del GSA, las Partes podrán proponer para la aprobación de la Superintendencia las Especificaciones de Calidad para tomar en cuenta tal modificación de las especificaciones de calidad del GSA. Se propondrán las modificaciones siempre y cuando las especificaciones modificadas no representen amenazas de daño al Sistema del Transportador que puedan causar dificultades al servicio de transporte. Se dispone, sin embargo, que el Transportador conserve su derecho a rehusar el Gas, como se describe en la subsección B.7 de los TCGs.
- B.5. El Cargador es responsable ante el Transportador de asegurar que las Especificaciones de Calidad establecidas en la subsección B.1, B2 y B3 de estos TCGs, sean cumplidas antes de permitir que el Gas entre al Sistema del Transportador, así como por cualquier daño ocasionado al Transportador y a otros Cargadores y operadores en el Sistema del Transportador, resultante del incumplimiento de tales Especificaciones de Calidad. Se dispone, sin embargo, que nada en este párrafo le prohibirá al Cargador reclamar tales daños, ya sea parcial o totalmente, si fueron causados porque el Transportador no hubiese tomado acciones de conformidad a las prácticas normales y usualmente aceptadas en la industria internacional del transporte de Gas, para mitigar los daños causados por el Cargador debido a la entrada de Gas que no cumple con las Especificaciones de Calidad establecidas en la subsección B.1 de los TCGs.
- B.6. En el caso que se entregue al Transportador Gas que no reúna las Especificaciones de Calidad aquí estipuladas, el Cargador notificará de inmediato al Transportador para que se tomen las medidas apropiadas.
- B.7. El Transportador rehusará la recepción de Gas que no cumpla con las Especificaciones de Calidad listadas en la subsección B.1 precedente y notificará al Cargador lo antes posible sobre la no recepción de gas y además señalará el periodo tentativo para la implementación de una solución. Asimismo, el Transportador rehusará la recepción del Gas en cualquier momento y sin previo aviso si tal Gas representa una amenaza concreta e inmediata a la integridad del Sistema del Transportador, servicio u operación, o es peligroso para la salud o el medio ambiente.
- B.8. El Gas recibido en el Sistema del Transportador puede ser mezclado con otro Gas en el Sistema del Transportador. El Transportador está sujeto a entregar Gas Natural en conformidad con las especificaciones de calidad, de acuerdo a lo establecido en la cláusula B.1 de los TCGS.
- B.9. El Transportador podrá someter o permitir que se someta el Gas recibido en su sistema, a compresión y/u otros procesos operativos necesarios para el transporte, sin que dichas operaciones afecten negativamente su capacidad de cumplir en el Punto de Entrega con las Especificaciones de Calidad.
- B.10. El Transportador no podrá someter el Gas a procesos que extraigan licuables o de cualquier otra forma disminuyan el Poder Calorífico del Gas, sin el previo y expreso consentimiento del Cargador.
- B.11. El Transportador no introducirá contaminantes en la corriente del Gas que afecten material y adversamente la calidad del Gas en los Puntos de Entrega.
- B.12. El Cargador tendrá derecho de construir y operar plantas de procesamiento de Gas y podrá solicitar la conexión al Sistema de acuerdo al Reglamento y sujeto a un Acuerdo de

Interconexión. Se establecerá un Punto de Entrega del Sistema del Transportador a la planta de procesamiento y un Punto de Recepción de la planta de procesamiento al Sistema del Transportador. El Servicio de transporte hasta la planta de procesamiento y desde la planta de procesamiento se regirá de acuerdo a un Contrato que contemple dichos Puntos de Entrega y Puntos de Recepción en sus anexos. Los costos incurridos por el Transportador para la conexión de la planta de procesamiento y, en cuanto sea posible identificarlos, de cualquier instalación adicional requerida por el Transportador como resultado de la instalación u operación de la planta (que incluye cualquier instalación para compensar una reducción en la presión del gas durante el procesamiento), correrán a cuenta del solicitante para la conexión de la planta.

- B13. A exclusivo criterio del Transportador, que será ejercido en forma no discriminatoria, el Transportador podrá renunciar a exigir una o más Especificaciones de Calidad listadas en los TCGs, siempre y cuando tal renuncia no afecte la capacidad del Transportador de mantener las Especificaciones de Calidad del producto aceptables en sus instalaciones y de proporcionar un Servicio adecuado a los otros Cargadores. Tal renuncia no será efectiva a menos que sea por escrito y firmada por un representante autorizado del Transportador. A menos que se acuerde lo contrario, cualquier renuncia a las Especificaciones de Calidad del producto podrá ser terminada por el Transportador en cualquier momento, por medio de notificación escrita.
- B.14. Si un gasoducto aguas abajo que recibe Gas del Sistema del Transportador contare con una o más normas de calidad más rigurosas que las Especificaciones de Calidad establecidas en los TCGs, previa autorización expresa de la Superintendencia de Hidrocarburos y previa notificación a los cargadores, el gas entregado por el Cargador al Transportador deberá ceñirse a las normas de calidad de dicho gasoducto aguas abajo.

C. IMBALANCES

C.1. General

- C.1.1. El Cargador deberá recibir todo el Gas del Transportador o de su Agente en el Punto de Entrega de conformidad con las Cantidades Programadas. El Transportador podrá requerir del Otro Transportador de las instalaciones en que se recibe Gas en un Punto de Entrega, una confirmación diaria de que las Cantidades Nominadas se recibirán de acuerdo a la Nominación hecha por el Cargador. En caso de no recibir la confirmación de las Cantidades Nominadas del Otro Transportador en el Punto de Entrega, el Transportador podrá reprogramar las Cantidades Nominadas a tal Punto de Entrega.
- C.1.2. Cualquier Parte que reciba o despache Gas deberá realizar esfuerzos operativos y comerciales razonables para asegurar que en cualquier Día la Cantidad de Gas inyectada en un Punto de Recepción y la Cantidad de Gas tomada por el Cargador o por cuenta de éste en el Punto de Entrega sea igual a la Cantidad Programada en el Punto de Recepción y en el Punto de Entrega respectivamente menos el Gas Utilizado por el Sistema del Transportador.
- C.1.3. En la eventualidad que las recepciones de Gas en un Punto de Recepción o las entregas en un Punto de Entrega durante cualquier Día, excedan la Cantidad Programada de acuerdo al Contrato correspondiente, el Transportador realizará esfuerzos razonables para reducir y/o restringir el flujo excedente mediante la

operación de válvulas de control de flujo en el Punto de Recepción o Entrega, si existieran, considerando la aplicación de algún OBA en el caso que existiese.

C.1.4 Las Partes resolverán operativamente los Imbalances Positivos o Negativos (incluyendo venteos) que surjan, mediante el proceso de nominación - programación en los plazos más cortos posibles dentro de los márgenes operacionales.

C.1.5 Las Partes resolverán comercialmente los Imbalances Positivos o Negativos a la conclusión de los Contratos.

C. 2. Variación Diaria

C.2.1. Significa la diferencia entre (i) la Cantidad del Gas que es programada para ser inyectada por el Cargador en el Punto de Recepción o tomada por el Cargador en un Punto de Entrega en un Día dado y (ii) la Cantidad del Gas efectivamente inyectada por el Cargador en el Punto de Recepción, o tomada por el Cargador en un Punto de Entrega ("Variación Diaria"). Una Variación Diaria negativa estará causada cuando el Cargador inyecte o tome una Cantidad de Gas menor a la Cantidad Programada. Una Variación Diaria positiva estará causada cuando el Cargador inyecte o tome una Cantidad de Gas mayor a la Cantidad Programada.

C.2.2. La Variación Diaria debe ser expresada en términos absolutos, sin considerar que dicha diferencia sea positiva o negativa. La Variación Diaria debe ser reducida en la medida que dicha diferencia sea causada por una acción u omisión del Transportador, considerando la aplicación de algún OBA, en el caso que existiera.

C.2.3. Si en cualquier Día una Variación Diaria es mayor al tres por ciento (3.0%), de la Cantidad Programada, entonces el Cargador deberá pagar un Cargo por Variación Diaria igual a uno punto cinco (1.5) veces el Cargo por Capacidad multiplicado por la Cantidad excedente que sea mayor al tres por ciento (3.0%), para dicho Día. Asimismo, queda estipulado que en los Puntos de Entrega:

(i) No será considerada una Variación Diaria, si la presión en el Punto de Entrega fuese menor que la presión requerida en el Punto de Entrega según el Modelo del Gasoducto para ese Punto de Entrega.

(ii) Se considerará que existe una Variación Diaria, si la presión en el Punto de Entrega fuese mayor o igual que la presión requerida en el Punto de Entrega según el Modelo del Gasoducto para ese Punto de Entrega.

(iii) El Transportador realizará esfuerzos comercialmente razonables para proveer al Cargador una notificación respecto a la probabilidad de una Variación Diaria.

