

CONTRATO OPERACIONAL ESPECÍFICO DE COMPARTILHAMENTO DE ATIVOS E USO DE
INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA Nº 003/2013 (ALL MALHA NORTE X ALL MALHA PAULISTA)

ANT7
03
2
070901000

Pelo presente instrumento particular, as partes ou Concessionárias abaixo qualificadas:

- (i) ALL - AMERICA LATINA LOGISTICA MALHA PAULISTA S.A., pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob o nº 02.502.844/0001-66, situada no Estado e Capital de São Paulo, na Rodovia Anhanguera, no Km 24,2, sala 4, e escritório administrativo na Cidade de Curitiba, Estado do Paraná, no Bairro Cajuru, na Rua Emílio Bertolini, nº 100, doravante denominada simplesmente ALL MALHA PAULISTA; e
- (ii) ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA NORTE S.A, pessoa jurídica de direito privado, situada no Estado de Mato Grosso, em Cuiabá, no Bairro Bosque da Saúde, na Avenida Historiador Rubens de Mendonça, 2000, sala 308, e escritório administrativo em Curitiba, estado do Paraná, no Bairro Cajuru, na Rua Emílio Bertolini, nº 100, inscrita no CNPJ sob nº 24.962.466/0001-36, neste ato representada por seus diretores, conforme seu Estatuto Social, doravante denominada ALL MALHA NORTE;

CONSIDERANDO QUE:

- (a) A ALL MALHA PAULISTA celebrou Contrato de Concessão para a Exploração do Serviço Público de Transporte Ferroviário de Cargas na Malha Paulista, em 30 de dezembro de 1998, com a União Federal, por meio do Ministério dos Transportes; e Contrato de Arrendamento de Bens Vinculados à Prestação do Serviço Público de Transporte Ferroviário, em 30 de dezembro de 1998, com a antiga Rede Ferroviária Federal S/A, consoante Edital nº PND/02/98/RFFSA;
- (b) A ALL MALHA NORTE celebrou Contrato de Concessão para o Estabelecimento de um Sistema de Transporte Ferroviário de Carga, em 19 de maio de 1989, nos termos do Edital de Concorrência nº 02/89 da Secretaria de Transportes Ferroviários do Ministério dos Transportes (“Edital Ferronorte”);



- (c) as partes têm interesse em estabelecer regras justas para o compartilhamento dos recursos operacionais das malhas ferroviárias concessionadas à ALL MALHA NORTE e ALL MALHA PAULISTA, doravante denominadas, respectivamente, “Malha Norte” e “Malha Paulista”, de modo que se assegure o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento e concessão anteriormente citados, a rentabilidade dos investimentos realizados, a viabilidade dos investimentos futuros e a melhoria contínua, a longo prazo, da operação ferroviária das quais são concessionárias;
- (d) que as partes desejam adequar o contrato operacional específico (COE) existente à legislação e regulamentação do setor ferroviário atualmente em vigor, de forma a melhor detalhar e regular os procedimentos relativos à Resolução nº 3.695 de 14 de julho de 2011;

têm entre si justo e acertado o presente CONTRATO OPERACIONAL ESPECÍFICO DE COMPARTILHAMENTO DE ATIVOS E USO DE INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA Nº 003/2012 (“Contrato”), que se regerá de acordo com as seguintes cláusulas e condições:

CLÁUSULA PRIMEIRA- DO OBJETO

1.1 O presente Contrato tem como objeto regulamentar, normatizar e padronizar, por meio da definição de procedimentos técnicos, operacionais e administrativos, o uso, pela ALL MALHA NORTE, da infraestrutura ferroviária da ALL MALHA PAULISTA na modalidade de tráfego mútuo; bem como os fluxos operacionais, quando necessários que tem como origens os locais de embarque na área sob concessão da ALL MALHA PAULISTA, como destino, os locais de desembarque na área sob concessão da ALL MALHA NORTE na modalidade de tráfego mútuo, assim como o compartilhamento de receitas entre as partes relativas a estes fluxos.

1.1.1 Podem as partes optar pelo tráfego sob regime de Direito de Passagem, sendo que, neste caso, as partes ajustarão, em conjunto, a tarifa a ser praticada de forma a atender as condições econômicas de cada Concessionária, em um prazo de até 30 (trinta) dias atendendo as regras do Artigo 12 da Resolução 3.695/2011.

1.1.2 O presente contrato objetiva, ainda, regulamentar a partilha frete ferroviário, de forma a contemplar os custos incorridos nas suas respectivas malhas, os custos de



operação, os investimentos, a manutenção e recuperação do capital dos ativos, a produtividade das frotas, a responsabilidade pelo transporte e a realização de serviços complementares na origem, percurso ou destino das cargas, sendo admissível, conforme ajuste entre as partes, o estabelecimento de remuneração variável.

