



**CONTRATO OPERACIONAL
ESPECÍFICO DE USO DA
INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA,
QUE ENTRE SI CELEBRAM
COMPANHIA VALE S.A. E FERROVIA
NORTE SUL S.A.**

FERROVIA NORTE SUL S.A., empresa com sede na Av. dos Portugueses, s/n, Prédio DILN, 1º andar, Sala 1, Itaqui-Pedrinhas, Retorno do Itaqui, São Luís, Estado do Maranhão, CEP: 65.085-582, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 09.257.877/0001-37, por seus representantes legais, adiante designada apenas FNS; e

VALE S.A., empresa com sede na Av. Graça Aranha nº 26, no município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 33.592.510/0001-54, concessionária da Estrada de Ferro Carajás - EFC, neste ato representada na forma de seu Estatuto Social, por seus representantes legais abaixo assinados, doravante designada VALE;

VALE e FNS também denominadas, isoladamente, como "**PARTE**", em conjunto e indistintamente, "**PARTES**".

CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES

(i) **Considerando** que a VALEC é concessionária de serviço público para construção, uso e gozo da Ferrovia Norte Sul (a "FNS"), no trecho compreendido entre os municípios de Belém, no Estado do Pará, e Senador Canedo, no Estado de Goiás, para transporte ferroviário de cargas e passageiros, por força do Contrato de Concessão celebrado com a União em 29 de janeiro de 1988,

(ii) **Considerando** que FNS e VALEC assinaram o Contrato 033/07 em 20 de dezembro de 2007, cujo objeto é a Subconcessão da Ferrovia Norte Sul, tendo como interveniente a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT;

(iii) **Considerando** que o Contrato Operacional Específico de Uso da Infraestrutura Ferroviária ("COE" ou "CONTRATO"), celebrado em 19/06/2006 entre VALE e VALEC, foi sub-rogado à FNS S.A. em razão do disposto na Cláusula 11.2, item I, do Contrato de Subconcessão, e item 27 do Edital VALEC nº 001/2006;

(iv) **Considerando** que VALE é a titular da concessão do serviço público federal de transporte ferroviário de cargas e de passageiros para exploração e desenvolvimento da Estrada de Ferro Carajás (a "EFC"), por força do Contrato de



[Handwritten signatures]

concessão celebrado com a União em 30 de Junho de 1997 (o "Contrato de Concessão da EFC");

(v) **Considerando** o interesse público em assegurar o pleno atendimento aos usuários na área de concessão FNS e EFC, e a necessidade de as **PARTES** regularem as operações de tráfego mútuo e direito de passagem entre as duas ferrovias; e

(vii) **Considerando** a necessidade de atualização do COE celebrado em 20/12/2012, com consequente revogação do mesmo e sua substituição integral pelo presente CONTRATO, em atendimento às exigências do Poder Concedente e em consonância com a legislação ferroviária atualmente em vigor, sem que tal ato consista em novação, renúncia ou tolerância dos direitos e/ou obrigações assumidas pelas **PARTES** anteriormente à assinatura do presente COE;

Resolvem celebrar o presente Contrato Operacional Específico de Uso Mútuo de Infraestrutura Ferroviária ("COE" ou "CONTRATO"), que se regerá pelas seguintes cláusulas e condições:

CLAUSULA PRIMEIRA - DO OBJETO

1.1. O presente CONTRATO está vinculado às concessões da **FNS** e da **EFC**, e tem por objeto o estabelecimento dos critérios e condições para realização e desenvolvimento das operações ferroviárias conjuntas e intercâmbio de material rodante, através da otimização das ações de cada uma das **PARTES**.

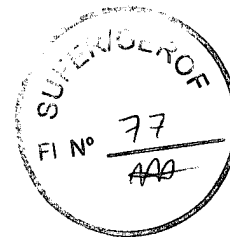
1.1.1. Tendo em vista a compatibilidade da via permanente existente entre a **FNS** e a **EFC**, bem como o interesse das concessionárias no desenvolvimento e incremento dos serviços ferroviários nas suas respectivas áreas de concessão, as **PARTES** acordam, desde já, em realizar, operações específicas em tráfego mútuo e/ou em direito de passagem, conforme pré-requisitos definidos na Cláusula Nona deste CONTRATO.