C.2.4. El Cargador deberá pagar al Transportador el Cargo por Variación Diaria según sea calculado de conformidad con esta sección.

C.2.5 Ningún Cargo por Variación Diaria se aplicara hasta que el Transportador y sus Cargadores establezcan un Plan Operativo o Protocolo, que deberá ser aprobado

por la Superintendencia, donde se establezcan claramente los procedimientos para determinar las variaciones por cada Cargador.

D. PRESIÓN

- D.1 **Presión de Recepción:** El Cargador pondrá a disposición del Transportador, Gas en el Punto de Recepción a una presión de 1420 psig. a no ser que el Transportador en cualquier momento informe al Cargador en forma expresa y por escrito que es aceptable una presión menor por un período de tiempo determinado.

Las partes podrán convenir una presión distinta en coordinación con el concesionario de transporte interconectado al Punto de Recepción más cercano, siempre y cuando se garantice una operación segura, eficiente y que preserve el cumplimiento de las obligaciones asumidas por el Transportador en los Contratos de Transporte Bolivia.

- D.2. **Integridad del Sistema del Transportador:** El Transportador podrá suspender de inmediato la recepción del Gas del Cargador en el Punto de Recepción o exigir al Cargador que suspenda la puesta a disposición de dicho Gas, en forma total o parcial en cualquier momento en que el Transportador determine en forma razonable que tal recepción o puesta a disposición pueda causar que la presión en cualquier punto del Sistema del Transportador exceda la presión de operación máxima permitida del Sistema del Transportador y por lo tanto amenace la integridad del Sistema del Transportador.
- D.3. **Presión de Entrega:** El Transportador pondrá Gas a disposición en los Puntos de Entrega, por cuenta del Cargador, de acuerdo a la programación. En caso que las cantidades efectivamente entregadas al Cargador en un Punto de Entrega bajo un Contrato Firme no alcancen las Cantidades Programadas en tal Punto de Entrega, el Transportador habrá cumplido su obligación si pone Cantidades de Gas a disposición del Cargador a una presión igual o mayor a la presión mínima requerida.
- D.4. **Entregas a TBG:** El Transportador pondrá Gas a disposición, por cuenta del Cargador, a una presión suficiente para que ingrese al sistema del concesionario aguas abajo del Sistema del Transportador, la cual no excederá en ningún momento en el lado de descarga de la estación de compresión más cercana al Punto de Entrega, la mayor de las siguientes presiones: i) 1,420 psig o ii) la máxima presión operativa permitida del Sistema del Transportador (MAOP). La presión suficiente para que el Gas pueda ingresar en cualquier momento al Sistema Brasil se determinará de acuerdo con el Modelo Transportador/TBG.
- D.5. **Modelo Transportador/TBG:** El Acuerdo de Interconexión entre el Transportador y TBG deberá incluir estipulaciones con respecto al desarrollo y uso de un Modelo Transportador/TBG (el "Modelo Transportador/TBG") capaz de determinar en el Punto de Entrega las presiones mínimas requeridas en cualquier momento: i) para que el Transportador provea el servicio contemplado bajo los Contratos de Transporte Bolivia, así como Otros Servicios y ii) para que TBG provea el servicio relacionado con respecto a las Cantidades TCQ, las Cantidades TCO, las Cantidades TCX y Otros Servicios; quedando estipulado que, no obstante la determinación del Modelo Transportador/TBG para las presiones mínimas requeridas en el Punto de Recepción o en el Punto de Entrega, el Transportador y TBG puedan acordar en cualquier momento y por escrito una presión diferente para ser aplicada por un período específico y que se utilizará para los propósitos estipulados en la subsección D.4.

- D.6. La MAOP en un Punto de Recepción, podrá ser cambiada por el Transportador con un pre-aviso de dieciocho (18) meses o en un menor tiempo mediante acuerdo con el Cargador afectado por dicho cambio y previa aprobación de la Superintendencia antes de ser realizada. En caso de Peligro Operativo o Imposibilidad Sobrevenida, el Transportador podrá disminuir la MAOP mediante notificación al Cargador.

E. MEDICIÓN

E.1. Medición Oficial y Equipos de Medición

- E.1.1 Unidad de Medida: La unidad de medida para el volumen de Gas recibido o despachado por el Transportador será el Metro Cúbico. Las lecturas y registros del equipo de medición y las determinaciones del Poder Calorífico resultantes deberán ser computados para proveer valores de energía y especificaciones requeridas con relación a los volúmenes medidos. Todos los estándares utilizados serán los más recientes disponibles en sus versiones aprobadas y aceptadas por la industria, conforme sean adoptadas para efectos del Contrato.
- E.1.2 Contenido Calorífico del Gas: El número de MMBtu recibido en el Punto de Recepción, despachado en el Punto de Entrega, o despachado en cada Punto de Medición durante cualquier Día de conformidad con el Contrato será determinado por el Transportador (sujeto a verificación posterior por los Cargadores y Petrobras o por el Ingeniero Independiente) multiplicando: A) el número de Pies Cúbicos de Gas recibido o despachado durante dicho Día en el respectivo Punto de Medición, por B) el Poder Calorífico del Gas (en BTU/PC) para el mencionado Día en el respectivo Punto de Medición.
- E.1.3 Estándares para Medición: El Gas deberá ser medido por un medidor tipo placa de orificio o medidores de tipo ultrasónico homologados de acuerdo a la norma AGA 3 (Norma ANSI/API 2530 "Orifice Metering of Natural Gas") y AGA 9 respectivamente u otros equipos de medición más modernos y precisos, instalados y operados conforme a los estándares de la industria aplicables. En caso de utilización de tubos de medición con porta-placas, éstos deberán ser del tipo que permita el cambio de placas de orificio sin interrupción de flujo, y deberán contar con "by-pass" para permitir la inspección de los tramos rectos de medición. Deberán estar instalados transmisores y equipos de presión diferencial (alta y baja), presión estática y temperatura.

En caso de falla del computador de flujo, el Transportador procederá a determinar el volumen de Gas a través de los siguientes métodos:

- a) De acuerdo a practicas aplicables en la industria.
- b) Según sea convenido por escrito entre Partes.

El poder calorífico bruto seco del Gas será determinado por un cromatógrafo "en línea" instalado por el Transportador. Los parámetros de flujo calculados y los análisis resultantes serán continuamente actualizados según el diseño del sistema. El promedio aritmético del poder calorífico bruto seco por hora registrada cada Día durante el tiempo que el Gas haya efectivamente fluido a través del medidor será considerado como el poder calorífico bruto seco del Gas despachado durante dicho Día. En caso de que no sea posible utilizar el cromatógrafo en línea, el poder calorífico bruto seco del Gas será determinado diariamente por el Transportador

tomando por lo menos 3 muestras por Día del medidor y calculando el poder calorífico bruto seco de un análisis fraccional de dichas muestras. Los cálculos deberán realizarse de acuerdo con la más reciente versión de la Norma ISO 6976, "Calculation of calorific values, density, relative density and Wobbe index from composition". El resultado será utilizado en los despachos de Gas que se efectúen a partir del primer Día del Mes siguiente y cada Día desde entonces hasta que se tome una nueva muestra. El poder calorífico será determinado en Condiciones base y en base saturada de vapor de agua.

- E.1.4. Presión Atmosférica: Se acuerda que la presión atmosférica absoluta usada para el cálculo de volúmenes es una presión específica determinada por cálculos basados en la altitud real sobre el nivel del mar y la latitud del lugar en donde se encuentre el medidor, parámetros que se considerarán constantes por todo el plazo del Contrato.

F. INSTALACIONES Y OPERACIÓN DE LOS EQUIPOS DE MEDICIÓN

El Transportador instalará, mantendrá y operará, por su cuenta y cargo, en cada Punto de Medición, una estación de medición debidamente equipada con medidores y cualquier otro equipo de medición e Instalaciones de Interconexión necesarias.

F.1. Instalación: Los referidos equipos de medición cumplirán con los siguientes requerimientos:

F.1.1. Todos los sistemas de medición electrónicos deberán cumplir con lo establecido por el "American Petroleum Institute Manual of Petroleum Standards, Chapter 21, Flow Measurement Using Electronic Metering Systems", primera edición de septiembre de 1993, incluyendo sus posteriores modificaciones y enmiendas.

F.1.2. Cada estación de medición incluirá, además del cromatógrafo en línea, un cromatógrafo de laboratorio para análisis cualitativo y cuantitativo del Gas, con discriminación individual de hidrocarburos hasta el hexano y los componentes inertes como el nitrógeno y dióxido de carbono, y una discriminación global para los hexanos y fracciones superiores.