ANTT
04
26

CLÁUSULA SEGUNDA – DA PROGRAMAÇÃO OPERACIONAL ANUAL

2.1 Anualmente, até o dia 31 de dezembro, as partes definirão conjuntamente, em relação ao ano subsequente:

2.1.1 A demanda de transporte projetada para os anos seguintes;

2.1.2 O material rodante disponível, a capacidade da via e dos sistemas de telecomunicação e sinalização existentes;

2.1.3 Os investimentos necessários à ampliação da capacidade de transporte ferroviário, seja na capacitação do sistema (via permanente, sinalização e telecomunicações), seja na aquisição e/ou recuperação e/ou aumento da disponibilidade de ativos, ficarão a critério das partes.

2.2 As partes poderão revisar, de comum acordo, a qualquer tempo, a programação estabelecida.

2.3 Com base nos elementos especificados no item 2.1 acima, as partes estabelecerão premissas e metas operacionais a serem atingidas, consolidando os resultados em uma programação operacional anual (“Programação Anual”), que deverá ser observada pelas partes, sob pena de incidência da multa prevista na Cláusula Sexta abaixo.

2.4 Para o fim do disposto no item 2.1.1 acima, as partes acordam que o volume a ser transportado, de parte a parte, bem como a quantidade de faixas a ser disponibilizada para realização do transporte do respectivo volume será aquela apresentada anualmente à ANTT, por meio do processo de pactuação de Metas de Produção por Trecho de cada uma das partes.

ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres
Secretário

2.5 Para o fim do disposto no item 2.1.2 acima, as partes que acordam as características operacionais das malhas seguirão os parâmetros apresentados anualmente pelas partes à ANTT na Declaração de Rede.

CLAÚSULA TERCEIRA- DOS ASPECTOS OPERACIONAIS

3.1. Fluxos Operados em Regime de Direito de Passagem

3.1.1. Considerando o trem-tipo e o número de faixas de circulação estabelecidos na Programação Anual, a ALL MALHA NORTE poderá trafegar com seus trens na malha paulista e a ALL MALHA PAULISTA poderá trafegar com seus trens na malha norte, recebendo uma da outra o mesmo critério de priorização quanto à circulação, bem como zelando para manter o nível de performance operacional ajustados entre as partes. A identificação de quaisquer desvios, conforme indicadores e índices acordados, deverá provocar a adoção imediata das medidas cabíveis pelas partes, visando a sua correção e/ou a prevenção de sua reincidência.

3.2. Fluxos Operados em Regime de tráfego Mútuo

3.2.1. Uma vez atendidos os compromisso individuais de performance estabelecidos em seus respectivos contratos de concessão, poderão as partes, mediante pagamento, operar em regime de tráfego mútuo a circulação de trens e todas as operações acessórias (auxílio de tração (helpers), manobras para carga, descarga, decomposição, recomposição e formação de trens).

3.3. Compartilhamento de Ativos Operacionais

3.3.1. A fim de garantir o adequado atendimento aos usuários do transporte ferroviário de cargas, os ativos operacionais de uma parte poderão ser utilizados pela outra, desde que observadas as metas contratuais de produção (TKU), e atendidas as condições econômicas das concessionárias.

3.3.2. As partes se comprometem a ratear proporcionalmente as receitas auferidas no cumprimento deste Contrato a partir dos custos dispendidos por cada uma das partes



nas seguintes variáveis: (i) material rodante; (ii) via permanente; e (iii) outros investimentos necessários ao efetivo transporte ferroviário ("Variáveis").

3.3.2.1 O peso de cada uma das Variáveis deve considerar o valor residual por elas representado, conforme registrado nos respectivos balanços contábeis, de acordo com a fórmula abaixo:

Formula - Partilha de Receita

$$\text{Partilha ALL Malha Norte} = \left(\frac{MR}{MR + Via + AS} \right) * \left(\frac{MR_{MN}}{MR} \right) + \left(\frac{Via}{MR + Via + AS} \right) * \left(\frac{Via_{MN}}{Via} \right) + \left(\frac{AS}{MR + Via + AS} \right) * \left(\frac{AS_{MN}}{AS} \right)$$

$$\text{Partilha ALL Malha Paulista} = \left(\frac{MR}{MR + Via + AS} \right) * \left(\frac{MR_{MP}}{MR} \right) + \left(\frac{Via}{MR + Via + AS} \right) * \left(\frac{Via_{MP}}{Via} \right) + \left(\frac{AS}{MR + Via + AS} \right) * \left(\frac{AS_{MP}}{AS} \right)$$