1.2. Sem prejuízo ao disposto no item 1.1, as **PARTES** acordam que o presente CONTRATO regula o compartilhamento de infraestrutura somente no âmbito das concessões das **PARTES**, respectivamente o trecho subconcedido à **FNS** e o trecho concedido à **VALE**, compreendendo toda a extensão da **EFC**.

1.3. As **PARTES**, em cumprimento ao disposto no item 1.1 supra, deverão conduzir suas respectivas atividades buscando aprimorar a eficiência operacional global para o transporte ferroviário e as melhores condições de atratividade, em relação aos usuários de modo geral, de forma a possibilitar



[Handwritten signatures and initials]



o incremento do transporte ferroviário entre as **PARTES**, para o que as **PARTES** se comprometem ao cumprimento das seguintes premissas:

a) Simplificar e unificar a organização e os procedimentos relacionados com as atividades específicas (Tráfego Mútuo ou Direito de Passagem) e Intercâmbio de Material Rodante, através da unificação operacional e administrativa da estação de intercâmbio, na qual deverá ser minimizada a permanência do material rodante em trânsito, sem prejuízo às condições de segurança da circulação.

b) A fim de simplificar e dinamizar o intercâmbio de veículos serão aplicados procedimentos padronizados de inspeção técnica do material rodante e manutenção, os quais encontram-se formalizados no Anexo V.

1.4. Este CONTRATO pretende, através de sua correta aplicação, manter um elevado padrão de relacionamento entre as **PARTES**, a fim de que seja possível a ampliação do atendimento às demandas por transporte de cargas nas suas áreas de influência, induzindo o desenvolvimento econômico das regiões atendidas, tudo de acordo com o disposto nos respectivos contratos de concessão, bem como, ainda, em estrita observância às normas e regulamentos técnicos aplicáveis à matéria.

1.5. A VALE (EFC) confere o direito à **FNS**, de:

- (i) coletar cargas nos terminais de Itaquí e de carga geral de Ponta da Madeira na modalidade de direito de passagem, para transporte até a malha sob sua sub-concessão, desde que: (a) a carga seja coletada por Trem-Tipo da **FNS** realizando fluxo de retorno de transporte ferroviário das cargas provenientes do trecho de sua sub-concessão, (b) tais cargas tenham seu destino final na malha da **FNS** e/ou (c) os fluxos não sejam de cargas próprias de empresas do mesmo grupo econômico da VALE, coligadas e controladas.
- (ii) celebrar diretamente com os clientes do item (i) os respectivos contratos de transporte ferroviário, obedecidos os parâmetros dos Contratos de Concessão da VALE (EFC) e da **FNS**, bem como a regulamentação aplicável;
- (iii) realizar o transporte contratado, por sua conta e riscos exclusivos, utilizando material rodante e quaisquer outros recursos necessários, obedecidos todos os termos do presente CONTRATO; e
- (iv) faturar diretamente aos clientes todos os fretes comercializados, os quais constituirão receita da **FNS**, observadas as condições de partilha



Handwritten signatures and initials

de frete nas operações de tráfego mútuo previstas na Clausula Terceira e de Direito de Passagem previsto na CLAUSULA NOVA.

- 1.5.1. Em exceção à clausula 1.5, a VALE poderá prestar atendimento e estabelecer relacionamento comercial diretamente com os usuários localizados em sua malha, sempre que houver solicitação do usuário ou do Poder Concedente.”
- 1.6. Considerar-se-á como local de entroncamento entre as duas ferrovias o pátio da estação de Açailândia, no Estado do Maranhão, operado pela VALE, onde será feito o intercâmbio das composições ferroviárias com cargas despachadas em tráfego mútuo e/ou direito de passagem.