F.1.3. Alternativamente las muestras de flujo podrán ser tomadas mediante un sistema de muestreo, debidamente diseñado e instalado, para suministrar muestras representativas a: i) el tomador de muestras continuo, diseñado e instalado para tomar muestras en proporción al caudal; y ii) a un "manifold" para muestreo instantáneo, en la oportunidad y por los medios que las Partes acuerden, para los casos en que la composición del flujo no sufra mayores variaciones.

F.1.4. Los equipos de medición deberán atender a los "Requisitos de Garantía de Calidad para Equipos de Medición", establecidos en la Norma ISO 10012-1/93.

F.2. Análisis: La determinación de la composición química de la muestra se hará según la Norma ASTM D-1945 – "Standard Test Method of Analysis of Natural Gas by Gas Chromatography" o por otros métodos aceptables para las Partes; con discriminación individual de hidrocarburos hasta los pentanos y compuestos inertes y global para los hexanos y superiores. El punto mínimo final de cada análisis cromatográfico será la fracción de hexanos y superiores (C₆+), y los valores para esta fracción serán acordados

entre las Partes, en base a un análisis cromatográfico ampliado según sea requerido periódicamente. Todos los demás valores componentes deberán igualmente cumplir con la versión más reciente de la Norma ASTM D-1945 - "Standard Test Method of Analysis of Natural Gas by Gas Chromatography". La compresibilidad y densidad serán calculadas según la versión más reciente de la Norma ISO 6976, "Calculation of calorific values, density, relative density and Wobbe index from composition".

- F.3. Calibración de Equipos de Medición: Todas las mediciones, muestreos, y equipos de prueba serán calibrados de acuerdo al programa y a los márgenes máximos de error tolerables que a continuación se indican:

Error Máximo Tolerable		
Elemento	Frecuencia	(del alcance del instrumento expresado en %)
Registro de Presión Diferencial	1 Mes	Más / menos cero coma veinticinco por ciento (+/- 0,25%)
Registro de Presión estática	1 Mes	Más / menos cero coma veinticinco por ciento (+/- 0,25%)
Registro de la temperatura	1 Mes	Más / menos cero coma veinticinco por ciento (+/- 0,25%)
Inspección de placa de orificio	1 Mes	ANSI/API – 2530
Cromatógrafo	15 Días	ANSI D – 1945
Inspección tubos de medición	3 Años	ANSI/API – 2530

La calibración de los instrumentos deberá eliminar todos los errores visibles al momento en que la calibración es efectuada.

Los patrones de referencia y los equipos de calibración deben ser certificados por un organismo de reconocido prestigio internacional por acuerdo de las Partes.

G. CUSTODIA Y CONTROL DEL GAS

- G.1. Se considerará que el Transportador tendrá custodia y control del Gas cuando reciba el Gas del Cargador, o de un Agente designado por éste, en el Punto de Recepción. El control y custodia por parte del Transportador finalizará con la entrega del Gas por parte de Transportador, o de un Agente designado por éste, en el Punto de Entrega.
- G.2. Se considerará que el Cargador tendrá custodia y control del Gas hasta el momento en que el Transportador reciba el Gas del Cargador en un Punto de Recepción y al ser entregado el Gas por el Transportador al Cargador, o a cuenta del mismo, en el Punto de Entrega.
- G.3. El Cargador garantiza al Transportador que al momento de entregar el Gas en el Punto de Recepción al Transportador, el Cargador tendrá el derecho de disposición sobre el Gas y que tal Gas está libre de gravámenes o de cualquier tipo de restricción legal o contractual.
- G.4. El Transportador garantiza al Cargador que al momento de la entrega de Gas al Cargador, dicho Gas permanecerá libre de gravámenes o de cualquier tipo de restricción legal o contractual que surjan en relación con, a través de o bajo los servicios suministrados por el Transportador.

- G.5. El Cargador acuerda indemnizar al Transportador y liberar al Transportador de responsabilidad por cualquier demanda, acción, deuda, cuenta, daño o perjuicio, costo (incluyendo desembolsos y honorarios de abogados y peritos), pérdidas y gastos que surjan de un reclamo de cualquier persona o personas naturales o jurídicas con relación a dicho Gas, incluyendo los reclamos sobre cualquier impuesto, licencia, honorario, o cargo que surja cuando el Cargador tenga la custodia y control del Gas.
- G.6. El Transportador acuerda indemnizar y liberar al Cargador de responsabilidad por cualquier demanda, acción, deuda, cuenta, daño directo o perjuicio, costo (incluyendo desembolsos y honorarios de abogados y peritos), pérdidas y gastos que surjan de un reclamo adverso de cualquier persona o personas naturales o jurídicas debido a acciones u omisiones del Transportador mientras tiene la custodia y control del Gas, incluyendo reclamos por impuestos, licencias, honorarios o cargos a los que el Transportador se encuentre sujeto.
- G.7. En la eventualidad de que el Cargador incumpla con las estipulaciones indicadas en esta sección, el Transportador tendrá el derecho de suspender la provisión o continuación del Servicio hasta que el Cargador cumpla con sus obligaciones, a entera satisfacción del Transportador.

H. IMPOSIBILIDAD SOBREVENIDA

- H.1. En caso que el Cargador o el Transportador pierda parcial o totalmente su capacidad de cumplir con sus obligaciones establecidas en los TCGs o el Contrato debido a un evento de Imposibilidad Sobrevenida, las obligaciones de la Parte afectada quedarán suspendidas mientras persista la Imposibilidad Sobrevenida.
- H.2. La Parte afectada por la Imposibilidad Sobrevenida se compromete a realizar sus mejores esfuerzos para mitigar y revertir la causa que originó la Imposibilidad Sobrevenida.
- H.3. En el caso de que el Servicio deba ser interrumpido, reducido o modificado debido a un evento de Imposibilidad Sobrevenida, la Parte afectada deberá, tan pronto como sea razonablemente posible, pero a más tardar dentro de un plazo de 24 horas de conocido el evento, notificar por escrito a la otra Parte de la naturaleza, causa, fecha de inicio y duración anticipada de dicha interrupción o reducción.
- H.4. Si se pronostica que un evento de Imposibilidad Sobrevenida interrumpirá el suministro del Servicio por más de tres (3) días, el Transportador presentará un Plan de Contingencia a la Superintendencia acordado con los Cargadores afectados, incluyendo el tiempo que tomará restaurar el Servicio. El plan deberá diseñarse para minimizar los inconvenientes a los Cargadores y deberá describir el criterio a usarse para asignar la capacidad, Plan que deberá ser puesto a consideración de la Superintendencia para efectos de control y seguimiento.
- H.5. Se acuerda que las huelgas y paros patronales ("lockouts") u otros disturbios de carácter laboral-patronal son de responsabilidad de la Parte afectada. La obligación de revertir a la brevedad posible la causa de la Imposibilidad Sobrevenida, no implica que la Parte afectada deba acceder a cualquier tipo de demanda de terceros cuando dicho curso de acción no sea aconsejable conforme al criterio razonable de esta Parte.
- H.6. Se acuerda que si un servicio prestado por un tercero se ha efectuado por medio de un ducto o instalación de conexión, o un ducto o instalación aguas arriba o aguas abajo, y dicho

ducto o instalación declara una imposibilidad sobrevenida, tal evento en el otro sistema constituirá una Imposibilidad Sobrevenida solamente en la medida en que el Transportador o el Cargador se vean afectados directamente por dicho evento en el cumplimiento de las obligaciones acordadas bajo sus Contratos.

- H.7. En el evento de una Imposibilidad Sobrevenida, solamente las recepciones y/o entregas afectadas por la misma, de acuerdo a una comunicación que realizará el Transportador serán restringidas o reprogramadas.
- H.8. Si hay discrepancias en relación al alcance o duración del evento de Imposibilidad Sobrevenida o si hay objeciones u observaciones relacionadas con las medidas tomadas para revertir la causa de la Imposibilidad Sobrevenida y sus efectos y las Partes no pueden llegar a un acuerdo, ambas se someterán a los procedimientos fijados en la Sección Q de los TCGs.
- H.9. De conformidad con las previsiones pertinentes del Código Civil, en el caso de Imposibilidad Sobrevenida causada por la decisión o falta de acción de una autoridad competente, de carácter general, que haga imposible o impracticable el cumplimiento total o parcial del Contrato para cualquiera de las Partes, las obligaciones de la Parte afectada quedarán suspendidas a partir del momento en que la Parte afectada notifique a la otra Parte la Imposibilidad Sobrevenida en la forma prevista en el párrafo H.3. Mientras dure la suspensión, la Parte afectada se compromete a utilizar todos los recursos legales para revertir la causa de la Imposibilidad Sobrevenida. La suspensión terminará una vez que se hayan cesado los efectos o se haya revocado la decisión o falta de acción que causó la Imposibilidad Sobrevenida. En caso que la Imposibilidad Sobrevenida se extienda por más de 60 días, cualquier Parte podrá rescindir el Contrato mediante una notificación a la otra Parte con una anticipación de por lo menos 30 días. La rescisión solo alcanzará a la capacidad de transporte afectada por la Imposibilidad Sobrevenida.