Onde:

MR = composição do valor residual em Material Rodante da ALL Malha Norte e ALL Malha Paulista

Via = composição do valor residual em Via Permanente da ALL Malha Norte e ALL Malha Paulista

AS = composição do valor residual em Ativos Suplementares ao Transporte da ALL Malha Norte e ALL Malha Paulista

MR_{MN} = composição do valor residual em Material Rodante da ALL Malha Norte

Via_{MN} = composição do valor residual em Via Permanente da ALL Malha Norte

AS_{MN} = composição do valor residual em Ativos Suplementares ao Transporte da ALL Malha Norte

MR_{MP} = composição do valor residual em Material Rodante da ALL Malha Paulista

Via_{MP} = composição do valor residual em Via Permanente da ALL Malha Paulista

AS_{MP} = composição do valor residual em Ativos Suplementares ao Transporte da ALL Malha Paulista

Tabela 1.1.- Partilha de Receita

Ferrovias	% Partilha de Receita
ALL Malha Norte	58%
ALL Malha Paulista	42%

3.3.2.2. O peso de cada uma das Variáveis poderá ser alterado a qualquer momento, a critério das partes, a partir da alteração do valor residual indicados nas Variáveis, nos termos da cláusula 3.3.2.1, durante a vigência deste Contrato.

3.4. Gestão e Manutenção dos Ativos

3.4.1. Cada uma das partes será responsável pela gestão dos ativos operacionais dos quais são arrendatária e deverá, de modo transparente, planejar, acompanhar e controlar as operações ferroviárias nas suas malhas ferroviárias.

3.4.2. Cada uma das partes fará a manutenção do material rodante, quando este estiver sob sua responsabilidade.

3.4.3. Cada uma das partes será responsável pelas obras de recuperação e de manutenção, corretiva e preventiva, da infra e superestrutura da via permanente da malha da qual é concessionária, visando manter a capacidade integral da superestrutura implantada na malha ferroviária, face ao uso e desgaste normal da via pelo tráfego.

3.7. Trechos que fazem parte do Contrato

3.7.1. Os trechos ferroviários que fazem parte do presente Contrato são:

3.7.1.1 Entre o Pátio de Marco Inicial, localizado no Município de Aparecida do Taboado, e a qualquer destino na Malha Paulista (Malha Norte)

3.7.1.2 Entre o Pátio de Marco Inicial e a qualquer destino na Malha Norte (Malha Paulista)

3.7.1.3 As partes podem de comum acordo ajustar novos trechos durante a Programação Anual, aos quais se aplicarão as mesmas regras aqui constantes.

3.8. Capacitação do Sistema

3.8.1. Fica estabelecido que, face ao número de trens gerados pela demanda estabelecida na Programação Anual, o sistema ferroviário integrado pelas malhas deverá ser capacitado para atendimento pleno desta necessidade.

3.8.2 Para o fim do acima disposto, fica desde já acordado que a Ferrovia Visitada (Concessionária que cede sua via permanente para a utilização de outra Concessionária)



disponibilizará a quantidade diária de faixas necessárias ao atingimento dos volumes ajustados entre as partes, conforme regras estabelecidas na cláusula segunda.

06
20

3.9. Equipagem

3.9.1. Cada uma das partes disponibilizará o número de equipagem suficiente para atendimento do número de trens gerado pela Programação Anual, nas malhas ferroviárias. A equipagem deverá estar devida e previamente habilitada para operar, indistintamente, o material rodante das partes, devendo, inclusive, estar sujeita aos exames técnicos e periódicos de medicina ocupacional, em comum estabelecidos entre as partes.

3.9.2. A Equipagem deverá observar os regulamentos, normas e manuais técnicos relativos à circulação em cada uma das malhas ferroviárias, bem como para a operação do material de tração de cada uma das partes.

3.10. Sistema de Comunicação e Controle de Tráfego

3.10.1. As partes operarão, conjuntamente, o Centro de Controle de Tráfego, devendo, para isso, disponibilizar pessoal, devidamente capacitado e treinado, em número suficiente para o funcionamento ininterrupto da sua operação, em todas as seções de controle de cada malha ferroviária.

3.10.1.1 Fica acordado entre as partes que o sistema de comunicação utilizado será Via Satélite.

3.10.2. As partes estabelecerão, de comum acordo, com base na Programação Anual, os indicadores e respectivas metas de desempenho, a serem utilizados no acompanhamento deste Contrato. Estabelecerão também os sistemas utilizados na sua apuração e penalidades impostas, caso não sejam alcançados os resultados programados. Estes indicadores e metas serão revistos e atualizados trimestralmente, por ocasião da consolidação do encontro de contas.