CLÁUSULA SEGUNDA - DOS VOLUMES DE TRANSPORTE E DOS USUÁRIOS

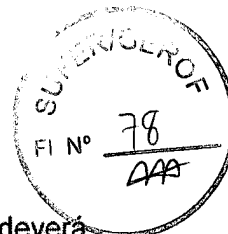
- 2.1. Programa Plurianual – PDL: Caberá às **PARTES** informarem até o dia 31 de janeiro de cada ano uma estimativa prévia e até 31 de março de cada ano uma versão final definitiva da previsão das quantidades de volume, de uma ferrovia na outra, para os próximos 10 (dez) anos, a serem ofertados para o transporte ferroviário, por fluxo, mercadoria, indicando terminal de origem, terminal de destino, tipo de vagão e clientes atendidos, bem como as respectivas sazonalidades.
- 2.1.1. As PARTES terão até 90 (noventa) dias, contados a partir de 31 de março de cada ano, para validarem o aceite das quantidades propostas. A formalização deverá ocorrer mediante correspondência entre as PARTES.
- 2.2. Programa Anual: Caberá às **PARTES** informarem, até o dia 01 do mês de maio de cada ano, a estimativa do volume de carga a ser transportada em Compartilhamento da Infraestrutura pelas **PARTES** no ano posterior. Terão as PARTES até 90 (noventa) dias após este informe para consensarem os volumes de transporte com base no presente CONTRATO.
- 2.2.1. As informações de volume deverão contemplar produto, volume em TU e TKU, cliente, origem e destino, mês a mês, para o ano posterior.
- 2.2.2. O atendimento a estes volumes obedecerá às especificações, quantidades, produtos e fluxos constantes do ANEXO I - PROGRAMA ANUAL (“Orçamento”), que será atualizado anualmente e deverá ser acordado até todo dia 30 de julho, mediante correspondência entre as PARTES.

me



J

R



2.3. Programa Mensal: até o dia 15 (quinze) de cada mês uma **PARTE** deverá informar à outra **PARTE** o volume de cargas a ser transportado, em operação conjunta, para o mês imediatamente subsequente, distribuído por produto, volume em TU e TKU, cliente, origem e destino, respeitando-se sempre o volume já informado na estimativa anual, item 2.2.

2.3.1. Até o último dia do mês anterior ao programa mensal, uma **PARTE** deverá confirmar à outra **PARTE** a possibilidade de transportar, total ou parcialmente, o volume de cargas informado e consensado, respeitando-se o volume informado no programa anual para aquele mês. Terá cada **PARTE** a obrigação de aceitar a quantidade solicitada sempre que a mesma for igual ou inferior ao previsto no mês em questão, conforme cláusula 2.2.

2.4. A apuração do desempenho operacional será feita em reunião diária de avaliação e programação, com fechamento mensal, bem como registrada em documento acordado por ambas as **PARTES**. Para os fins da apuração, serão analisados os requisitos do ciclo, peso médio, frota, faixas de circulação e formas de compensação, bem como as margens de tolerância previstas no item 9.13 e subitens.

2.4.1. Nas reuniões diárias de programação referentes ao dia em curso (D), aos dois dias subsequentes (D+1 e D+2) e de dispersão (divergências entre o programado e o efetivamente transportado) do dia imediatamente anterior (D-1), as **PARTES** verificarão as ocorrências de não atendimento à programação do dia anterior, validando as respectivas causas e responsáveis dos descumprimentos operacionais, e elaborando ações em conjunto para correção."

CLÁUSULA TERCEIRA - DA OPERAÇÃO EM TRÁFEGO MÚTUO

3.1. Para fins do disposto neste CONTRATO, entende-se como tráfego mútuo a operação em que uma **PARTE**, necessitando ultrapassar os limites geográficos de sua malha para prosseguir ou encerrar uma prestação de serviço público de transporte ferroviário, compartilha os recursos operacionais, tais como material rodante, via permanente, pessoal, serviços e equipamentos, com a concessionária em cuja malha se dará o prosseguimento ou encerramento da prestação de serviço, mediante remuneração.