I. ESTIPULACIONES DE PROCEDIMIENTO OPERATIVO

- I.1. En el caso de que el Transportador realice una declaración de Imposibilidad Sobrevenida, el Transportador deberá reprogramar las Cantidades de Gas a ser recibidas o entregadas, de acuerdo con la Sección K de los TCGs, sin la necesidad de previo acuerdo con el Cargador, realizando siempre los esfuerzos razonables para evitar que se vean afectados los Cargadores que no están involucrados en dicha Imposibilidad Sobrevenida. El Transportador deberá notificar dentro de las veinticuatro (24) horas de surgida la Imposibilidad Sobrevenida, a los Cargadores sujetos a la reprogramación.
- I.2. Si el Transportador determina que el Servicio debe ser interrumpido debido a mantenimiento, programado o no, ampliaciones o modificaciones a las instalaciones, deberá notificar de acuerdo a lo señalado en el inciso I.3 a los Cargadores afectados según lo definido en la Sección K y reasignar la capacidad de transporte remanente de acuerdo a lo definido en la Sección K de los TCGs.
- I.3. La notificación por parte del Transportador acerca de una interrupción del Servicio o reducción de la capacidad disponible a causa de mantenimiento programado, ampliaciones o modificaciones a las instalaciones deberá realizarse con una anticipación mínima de tres (3) meses para aquellos mantenimientos programados en el presupuesto. En el caso de mantenimiento no programado en el presupuesto la notificación del Transportador a los

Cargadores afectados deberá hacerse con un mínimo de quince (15) Días de anticipación y con un aviso de confirmación de por lo menos veinticuatro (24) horas antes de comenzar los trabajos. Si se anticipa que la interrupción durará más de setenta y dos (72) horas, el Transportador presentará a la Superintendencia y a los Cargadores un plan de contingencia coordinado con los Cargadores. Dicho plan se diseñará para minimizar los inconvenientes a los Cargadores, previa coordinación con los Cargadores afectados y deberá describir el criterio para reasignar la capacidad de transporte remanente.

- I.4. Para mantenimientos y trabajos debido a Peligros Operativos, la notificación del Transportador a los Cargadores afectados deberá hacerse tan pronto como sea posible, dentro de las veinticuatro (24) horas de conocida la necesidad de dicho mantenimiento.
- I.5. En caso de una Imposibilidad Sobrevenida o si el Transportador razonablemente determina que podría ocurrir un Peligro Operativo, el Transportador podrá reprogramar o suspender temporalmente el Servicio de acuerdo a los requerimientos operativos previa notificación al Cargador.
- I.6. Las Partes deberán notificarse entre sí acerca de futuros cambios operativos que afecten las operaciones.

J. NOMINACIÓN Y PROGRAMACIÓN DE CAPACIDAD

J.1. Procedimientos Operacionales y Programación.

J.1.1. Coordinación General

- a) El Cargador nominará y el Transportador programará el transporte (en MMmcd, sujeto a las conversiones establecidas en el Anexo C) de Cantidades de conformidad con el Contrato sobre una base mensual, diaria e intradiaria según el Acuerdo de Nominación y Programación, Anexo A de los TCGs. Ambas Partes deberán cooperar entre sí en la planificación y la coordinación de sus respectivas operaciones y en la preparación de las nominaciones, confirmaciones y programaciones de las Cantidades en cuestión de manera que se hagan arreglos para que, en la medida posible, se despachen las Cantidades Programadas en los respectivos Puntos de Entrega.
- b) Sin que ello amplíe las obligaciones de cualquiera de las Partes de nominar, confirmar o programar las Cantidades en virtud del Contrato, las Partes acuerdan que todas las programaciones de conformidad con el Contrato se basarán en las Cantidades nominadas por el Cargador de conformidad con el Acuerdo de Nominación y Programación. Las Partes acuerdan que las nominaciones, confirmaciones y programaciones se realizarán de conformidad con el Acuerdo de Nominación y Programación, en MMmcd (poder calorífico de 9200 kcal/m³, sujeto a las conversiones establecidas en el Anexo C). En el caso de que las entregas del Cargador se realicen aguas arriba a los Puntos de Entrega a Otro Transportador; todas las programaciones, de conformidad con el Contrato tendrán como referencia las Cantidades confirmadas con el Otro Transportador, nominadas por el Cargador de conformidad con el acuerdo de nominaciones suscrito entre el Cargador y el Otro Transportador.

J.1.2. Nominaciones

- a) De conformidad con los procedimientos y programaciones establecidos en el Acuerdo de Nominación y Programación, el Cargador deberá nominar al Transportador para recepción en el Punto de Recepción y entrega en el Punto de Entrega en forma mensual las Cantidades pronosticadas para ser requeridas y las Cantidades diarias necesarias para proveer servicio de transporte en el Sistema del Transportador.
- b) El Transportador deberá programar las nominaciones del Cargador de conformidad con los términos de estos TCGs y el Acuerdo de Nominación y Programación. Basado en la nominación del Cargador, el Transportador deberá calcular las Cantidades en el Punto de Recepción requeridas (incluyendo el Gas Utilizado por el Sistema del Transportador), y de conformidad con los procedimientos establecidos en el Acuerdo de Nominación y Programación, programar al Cargador la disponibilidad para transportar tanto las Cantidades en el Punto de Entrega como las Cantidades en el Punto de Recepción.

K. PRIORIDADES DE PROGRAMACIÓN Y REDUCCIÓN

Si la Capacidad del Sistema del Transportador no fuera suficiente para transportar todas las Cantidades Nominadas por YPFB y Otros Servicios, el Transportador entonces deberá programar las Cantidades Nominadas por YPFB y dichos Otros Servicios con la prioridad y secuencia descrita a continuación y deberá recortarlos en sentido inverso:

- a) TCQ + SUG (de TCQ),
- b) TCO + SUG (de TCO),
- c) TCX + SUG (de TCX),
- d) Cantidades TCQ Flex + SUG (de TCQ Flex),
- e) Cantidades Adicionales TCQ + SUG,
- f) Cantidades Adicionales TCO + SUG,
- g) Cantidades Adicionales TCX + SUG,
- h) Cantidades de Sobrecarga Autorizada TCQ + SUG,
- i) Cantidades de Sobrecarga Autorizada TCO + SUG,
- j) Cantidades de Sobrecarga Autorizada TCX + SUG,
- k) Otros Servicios para Servicio Firme.
- l) Otros Servicios para Servicio Interrumpible.

Estas prioridades de programación y recorte y las metodologías de asignación de Capacidad deberán prevalecer y gobernar el Servicio desde el Punto de Recepción hasta el Punto de Entrega en Mutún, Bolivia, y todo otro Punto de Entrega aguas arriba del mismo, con respecto a la Capacidad Supuesta.

- L. Este numeral se mantiene sólo para propósitos de estructura del los TCGs y no contiene estipulación alguna.

M. SOLVENCIA CREDITICIA

M.1 El Transportador no está obligado a suministrar servicios bajo los Contratos, si el Cargador no cumple o mantiene los niveles de solvencia crediticia establecidos en el presente documento; no obstante lo anterior, el Transportador tendrá la obligación de entregar los volúmenes que ya hayan ingresado al sistema operado por el Transportador.

M.2 Para establecer su solvencia crediticia, y salvo acuerdo distinto entre las Partes, el Cargador deberá suministrar al Transportador lo siguiente:

a) Si se trata de Servicio Interrumpible, un depósito semanal pagadero por adelantado, por una cantidad igual a los cargos que se estimen serán incurridos por el Cargador por razón del servicio que reciba en dicha semana, en base a los volúmenes programados. Al finalizar cada una de dichas semanas, el saldo en la cuenta (incluyendo cualquier Interés obtenido) será compensado con los cargos efectivamente incurridos en dicha semana. Los depósitos semanales posteriores se incrementarán o reducirán de acuerdo con lo anteriormente establecido, con el objetivo de mantener al mínimo la diferencia entre el saldo en cuenta y a los cargos efectivamente incurridos;

o

(b) Si se trata de Servicio Firme que no requiera la construcción de nuevas instalaciones, el Cargador podrá establecer su solvencia crediticia suministrando al Transportador cualquiera de los siguientes documentos: (i) una carta de crédito irrevocable emitida por un banco internacional de inversión de primera clase, u otro instrumento de garantía similar, que el Transportador haya aceptado expresamente, por un monto igual a tres meses de cargos estimados, que garanticen las obligaciones al Cargador bajo el respectivo Contrato; ó (ii) una garantía escrita que garantice las obligaciones del Cargador bajo el Contrato, otorgada por un tercero que tenga solvencia crediticia, conforme a los estándares internacionales; ó (iii) una carta, declaración u otro instrumento escrito certificando la existencia de una reserva en efectivo igual a lo que resulte menor entre los cargos estimados por tres (3) años o Cinco Millones (5,000,000) de Dólares, a efectos de cumplir con las obligaciones de pago y anexando la documentación necesaria que acredite tal certificación. El Transportador tendrá permanentemente el derecho de confirmar la validez de tal carta, declaración u otro instrumento escrito. Tal carta de crédito irrevocable, o instrumento de garantía similar, o garantía o certificación escrita, deberá otorgarse en términos satisfactorios y aprobados por el Transportador, tomando en cuenta la clasificación crediticia y el historial crediticio del Cargador. En caso que el Transportador librare las garantías previstas en los sub-acápites (i) y (ii), el Cargador proveerá dentro de los dos (2) días siguientes a la fecha en que el Transportador librare dichas garantías, otra garantía sustitutoria que cumpla con los requisitos establecidos en los sub-acápites (i) y (ii).