3.11 – Desempenho Operacional



3.11.1 As partes acordam que a carga e descarga será realizada pela Ferrovia onde o fluxo se origina e finaliza, respectivamente, obedecendo aos padrões de tempo e tolerância de cada uma das estações, conforme programação anual a ser realizada pelas partes.

CLÁUSULA QUARTA - DOS PREÇOS E PAGAMENTOS

4.1. As partes se obrigam a respeitar os trens-tipo da Ferrovia Visitada constante na Declaração de Rede, sendo permitida livremente a circulação entre as malhas das partes em regime de tráfego mútuo, pelo qual cada concessionária será remunerada conforme tabela 1.1.

4.1.1. Os custos acessórios serão arcados pela parte que gerar receita.

4.1.2. Os fatores da partilha a serem adotados no caso de regime de tráfego mútuo serão estabelecidos anualmente e revisados em comum acordo entre partes, quando verificado desequilíbrio.

4.2 Operações acessórias

4.2.1 As partes estão de acordo que a Ferrovia Visitante (Concessionária que utiliza a via permanente da outra Concessionária) poderá contratar, caso necessário, operações acessórias da Ferrovia Visitada nas mesmas condições praticadas por esta.

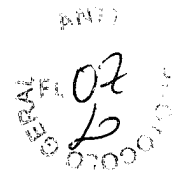
CLÁUSULA QUINTA - DAS FALTAS, AVARIAS E OUTRAS IRREGULARIDADES

5.1. Quando uma parte estiver operando em regime de direito de passagem na malha operada por outra ferrovia, as quebras, perdas ou avarias, total ou parcial, de cargas, serão de sua responsabilidade, a menos que tenham sido causadas exclusivamente pela parte administradora da malha ferroviária, nos termos da Cláusula Sexta deste Contrato.

5.2. Quando uma parte estiver operando em regime de tráfego mútuo, os critérios para apuração da responsabilidade pelas quebras, perdas ou avarias, total ou parcial, de cargas,



bem como a forma de liquidação de eventuais créditos e débitos existente entre as partes serão definidos em comum acordo.



CLÁUSULA SEXTA – DOS VOLUMES DE TRANSPORTE E DA APURAÇÃO DA PRODUÇÃO

6.1. Anualmente, até o final do mês de dezembro, as partes definirão, em conjunto, a Programação Anual relativa ao ano seguinte e aos trechos operados por cada uma das concessionárias.

6.2. As partes acordam que, anualmente, até o 10º (décimo) dia útil de cada mês de janeiro, será feita a apuração dos volumes realizados no ano anterior. Caso não tenha sido realizado o volume anual mínimo consolidado na Programação Anual, a parte responsável pelo descumprimento estará obrigada ao pagamento de multa pelo volume descumprido, denominada “take or pay”, conforme a seguir previsto:

6.2.1. Caso a responsabilidade pela não realização do Volume Anual Mínimo seja da Ferrovia Visitante, esta pagará à Ferrovia Visitada a compensação correspondente ao volume faltante multiplicado por 40% (quarenta por cento) da média ponderada das tarifas realizadas com base no período apurado. Este pagamento será realizado no prazo de 20 (vinte) dias consecutivos após a emissão do documento de cobrança pela parte credora.

6.2.2. Caso a responsabilidade pela não realização do Volume Anual Mínimo seja da Ferrovia Visitada, esta pagará à Ferrovia Visitante compensação correspondente ao volume faltante, multiplicado por 40% (quarenta por cento) da média ponderada das tarifas realizadas com base no período apurado. Este pagamento será realizado no prazo de 20 (vinte) dias consecutivos após a emissão do documento de cobrança pela parte credora.

6.2.3. Para os fins acima estabelecidos, o volume será considerado realizado quando, originado na Ferrovia Visitante, for efetivamente movimentado em algum trecho da Ferrovia Visitada.



6.3. Conforme estabelece o inciso I do artigo 12 da Resolução nº. 3.696/2011, da ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestre, para o cálculo da meta de produção de transporte – TKU – de cada parte, com vistas à verificação do cumprimento de meta contratual com o Poder Concedente, a produção será totalmente computada para a Concessionária detentora do trecho.

CLÁUSULA SÉTIMA – DOS ACIDENTES

7.1. No atendimento a acidentes, as partes darão prioridade à preservação da vida humana, à preservação do meio ambiente, à liberação do trecho ao tráfego, ao material rodante e às mercadorias transportadas, nesta ordem.

7.1.1. Observada a prioridade acima disposta, as partes envidarão os melhores esforços para o pronto restabelecimento da circulação de trens no trecho em que o acidente ocorreu.

7.2. É dever da Ferrovia Visitada remover o material rodante acidentado e as cargas para local onde não impeçam a circulação normal dos trens.