M.3 Para los servicios asociados con la construcción de instalaciones nuevas, no serán de aplicación los niveles indicados, y en su lugar se negociarán términos de común acuerdo.

M.4 Las Partes acuerdan que la presentación de la garantía contemplada en el Acápite M. 2(b)(ii) anterior no le será requerida al Cargador con respecto a su Contrato, si después de un año de una relación de negocios satisfactoria entre las Partes, el Cargador hubiese cumplido con todas sus obligaciones de pago conforme al respectivo Contrato.

N. FACTURACIÓN Y PAGO

N.1. La factura del Servicio Firme considerará (i) el Cargo por Capacidad multiplicado por la MAXDTQ y por los Días del Mes, y (ii) el Cargo Variable multiplicado por la Cantidad

realmente entregada por el Transportador de conformidad con el Contrato, y (iii) cualquier tributo aplicable y/o cargo debidamente aprobado por la Superintendencia.

- N.2 El Transportador remitirá una factura al Cargador a más tardar el décimo (10) día del mes, por los Cargos por Capacidad y Cargo Variable adeudados por el Cargador al Transportador, correspondientes al Mes anterior. Los montos facturados incluirán cargos por Servicios del Transportador, cargos establecidos en el Reglamento, Cargo por Variación Diaria, Intereses y otros, si hubieren. En la eventualidad de que el día 10 de un determinado mes no sea un Día Hábil, el Transportador enviará la factura el Día Hábil inmediatamente anterior.
- N.3 Las Partes tendrán el derecho de examinar los libros, registros y cuadros entre sí, durante Días Hábiles y en la medida que sea necesario para verificar la exactitud de una factura o un monto facturado. El Cargador tendrá un periodo de diez (10) días calendario después de recibida la factura para efectuar sus observaciones. Si en ese período no presenta observaciones, se considerará que la factura es correcta. Las observaciones del Cargador deberán ser realizadas por escrito.
- N.4 Los Cargos Variables serán facturados el décimo (10) día del mes en base a Cantidades reales en los Puntos de Entrega cuando estén disponibles para la fecha de la factura. En la eventualidad de que esta información no se encuentre disponible, se hará en base a estimaciones con ajustes a las Cantidades reales en los Puntos de Entrega por períodos anteriores, si corresponde. Los Cargos por Capacidad serán facturados y pagados en base a la MAXDTQ, independientemente de Gas que haya fluido realmente bajo el Contrato.
- N.5 A menos que el día de pago sea un sábado, domingo o feriado declarado en Bolivia, en cuyo caso el pago deberá hacerse en el Día Hábil inmediatamente anterior, el Cargador pagará tal factura al Transportador a más tardar el vigésimo (20) día después de haber notificado al Transportador su conformidad con el monto señalado en la misma, de acuerdo a lo establecido en la subsección N.3 o en 10 días de vencido el plazo de la subsección N.3 lo que ocurra primero. La factura incluirá todos los montos adeudados por el Servicio del Mes anterior. El pago deberá realizarse en la cuenta bancaria que el Transportador indique. En caso que el Transportador indique el pago a una cuenta bancaria en el extranjero, el Transportador cubrirá las comisiones y gastos. Si el Transportador decide por una cuenta en un banco del sistema nacional, los gastos y comisiones serán cubiertos por el Cargador.
- N.6 Excepto por lo indicado en la subsección N.7 siguiente, si el Cargador no cumple con el pago de facturas por el Servicio en la fecha de vencimiento de dichas facturas, el Transportador podrá cobrar Interés al Cargador sobre la porción impaga. Si tal falta de pago persiste por treinta (30) días o más desde la fecha de vencimiento de la factura(s) impaga, el Transportador podrá proceder según la Sección P de los TCGs.

El Transportador, tendrá el derecho de suspender el Servicio a un Cargador, previa notificación, hasta que las facturas impagas y los Intereses devengados hayan sido pagados.

- N.7 Si el Cargador de buena fe, disputa cualquier porción de una factura, deberá pagar al Transportador el monto de la factura que no considera en disputa y enviar al Transportador una notificación escrita, en la cual se especifique el monto bajo disputa y se explique la razón de la misma.

En caso de disputa y a efectos de depositar la porción en disputa del monto facturado, el Cargador inmediatamente solicitará por escrito al Transportador la apertura de una cuenta bancaria colectiva de manejo conjunto en un banco designado por el Transportador y establecido en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, bajo términos mutuamente aceptables. El Cargador deberá realizar el depósito del importe en disputa hasta (5) días después de haber recibido la información bancaria de parte del Transportador. La disputa será sometida a conocimiento de los ejecutivos autorizados de las Partes, para su resolución en término de buena fe. Si se logra un acuerdo y éste es el importe facturado, el Cargador conjuntamente con el Transportador solicitará el traspaso de los fondos de la cuenta "Conjunta" a la cuenta que el Transportador así designe, de acuerdo con lo establecido en la subsección No.5. Si la diferencia fuera a favor del Cargador, ambas Partes solicitarán el traspaso de los fondos de la cuenta "Conjunta" a la cuenta que el Cargador designe. Los intereses que se generen en la cuenta "Conjunta" serán recibidos por la Parte ganadora de la disputa. Si la disputa permanece sin resolverse por veinte (20) Días Hábiles después de la fecha de notificación escrita del Cargador, cualquiera de las Partes podrá someter la controversia a arbitraje de acuerdo con las disposiciones que se establecen en la Sección Q de los TCGs. Después de una determinación final de la disputa, por laudo arbitral, la Parte ganadora recibirá el monto determinado por el laudo respectivo y en el caso de tratarse del Transportador tendrá derecho a los Intereses estipulados en los TCGs, considerándose como parte de pago de estos Intereses, aquellos intereses generados en la cuenta "Conjunta" a la fecha de la emisión del laudo arbitral. Asimismo, en el caso de llevarse a cabo un arbitraje, la Parte perdedora pagará a la Parte ganadora el monto que determine el laudo final más los Intereses devengados, costas del arbitraje y honorarios de abogados y peritos; y en el caso de tratarse del Transportador, tendrá derecho al pago de los Intereses de acuerdo con lo estipulado en los TCGs.

- N.8. En caso de que las disposiciones legales vigentes no permitan la apertura de una cuenta bancaria colectiva de manera conjunta, cualquiera de las Partes podrá someter la controversia a arbitraje de acuerdo con las disposiciones establecidas en la sección Q de los TCGs.
- N.9 En caso de existir una disputa sobre montos parciales de una factura, la Parte que deba pagar deberá necesariamente pagar el monto parcial que no esté en disputa. Si tal pago no se realiza, entonces la Parte a la que se deba pagar podrá aplicar Intereses sobre el monto que no está en disputa, Intereses que serán calculados para el período comprendido entre la fecha en que el pago debería haber sido realizado, hasta la fecha en que el pago sea efectivamente realizado por la Parte obligada a hacerlo.
- N.10 Si el Cargador devuelve una factura y esa factura es correcta, la fecha de facturación seguirá vigente. Si el Cargador disputa cualquier monto de la factura, pero no procede según lo indicado en la Sección N.7 anterior, seguirá como monto en mora hasta que lo haga.
- N.11 Si la factura recibida por el Cargador considera los montos correctos, pero por razones internas del Cargador, éste desea anular la nota fiscal, los costos impositivos y de tipo de cambio serán asumidos por el Cargador y la fecha de recepción será la fecha de recepción de la factura inicial.
- N.12 Corrección de Errores de Facturación – En caso de que se constataran errores en la Factura del Transportador, dichos errores deberán ser ajustados por el Transportador mediante la emisión de nota de débito-crédito fiscal según corresponda, dentro de los treinta (30) Días

desde que se detecte el error, quedando estipulado, sin embargo, que la reclamación de los montos de los ajustes sobre las facturas sólo podrá formularse dentro de los veinticuatro (24) Meses siguientes a la fecha de recepción de la Factura del Transportador.

N.13 Todos los pagos se harán en Dólares.

N.14 Salvo pacto en contrario, en los casos de interrupción o restricción del Servicio por eventos de Imposibilidad Sobrevenida o Peligro Operativo, el Cargador estará obligado a pagar a GTB por los volúmenes efectivamente transportados durante el tiempo que dure la interrupción o restricción.

O. GAS PARA USO DEL SISTEMA (SUG)

De acuerdo a la definición de SUG un componente de éste es el Gas a ser utilizado como combustible ("Gas Combustible"). El Cargador suministrará al Transportador, sin costo para el Transportador, Gas por concepto de su participación en el Gas Combustible. El Gas Combustible será entregado en cada Punto de Recepción de acuerdo a la metodología de cálculo que se detalla a continuación:

O.1 Cálculo de Gas Combustible para Otros Servicios: El Gas Combustible por el Sistema del Transportador asignable a Otros Servicios correspondiente a cada Mes será determinado de la siguiente manera:

O.1.1. Determinación de la Cantidad total de Gas Combustible para los Contratos de Transporte Bolivia. Con respecto a cualquier Mes, la Cantidad total de Gas Combustible para los Contratos de Transporte Bolivia, será determinada usando el Modelo del Gasoducto (sobre la premisa de que funcionarán las Instalaciones Supuestas), tomando el total de cantidades entregadas TCQ, TCO y TCX (excluyendo Otros Servicios) como ingresos del modelo y el Gas utilizado como Gas Combustible para los Contratos de Transporte Bolivia como un resultado de la aplicación del Modelo del Gasoducto.

O.1.2. Determinación de la Cantidad total de Gas Combustible utilizado por el Sistema del Transportador. Con respecto a cualquier Mes, la Cantidad total de Gas Combustible utilizado por el Sistema del Transportador será calculado (basado en las Cantidades consumidas por todos los Cargadores), tomando el total de cantidades efectivamente entregadas (incluyendo Otros Servicios) como ingresos del modelo y el Gas utilizado como Gas Combustible por el Sistema del Transportador como un resultado de la aplicación del Modelo Ampliado.

O.1.3. Determinación de la Cantidad de Gas Combustible para Otros Servicios. Con respecto a cualquier Mes, a fin de obtener el Gas Combustible para Otros Servicios, se tomará la Cantidad total de Gas Combustible utilizado por el Sistema del Transportador obtenida de acuerdo al inciso O.1.2 y se le restará la Cantidad total de Gas Combustible para los Contratos de Transporte Bolivia obtenida de acuerdo al inciso O.1.1. Dicho resultado será la Cantidad de Gas Combustible para Otros Servicios.

O.1.4. Determinación del porcentaje de Gas Combustible para Otros Servicios. Con respecto a cualquier Mes, el porcentaje de Gas Combustible para Otros Servicios

será el cociente entre la Cantidad de Gas Combustible para Otros Servicios y el total de la Cantidad del Gas Utilizado por el Sistema del Transportador.

O.1.5. Gas Combustible real asignable a Otros Servicios. Será la multiplicación del porcentaje de Gas Combustible para Otros Servicios por la Cantidad total de Gas real medida, consumida por el Sistema del Transportador.

O.1.6. Distribución del Gas combustible real asignable a Otros Servicios. El Gas Combustible real asignable a Otros Servicios será distribuido a prorrata entre los Cargadores de los Otros Servicios de acuerdo a las Cantidades entregadas de cada Cargador dentro de sus respectivos Contratos.

El Cargador tendrá derecho a ser informado por medio de documentos comprobatorios acerca de la Cantidad total de Gas real medida, consumida por el Sistema del Transportador.

O.2 Diferencia de Medición o Gas no Contabilizado

O.2.1 Mensualmente el Transportador realizará el balance físico del Sistema del Transportador conforme a la siguiente fórmula para dar cuenta y calcular la Diferencia de Medición o Gas no Contabilizado:

Recepciones – Entregas – Gas Combustible – Venteos – Line Pack \pm Variación Stock = \pm Diferencias de Medición

De acuerdo a definición: Gas Utilizado por el Sistema del Transportador o SUG = Gas Combustible \pm Diferencia de Medición.

O.2.2 Si la Diferencia de Medición es positiva por más de 1%, por un Mes, entonces el monto dentro del 1% será considerado Diferencia de Medición normal y el monto por encima del límite de 1% será Diferencia de Medición excedente. La Diferencia de Medición al ser un componente del Gas Utilizado por el Sistema del Transportador debe resolverse comercialmente en el Imbalance; los montos o cantidades de Diferencia de Medición excedente no serán considerados o asumidos por los Cargadores a la conclusión de los Contratos.

O.2.3 Si la Diferencia de Medición es negativa por más de 1%, por un Mes, entonces el monto dentro del 1% será considerado Diferencia de Medición normal y el monto por encima del límite de 1% será Diferencia de Medición deficitaria. La Diferencia de Medición al ser un componente del Gas Utilizado por el Sistema del Transportador debe resolverse comercialmente en el Imbalance; los montos o cantidades de Diferencia de Medición deficitaria no serán considerados o asumidos por los Cargadores a la conclusión de los Contratos.

O.2.4 Cada seis meses los Cargadores y el Transportador se reunirán para revisar el comportamiento de la Diferencia de Medición. Si hubiera Diferencia de Medición excedente o Diferencia de Medición deficitaria el Transportador deberá tomar las medidas necesarias para resolver las causas del mismo y deberá informar a los Cargadores acerca de las medidas tomadas y planificadas.

P. TERMINACIÓN POR FALTA DE PAGO

Excepto por montos en disputa según la Sección N.7 anterior, si el Cargador no pagara cualesquiera otros montos debidos al Transportador, además de los otros recursos legales o contractuales que el Transportador tenga a su disposición, el Transportador tendrá el derecho de i) unilateralmente rescindir el Contrato de pleno derecho, si el incumplimiento no es subsanado dentro de un período de quince (15) días a partir de la fecha en que el Cargador reciba la correspondiente notificación escrita del Transportador, y/o ii) ejecutar cualquier garantía de pago otorgada por el Cargador conforme la Sección M.2 de los TCGs.

Q. SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

- Q.1 Las Partes tratarán de buena fe de resolver con prontitud cualquier disputa, controversia o reclamo relacionado con los TCGs y/o con el Contrato por medio de negociaciones entre ejecutivos autorizados de las Partes.

Si vencido un plazo de veinte (20) Días Hábiles de negociación directa entre los ejecutivos acerca de la disputa, controversia o reclamo sin que se haya llegado a una solución satisfactoria para las Partes, se considerará que estas negociaciones han concluido y cualquier de las Partes podrá someter la controversia a arbitraje de acuerdo con las disposiciones que se establecen a continuación.

- Q.2 Cualquier disputa, controversia o reclamo que surja entre las Partes a raíz de o relacionado con los TCGs y/o con el Contrato, incluyendo, pero sin limitarse a cualquier asunto relacionado con su ejecución, validez, existencia, terminación, interpretación o incumplimiento y que no se encuentre dentro de la competencia de la Superintendencia de Hidrocarburos, será resuelto en única instancia mediante arbitraje.

Si el monto de la controversia fuese igual o menor a \$us. 500,000.00 (quinientos mil 00/100 Dólares) la controversia se resolverá mediante arbitraje a llevarse a cabo en el Centro de Conciliación y Arbitraje de la Cámara de Industria y Comercio (CAINCO) de Santa Cruz, Bolivia, de conformidad con el Reglamento de esa institución que esté vigor en la fecha de la demanda arbitral.

En casos que el monto de controversia fuese mayor a \$us. 500,000.00 (quinientos mil 00/100 Dólares) , la controversia se resolverá mediante arbitraje aplicando el Reglamento de Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional (ICC) que esté vigor en la fecha de la demanda arbitral. El proceso debe ser llevado a cabo en Nueva York, EE.UU., en el idioma Inglés, salvo que las Partes acuerden otra plaza e idioma correspondiente.

- Q.3. Cualquier arbitraje será llevado a cabo conforme las leyes de la Republica de Bolivia.
- Q.4 Los procedimientos de arbitraje se llevarán a cabo en idioma español, en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, a menos que las Partes acuerden algo distinto por escrito.
- Q.5. Toda obligación de pago establecida por un laudo, será determinada y pagada en Dólares.
- Q.6 Las Partes y los árbitros procederán de buena fe y diligentemente para que el laudo arbitral se dicte tan pronto como sea posible. La ausencia o falta de comparecencia de una Parte en el arbitraje no impedirá que prosiga el proceso arbitral en cualquier de o en todas sus etapas.