7.3. As partes farão, em conjunto, no prazo máximo de 30 (trinta) dias contados da data da ocorrência, a apuração da responsabilidade pelo acidente e a extensão dos danos, inquirindo empregados envolvidos e testemunhas, examinando a linha e o local em que o acidente se verificou, o material rodante as cargas transportadas, tomando todas as demais providências necessárias ao completo esclarecimento dos fatos e elaborando relatório conclusivo sobre o acidente, suas causas e responsabilidade das partes.

7.4. A responsabilidade das partes em relação a acidentes rege-se pelas seguintes disposições:

7.4.1. Em caso de acidentes provocados pelo estado da via permanente administrada por uma parte ou por falta de sua equipagem, esta indenizará a outra: (a) pelas despesas com a recuperação ou substituição do material rodante; e (b) pelas cargas avariadas.

7.4.2. Em caso de acidentes provocados pelo estado do material rodante de uma parte na malha da outra, esta indenizará a Ferrovia Visitada: (a) pelos danos que o acidente tiver causado à via, (b) pelas despesas com a liberação da via e o restabelecimento da circulação dos trens.

7.4.3. Em qualquer hipótese, a parte que der causa ao acidente responderá por eventual acidente de trabalho de seus empregados, suportará eventuais indenizações cíveis pleiteadas por seus empregados, empregados da outra parte ou terceiros, suportando integral e exclusivamente, a qualquer tempo, os encargos judiciais, incluídos aqueles decorrentes de danos meio ambiente, bem como multas e processos administrativos.

7.4.4. A responsabilidade por danos causados a usuários do transporte ferroviário de cargas e terceiro será de responsabilidade da parte que comprovadamente tiver dado causa ao acidente.

7.4.5. Na hipótese de culpa concorrente das partes, os prejuízos comprovadamente causados à outra parte, aos usuários do transporte ferroviário de cargas ou a terceiros serão suportados pelas partes proporcionalmente à responsabilidade de cada uma, conforme apurado.

7.4.6. As partes não respondem pelo inadimplemento que resultar de caso fortuito ou força maior, na medida em que tais ocorrências impeçam o cumprimento das obrigações avençadas neste instrumento, devendo dar-se mútua ciência, por escrito, em até 24 (vinte e quatro) horas da data da ocorrência. Cessado o caso fortuito ou de força maior, retomar-se-á a execução deste Contrato.

CLÁUSULA OITAVA - MULTAS OPERACIONAIS

8.1 A Ferrovia Visitada pagará à Ferrovia Visitante multa no montante de R\$ 15.000,00 (quinze mil reais) por hora excedente à 24 horas, em cada uma das seguintes hipóteses:

(a) acidente de responsabilidade da Ferrovia Visitante, respeitada apuração conforme estabelecido na Cláusula Sétima, que ocasione interrupção de tráfego superior a 24 (vinte

e quatro horas). Para fins deste item, o tempo de interrupção de tráfego será computado desde o momento da ocorrência do acidente até a efetiva liberação da via para tráfego;

(b) falha de material rodante, falha de condução ou outro fato atribuível à Ferrovia Visitante, que ocasione interrupção de tráfego da Ferrovia Visitada por período de tempo superior a 24(vinte e quatro) horas;

8.2. O valor estabelecido no item acima será reajustado anualmente pelo IGP-M, ou por algum outro índice oficial que venha a substituí-lo.

8.3. A multa referida no item 8.1 não será aplicável quando o descumprimento for devido a qualquer dos seguintes fatores:

(i) caso fortuito ou força maior;

(iii) interrupção do trecho em até 12 (doze) horas para manutenção programada da via permanente, previamente acordada entre partes;

8.4. A apuração das multas devidas de parte a parte será feita mensalmente até o último dia útil do mês subsequente.

CLÁUSULA NONA DA VIGÊNCIA E DA RESCISÃO

9.1. O presente instrumento vigorará pelo prazo do Contrato de Concessão celebrado entre a ALL MALHA PAULISTA e a União Federal, a partir da sua assinatura, sendo automaticamente prorrogado, salvo na hipótese de manifestação em contrário de qualquer uma das partes com antecedência mínima de 06 (seis) meses antes do término do prazo original.