- Q.7 Mientras no se dicte el laudo, las operaciones o actividades que dieron lugar al arbitraje no deberán ser discontinuadas. Si el laudo o decisión reconoce que el reclamo era justificado, se estipulará en el laudo o decisión una provisión que los árbitros consideren apropiada, con sujeción a la subsección Q.9 de la presente sección.
- Q.8 Excepto lo estipulado expresamente en el Contrato, ninguna de las Partes será responsable ante la otra Parte por cualesquier lucro cesante o cualquier daño indirecto, incidental, consecuencial, o pérdida o penalidad en referencia al Contrato o su incumplimiento, cualquiera sea su causa.
- Q.9 El Transportador y el Cargador por este medio irrevocablemente renuncian al derecho de invocar cualquier inmunidad respecto a cualquier proceso para hacer cumplir un laudo arbitral dictado conforme a los TCGs, incluyendo, sin limitaciones, cualquier inmunidad respecto a la notificación, jurisdicción y cualquier inmunidad de ejecución en cuanto a su propiedad.
- Q.10 El laudo será definitivo, sin lugar a recursos, y será exigible a las Partes, y su ejecución podrá ser demandada ante autoridades judiciales bolivianas o cualquier otra corte o tribunal que tenga jurisdicción y competencia.

R. TARIFAS POR LOS SERVICIOS

- R.1 Excepto si se conviene en forma expresa y por escrito algo distinto en el Contrato, la Tarifa por Servicio Firme será la Tarifa máxima aprobada al Transportador por la Superintendencia, que podrá ser revisada y aprobada por la Superintendencia conforme al Reglamento. La Tarifa por Servicio Firme quedará conformada por el Cargo por Capacidad y el Cargo Variable. El Cargo por Capacidad de la Tarifa por Servicio Firme será aplicable a la MAXDTQ independientemente de la Cantidad de Gas que haya fluido bajo el Contrato de Servicio Firme. El Cargo Variable de tal Tarifa por Servicio Firme será aplicable a las Cantidades medidas en el o los Puntos de Entrega bajo el Contrato.
- R.2 Excepto si se conviene en forma expresa y por escrito algo distinto en el Contrato, la Tarifa por Servicio Interrumpible será la Tarifa máxima aprobada al Transportador por la Superintendencia para prestar dicho Servicio. Tal Tarifa por Servicio Interrumpible se aplicará a las Cantidades medidas en los Puntos de Entrega, de acuerdo al Contrato.
- R.3 El Cargador pagará el Impuesto al Valor Agregado y otros Impuestos, tasas o recargos aprobados o creados por cualquier autoridad competente, según corresponda, exigible y aplicable al transporte de Gas en Bolivia.
- R.4 Tarifa de Servicio a plantas de procesamiento: La Tarifa aplicable a volúmenes entregados a cualquier planta de procesamiento será la Tarifa aplicable al Servicio aprobada por la Superintendencia. El Gas que sale de cualquier planta de procesamiento y que reingresa al Sistema del Transportador no estará sujeto al pago de Tarifa adicional alguna. Los Cargadores nominarán el Servicio entre el Punto de Recepción y el Punto de Entrega en la planta de procesamiento y también nominarán el Servicio entre el Punto de Recepción en la salida de la planta de procesamiento y el Punto de Entrega al final. El Transportador no será responsable por los volúmenes o energía adicionales de Gas necesarios para compensar mermas, pérdidas, combustible de la planta y Gas no contabilizado, consumidos en dicha planta, y todos los volúmenes de Gas que salen de la planta y reingresan al Sistema del Transportador, cumplirán con las Especificaciones de Calidad del Contrato.

S. LEY APLICABLE

El Contrato y los TCGs serán interpretados y aplicados conforme a las leyes de la República de Bolivia y quedarán sujetos a los reglamentos aplicables y órdenes provenientes de las autoridades competentes de dicho país.

T. CESIÓN DE CONTRATOS

El Contrato no podrá ser cedido por una de las Partes sin el consentimiento expreso escrito de la otra, cuyo consentimiento no será injustificado o irracionalmente denegado o demorado. En el evento de que la cesión sea por parte del Cargador, el nuevo Cargador deberá previamente cumplir con lo establecido en la Sección M de los TCGs.

U. REQUISITOS DE INFORMACIÓN OPERATIVA

El Transportador suministrará a los Cargadores, en los periodos de tiempo y en la forma señalada, la información operacional que se indica a continuación:

- U.1 El Transportador podrá acordar con los Cargadores potenciales y existentes la enmienda de sus Tarifas o de estos TCGs, de manera previa a la presentación de la solicitud correspondiente a la Superintendencia..
- U.2 El estado de los Imbalances será comunicado por el Transportador a los Cargadores en la medida en que se tenga conocimiento de cualquier Imbalance real o estimado, y como mínimo una (1) vez cada mes calendario.
- U.3 El Transportador permitirá a los Cargadores el acceso oportuno a la información de los sistemas SCADA y EFM relacionada con las Cantidades de Gas, de ser técnicamente factible y en la medida que estén disponibles. El acceso de los Cargadores a dicha información, la comunicación y el uso de la misma será por cuenta y riesgo de los mismos.
- U.4 El Transportador transmitirá mensualmente información a los Cargadores del mantenimiento programado y su disponibilidad estimada de capacidad, para los tres (3) Meses siguientes.
- U.5 El Transportador suministrará diariamente al Cargador un estado de las Cantidades en cada Punto de Recepción y Entrega, en la medida que estén disponibles. En caso de que los datos no estén disponibles, el Transportador proporcionará semanalmente al Cargador, un estado de dichas Cantidades.

ANEXO A
ACUERDO DE NOMINACIÓN Y PROGRAMACIÓN

1. OBJETIVO.

Establecer los arreglos entre el Transportador y el Cargador, previstos para proveer un manejo coordinado de los volúmenes a transportar por el gasoducto del Transportador como un sistema de entregas de gas natural y para asegurar que las Nominaciones, Confirmaciones y Programaciones efectuadas estén apropiadamente apoyadas bajo este acuerdo.

Toda notificación o comunicación entre las Partes será realizada conforme el Anexo 4 de cada Contrato.

2. NOMINACIÓN, CONFIRMACIÓN Y PROGRAMACIÓN.

2.1 NOMINACIÓN, CONFIRMACIÓN Y PROGRAMACIÓN MENSUAL.

Todas las Nominaciones, Confirmaciones y Programaciones deben ser enviadas durante el Tiempo Comercial y el Receptor notificará prontamente al Remitente el recibo de la Nominación, Confirmación o Programación mensual.

- I. El Cargador enviará la Nominación inicial al Transportador con una antelación mínima de 4 Días Hábiles antes del comienzo del Mes siguiente. Lo hará hasta el medio Día.
- II. El Otro Transportador enviará su Confirmación al Transportador como referencia para las Programaciones. Esta Confirmación del Otro Transportador, será enviada con una antelación mínima de 4 Días Hábiles antes del comienzo del Mes siguiente. Lo hará hasta el medio Día.
- III. El Transportador confirmará, mediante el envío de su Confirmación, la Nominación inicial del Cargador, incluyendo las Cantidades de Gas requeridas por el Transportador en el Punto de Recepción más el correspondiente Gas para Uso del Sistema del Transportador; con una antelación mínima de 4 Días Hábiles antes del comienzo del Mes siguiente hasta las 13:00.
- IV. El Cargador enviará la Nominación final al Transportador en el Punto de Recepción y en el Punto de Entrega, con una antelación mínima de 3 Días Hábiles antes del comienzo del Mes siguiente hasta las 15:00.
- V. El Transportador enviará la Programación al Cargador en el Punto de Recepción y en Punto de Entrega, con una antelación mínima de 3 Días Hábiles antes del comienzo del Mes siguiente hasta las 16:00.

En el caso de Entregas para POI's que no fuese de exportación, se utilizarán solamente los puntos I y V de este inciso 2.1.

2.2 CAMBIOS DIARIOS DE NOMINACIÓN, CONFIRMACIÓN Y PROGRAMACIÓN..

El Receptor notificará prontamente al Remitente el recibo del cambio diario de Nominación, Confirmación y Programación.

- I. El Cargador enviará la Nominación inicial al Transportador. Lo hará hasta el medio Día del Día anterior al Día deseado para el cambio.
- II. El Otro Transportador enviará su Confirmación al Transportador como referencia para las Programaciones. Lo hará hasta el medio Día del Día anterior al Día deseado para el cambio.
- III. El Transportador confirmará, mediante el envío de su Confirmación, la Nominación inicial del Cargador, incluyendo las Cantidades de Gas requeridas por el Transportador en el Punto de Recepción más el correspondiente Gas para Uso del Sistema del Transportador. Lo hará no después de las 12:30 del Día anterior al Día deseado para el cambio.
- IV. El Cargador enviará la Nominación final al Transportador en el Punto de Recepción y en el Punto de Entrega, no después de las 15:30 del Día anterior al Día deseado para el cambio.
- V. El Transportador enviará la Programación al Cargador en el Punto de Recepción y en Punto de Entrega, no después de las 16:00 del Día anterior al Día deseado para el cambio.