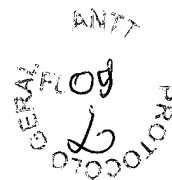
9.2. Nas hipóteses abaixo elencadas, qualquer uma das partes poderá rescindir o presente Contrato, de pleno direito, mediante simples notificação por escrito à outra parte:

9.2.1. violação, por qualquer uma das partes, de qualquer das disposições contratuais, que não houver sido sanada no prazo de 30 (trinta) dias após envio de notificação escrita nesse sentido à parte inadimplente;

9.2.2. falência, dissolução, liquidação ou pedido de recuperação, judicial ou extrajudicial, de qualquer uma das partes;



9.2.3. decretação de caducidade ou ato do Poder Concedente que impeça a execução do presente Contrato de forma permanente;



9.2.4. acordo amigável entre as partes;

9.2.5. alteração de controle acionário de qualquer das partes.

9.3. Na hipótese de rescisão imotivada deste instrumento, por qualquer uma das partes, a parte culpada deverá pagar às demais partes, multa compensatória no valor correspondente de R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais), o qual será devidamente atualizado de acordo com a variação do IGP-M divulgada pela Fundação Getúlio Vargas, ou no caso de extinção, de qualquer outro índice que o substitua.

9.4 A partir da data de início de vigência deste instrumento, as partes estabelecem que o “Contrato Operacional Específico”, firmado entre ALL MALHA PAULISTA e a ALL MALHA NORTE em 26 de abril de 2010, deixará de produzir efeitos entre as partes, ficando ratificados os efeitos já por ele produzidos e passando a relação estabelecida naquele documento a ser regulada pelas condições deste Contrato.

9.5 Ainda, as partes declaram que todos os instrumentos contratuais, inclusive acordos verbais, que versem sobre compartilhamento de ativos e uso de infraestrutura ferroviária entre as partes ficam, neste ato, inteiramente revogados, de forma a não mais produzir efeitos.

CLÁUSULA DÉCIMA – DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

10.1. As cláusulas e condições estabelecidas neste instrumento revogam e substituem integralmente todos os termos e instrumentos anteriormente firmados entre as partes que disponham acerca do objeto deste Contrato.

10.2. As partes cumprirão e farão cumprir, por seus empregados, prepostos e contratados, todas as disposições legais, regulamentares, técnicas e convencionais relacionadas com o objeto deste instrumento.



10.3. As partes estabelecerão, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias a contar da entrada em vigor do presente instrumento, os procedimentos operacionais, administrativos e financeiros complementares que sejam necessários à execução deste instrumento.

10.4. Cada parte arcará com os tributos, encargos e contribuições que incidam ou venham a incidir sobre o objeto deste instrumento, na medida em que sejam definidas legalmente como contribuintes. Caso, após a assinatura deste instrumento, a carga tributária incidente sobre as operações nele prevista venha a ser alterada por força de dispositivo legal, de modo a comprometer seu equilíbrio econômico - financeiro, os ajustes necessários poderão ser pleiteados por quaisquer das partes, que negociarão novos valores e critérios. Não havendo acordo entre as partes no prazo de 60 (sessenta) dias contados da solicitação de uma das partes, fica facultado à parte prejudicada resilir o presente instrumento, independentemente de comunicação prévia, conforme Cláusula Oitava, sem que seja devido qualquer pagamento de indenização, notadamente por perdas e danos ou lucros cessante, bem como multa ou outra penalidade.

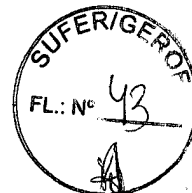
10.5. As partes, imbuídas do espírito de cooperação que as anima, enviarão os melhores esforços para solucionar pacificamente quaisquer questões oriundas deste instrumento. Quando previsto em lei, a solução das referidas questões poderá ser definida pela medição da ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres.

10.7. É vedada a cessão ou transferência, total ou parcial, por qualquer das partes, dos direitos e obrigações decorrentes do presente instrumento, sem autorização, por escrito, das demais partes.

10.7.1. Havendo acordo entre as partes, o presente instrumento poderá obrigar e beneficiar as cessionárias das respectivas partes a qualquer título.

10.8. A não exigência imediata, por qualquer das partes, em relação ao cumprimento de qualquer dos compromissos avençados no presente instrumento, constitui-se em mera liberalidade, não caracterizando novação ou precedente invocável pela outra parte para obstar ao cumprimento de suas obrigações.