En el caso de Entregas para POI's que no fuese de exportación, se utilizarán solamente los puntos I y V de este inciso 2.2.

2.3 CAMBIOS INTRADIARIOS DE NOMINACIÓN, CONFIRMACIÓN Y PROGRAMACIÓN

El Receptor notificará prontamente al Remitente el recibo del cambio intradiario de Nominación, Confirmación y Programación.

- I. El Cargador enviará la Nominación inicial al Transportador no después de las 12:45 del Día deseado para el cambio.
- II. El Otro Transportador enviará su Confirmación al Transportador como referencia para las Programaciones. Esta Confirmación del Otro Transportador, será enviada no después de las 12:45 del Día deseado para el cambio.
- III. El Transportador confirmará, mediante el envío de su Confirmación, la Nominación inicial del Cargador, incluyendo las Cantidades de Gas requeridas por el Transportador en el Punto de Recepción más el correspondiente Gas para Uso del Sistema del Transportador. Lo hará no después de las 13:00 del Día deseado para el cambio.
- IV. El Cargador enviará la Nominación final al Transportador en el Punto de Recepción y en el Punto de Entrega, no después de las 14:15 del Día deseado para el cambio.
- V. El Transportador enviará la Programación al Cargador en el Punto de Recepción y en Punto de Entrega, no después de las 14:30 del Día deseado para el cambio.

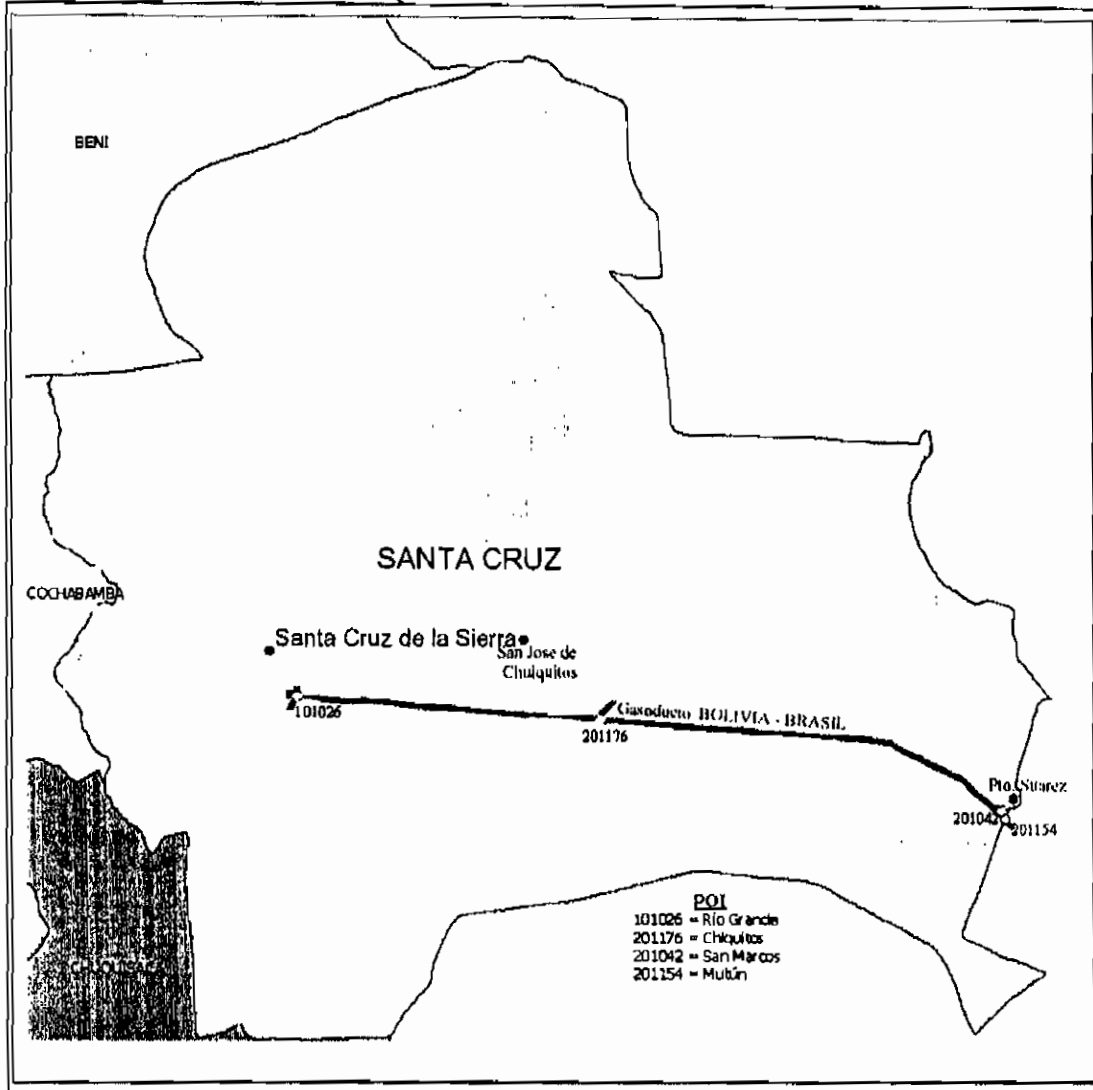
En el caso de Entregas para POI's que no fuese de exportación, se utilizarán solamente los puntos I y V de este inciso 2.3.

Estos cambios intradiarios en la programación regirán a partir de las 16:00.

En caso de existir algún problema o necesidad operativa, se podrá hacer uso de los cambios Intradiarios de Nominación, Confirmación y Programación para la recepción y entrega de las Cantidades de Gas necesarias.

La reducción de las recepciones de Gas se realizarán respetando las prioridades, de acuerdo a la sección K de los TCGS.

ANEXO B
Catálogo de Puntos (POI) de Gas TransBoliviano S.A



Catálogo De Puntos

PUNTOS DE RECEPCIÓN					
No POI	Nombre	Presión (psig)	MAOP (psig)	Tipo de medición	Progresiva (Kp)
101026	Río Grande	1.420	1.420	Placa de Orificio	0+748
PUNTOS DE ENTREGA					
No POI	Nombre	Presión (psig)	MAOP (psig)	Tipo de medición	Progresiva (Kp)
201176	Chiquitos	*	1.420	Medidor Ultrasónico	242+000
201042	Mutún- Petrobras Bolivia Transportes S.A.	*	1.420	Medidor Ultrasónico	555+517
201154	Mutún	*	1.420	Placa de Orificio	556+051

* La presión de entrega expresada en psig, en cualquier Punto de Entrega será la suficiente para entregar una determinada Cantidad de Gas en este Punto de Entrega según lo determine el Modelo del Gasoducto la cual no excederá en ningún momento en el lado de descarga de la estación de compresión más cercana al Punto de Entrega, la mayor de las siguientes presiones: (i) mas de mil cuatrocientos veinte libras por pulgada cuadrada manométrica (1420 psig) o (ii) la presión de operación máxima para el Gasoducto.

ANEXO C
PROCEDIMIENTO DE CONVERSIONES
(Relación entre volumen y energía)

Los siguientes conceptos serán utilizados para todos los efectos, para comparar volúmenes de Gas en términos volumétricos con Cantidades de Gas en términos energéticos, tanto en el Punto de Recepción como en los Puntos de Entrega:

a)

i) Para cada Día, todo volumen de Gas nominado o programado en términos volumétricos, se convertirá a términos energéticos usando el poder calorífico nominal de nueve mil doscientas kilocalorías sobre Metro Cúbico (9.200 Kcal/m³).

ii) El contenido calorífico de todo volumen de gas nominado o programado se obtendrá mediante la multiplicación de (I) el volumen correspondiente (en Metros Cúbicos), por (II) nueve mil doscientos Kilocalorías sobre metro cúbico (9.200 Kcal/m³); el resultado será dividido entre doscientos cincuenta y un mil novecientos noventa y seis kilocalorías sobre MMBtu (251.996 kcal/MMBtu).

b)

i) Para cada Día, tanto en el Punto de Recepción como en el Punto de Entrega se mide el volumen de Gas que fluye en términos volumétricos. Mediante cromatografía en línea se determina el poder calorífico del Gas.

ii) Para cada Día, el contenido calorífico de cualquier volumen de Gas recibido o despachado en el Punto de Recepción o en los Puntos de Entrega (expresado en términos volumétricos) se determina multiplicando (I) el número de Metros Cúbicos de Gas recibido o despachado durante dicho Día en el respectivo punto de medición, por (II) el poder calorífico del Gas (en kilocalorías/ Metro Cúbico), determinado en la forma descrita en el inciso b(i) anterior para el mencionado Día, en el respectivo punto de medición, y dividiendo el anterior producto entre (III) 251.996 Kcal/MMBtu.