**PRIMEIRO TERMO ADITIVO AO CONTRATO OPERACIONAL ESPECÍFICO DE
COMPARTILHAMENTO DE ATIVOS E USO DE INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA N.º
003/2013**

Pelo presente instrumento particular, as Partes ou Concessionárias abaixo qualificadas:

ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA PAULISTA S/A, pessoa jurídica de direito privado, com sede na Rodovia Anhaguera, s/nº, Km 24,2, sala 02, Jardim Jaraguá, São Paulo/SP, inscrita no CNPJ/MF sob nº 02.502.844/001-66, neste ato representada na forma de seu Estatuto Social, doravante designada simplesmente “ALL MALHA PAULISTA” e

ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA NORTE S/A, pessoa jurídica de direito privado, com estabelecimento na cidade de Cuiabá/MT, na Avenida Historiador Rubens de Mendonça, Bosque da Saúde, 2.000, sala 308, inscrita no CNPJ sob nº 24.962.466/0001-36, representada na sua forma estatutária, doravante denominadas, em conjunto, “ALL MALHA SUL”;

Indistinta e individualmente denominadas “Parte” e, em conjunto, “Partes”;

CONSIDERANDO QUE:

- I. a ALL MALHA PAULISTA e a ALL MALHA NORTE celebraram Contrato Operacional Específico de Compartilhamento de Ativos e Uso de Infraestrutura Ferroviária n.º 003/2013 (“Contrato”), em 27 de junho de 2013;
- II. Por meio do Ofício Circular n.º 01/2015/GEROF/SUPER/ANTT (“Ofício”), a agência reguladora ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres, requereu às concessionárias a adequação do Contrato no que concerne à Resolução ANTT n.º 3695/2011, artigo 7º, §2º (“Diretrizes”);

Têm entre si justo e acertado o presente **PRIMEIRO TERMO ADITIVO AO CONTRATO OPERACIONAL ESPECÍFICO DE COMPARTILHAMENTO DE ATIVOS E USO DE INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA** (“Primeiro Termo Aditivo”), que se regerá de acordo com as seguintes cláusulas e condições:

CLÁUSULA PRIMEIRA- DAS ALTERAÇÕES E INCLUSÕES



1.1 Visando adequar as Diretrizes requeridas no Ofício, abaixo seguem as informações requeridas que adequam a operação ferroviária compartilhada da ALL MALHA PAULISTA em conjunto com a ALL MALHA NORTE.

Art. 7º São cláusulas essenciais do COE aquelas que estabeleçam:

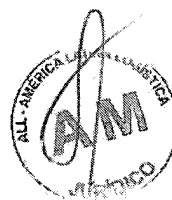
I - trecho ferroviário a ser utilizado, detalhando-se as características da via permanente, faixas, sistemas de sinalização e de comunicação;

II - fluxo de transporte por tipo de operação de tráfego mútuo ou de direito de passagem;

1.1.1 As Partes estabelecem que os trechos ferroviários, incluindo as características da via permanente, faixas, sistemas de sinalização e comunicação, bem como o tipo de operação a serem utilizados são:

- a) entre o Pátio do Marco Inicial, localizado no Município de Aparecida do Taboado, e a qualquer destino da ALL MALHA PAULISTA (Malha Norte) – operado em bitola 1,60m; com via de circulação singela com 740 km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital.
- b) entre o Pátio de Marco Inicial e a qualquer destino da ALL MALHA NORTE (Malha Paulista) – operado em bitola 1,60m; com via de circulação singela entre Marco Inicial (TMI) e Boa Vista (ZBV) com 640 km de extensão e via de circulação duplicada entre Boa Vista (ZBV) e Paratinga (ZPT), com 240 km de extensão; operados sob tráfego mútuo; utiliza-se para licenciamento, sistema de despacho de trens ATW e CBL (computador de bordo da locomotiva) este é responsável por impedir o avanço em SB não licenciada, assim como impedir ultrapassar a velocidade máxima do trecho, o meio de comunicação destes sistemas é Satelital.
- c) Outros trechos acordados na Programação Anual

III - estimativa da carga a ser transportada em tonelada útil – TU e tonelada quilômetro útil – TKU;



1.1.2 As Parte acordam que o volume a ser transportado para os próximos anos, conforme projeção destas concessionárias segue conforme quadro abaixo, classificado por período.

Projeção de fluxos em Intercâmbio em Tráfego Mútuo

Empresa Visitante	Empresa Visitada	2015		2016		2017	
		TU	TKU	TU	TKU	TU	TKU
Malha Norte	Malha Paulista	12.083.794	10.647.944.561	13.217.982	11.665.651.664	13.626.457	12.028.944.382
Malha Paulista	Malha Norte	1.490.646	835.170.751	892.242	430.864.565	873.508	121.461.027

IV - faixas de circulação de trens negociadas, acompanhadas das margens de tolerância e respectivas penalidades pelo seu descumprimento, quando for o caso de compartilhamento por direito de passagem;

1.1.3 As Partes acordam que não há aplicação de operações sob a forma de direito de passagem, dado que somente operam sob tráfego mútuo.

V - composição do trem e a carga por eixo de locomotivas e vagões utilizados;

1.1.4 Conforme tabela:

Trecho	Número de faixas diárias	Tamanho máximo da composição (m)	Trem Tipo	Composição (fb)	Carga Máxima por Eixo (ton)	Transmissão
Malha Norte - Malha Paulista	10	1430	4 locomotivas + 80 vagões	8900	30	98h

VI - descritivo dos pátios e procedimento de intercâmbio de vagões, este quando for o caso de compartilhamento por tráfego mútuo;

1.1.5 O descritivo dos pátios está regulamentado na Circular de Instruções Especiais Larga e Mista (anexo 01) e o procedimento de intercambio de vagões nos Parâmetros Gerais de Material Rodante para Interoperabilidade (anexo 02) e nos Parâmetros Qualitativos para Materiais Rodantes (anexo 03).

VIII - requisitos de desempenho operacional dos trens, destacando, quando for o caso, os tempos de carga e descarga, assim como a responsabilidade pela sua operação, acompanhados das margens de tolerância e respectivas penalidades pelo seu descumprimento, em conformidade com art. 12 alínea 'b' do Regulamento de Metas por Trecho;



1.1.6 Caso ocorra descumprimento do tempo de "transit time" previsto (s) no presente Contrato, a parte prejudicada poderá a seu critério penalizar a parte infratora no montante de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais).

a) A Parte que tiver a intenção de exercer o direito de penalizar a outra, nos termos acima, deverá manifestar-se formalmente no prazo máximo de 10 (dez) dias, contados da data da conclusão do laudo de descumprimento do critério operacional.

b). Caso a Parte não se manifeste formalmente, entender-se-á pela tolerância do descumprimento, precluindo seu direito de aplicação da sanção.

IX - valores das tarifas de direito de passagem ou tráfego mútuo, com discriminação das parcelas envolvidas, respeitados os princípios fixados no art. 12;

1.1.7 As partes acordam que não haverá operação de direito de passagem, somente tráfego mútuo. Desta forma, as partes acordam que haverá aplicação de partilha das receitas do transporte ferroviário, a fim de remunerar os custos incorridos da operação de cada empresa. A fórmula de definição da partilha, bem como os valores definidos estão na cláusula 3.2.2.1 do COE vigente

X - valor das taxas de operações acessórias estabelecidas entre as partes, se houver;

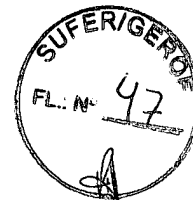
1.1.8 As Partes acordam que fica ratificada a disposição descrita na Cláusula Quarta do Contrato, de modo que não há especificação dos valores quando tratados entre empresas do mesmo grupo econômico, como ALL MALHA PAULISTA e ALL MALHA NORTE.

1.2 As partes acordam em alterar o item 9.1 da Cláusula Nona do Contrato, conforme redação abaixo descrita:

"(...)

9.1 O presente instrumento vigorará pelo prazo do Contrato de Concessão celebrado entre a ALL MALHA NORTE e a União Federal ("Contrato ALL Malha Norte"), a partir da sua assinatura, sendo automaticamente prorrogado na hipótese de o Contrato ALL Malha Norte ser prorrogado.





9.1.1. A vigência do presente Contrato se dará independentemente da vigência do Contrato de Concessão celebrado entre ALL MALHA PAULISTA e União Federal, de modo que, na hipótese de sua extinção por qualquer motivo, este Contrato deverá ser automaticamente sub-rogado por quem vier a substituí-la, respeitando inclusive a hipótese de prorrogação prevista no item 9.1 acima.

(...)"

CLÁUSULA SEGUNDA – DA RATIFICAÇÃO ÀS DISPOSIÇÕES NÃO ALTERADAS

2.1. O presente Aditivo é firmado pelas Partes sem qualquer intenção de novar, ficando ratificadas pelas Partes as demais cláusulas e condições refletidas no Contrato que não foram expressamente alteradas neste Aditivo.

E, por estarem assim justas e acordadas, as Partes assinam o presente Terceiro Termo Aditivo, em caráter irrevogável e irretratável (ressalvadas as hipóteses de resolução expressamente previstas no Contrato), em 3 (três) vias de iguais teor e forma, juntamente com duas testemunhas, para que surta os seus jurídicos e legais efeitos.

Curitiba, 16 de junho de 2015.

Daniel Rockenbach

José Cezário M. de Barros Sobrinho

ALL- AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA PAULISTA S/A

Daniel Rockenbach

José Cezário M. de Barros Sobrinho

ALL- AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA NORTE S/A

Testemunhas:

1. *João Vinícius B. Molinari*
Nome: *João Vinícius B. Molinari*
RG: *8434666-7*
CPF: *045423699-94*

2. *Samuel Rudek*
Nome: *SAMUEL RUDEK*
RG: *8.410.682-8*
CPF: *056.464.369-66*