3.2. As **PARTES** manterão tráfego mútuo de mercadorias, nas condições estabelecidas no presente CONTRATO, observado, naquilo que o complementa a legislação vigente .



[Handwritten signatures and initials]

3.3. No caso de tráfego mútuo, cada PARTE negociará as condições de transporte com os usuários de sua malha, ressalvado o previsto no item 1.5, devendo obter aprovação prévia da outra PARTE sempre que for utilizar quaisquer recursos desta, inclusive com relação aos contratos em vigor na data da assinatura do presente CONTRATO. Os preços serão estabelecidos sempre da origem ao destino final do transporte, respeitando-se os limites das Tarifas de Referência estabelecidas pelo Poder Concedente e as condições de Mercado.

3.4. O critério de divisão do frete para as operações em tráfego mútuo obedecerá ao seguinte:

$$P = \{(Bt / 2) \times (Pt / TRt)\} + \{[Pt - (Bt \times Pt / TRt)] \times (Df / Dt)\}, \text{ onde:}$$

P = Preço de transporte cabível à cada Ferrovia

Bt = Soma dos valores das tarifas na distância mínima, constantes das respectivas Tabelas de Referência (FNS + EFC)

Pt = Preço total de transporte negociado (FNS + EFC)

TRt = Tarifa de Referência total (FNS + EFC)

Df = Distância na Ferrovia

Dt = Distância total de transporte (FNS + EFC)

3.5. As **PARTES** estabelecerão antecipadamente os preços e as condições dos reajustes a serem praticados, devendo tais condições ser formalizadas em documentos específicos.

3.5.1. Cada **PARTE** informará à outra os preços e as condições de reajuste, com comprovação por escrito da anuência do cliente.

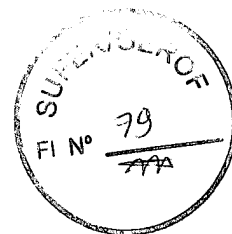
3.6. Na hipótese de comprovada inviabilidade técnica, operacional e/ou econômica, de uma das **PARTES** para realização dos fluxos de transportes na modalidade de tráfego mútuo, ou se este procedimento limitar o atendimento de transporte de clientes, respeitados os volume informados previamente conforme item 2.1, uma **PARTE** não poderá recusar a operacionalização do fluxo pela outra **PARTE**, na modalidade de "Direito de Passagem" conforme cláusula NONA deste CONTRATO.

CLÁUSULA QUARTA - DO CONCEITO DE INTERCÂMBIO

4.1. O intercâmbio de material rodante consiste em receber ou entregar locomotivas e/ou vagões (carregados ou vazios), sejam em unidades isoladas, sejam integrando composições ou trens completos e/ou outros veículos ferroviários, de propriedade ou não das **PARTES**, na estação de Açailândia - MA denominada "estação de intercâmbio", a qual é administrada e operada pela **VALE**.



[Handwritten signatures and initials]



- 4.1.1. No caso de operações em Tráfego Mútuo e Direito de Passagem, para viabilizar e otimizar o transporte, uma PARTE poderá se utilizar do material rodante da outra PARTE, mediante prévio entendimento a ser acordada conforme o caso.
- 4.2. Considera-se "estação de intercâmbio" todas as linhas e desvios que compõem essa estação, que têm como limites as CHAVES (aparelhos de mudança de vias – AMV's) de ENTRADA, para os veículos que estiverem chegando e de SAÍDA, para os veículos que estiverem deixando a referida estação.
- 4.3. Os vagões estarão intercambiados a partir do instante em que o trem chegar à estação de intercâmbio desde que sejam os mesmos destinados a uma estação posterior, depois de liberados pela inspeção de recebimento/entrega.
- 4.3.1. Os vagões colocados no pátio da "estação de intercâmbio" (com destino a uma das ferrovias) serão considerados intercambiados, respeitado o disposto no item 4.3 do presente CONTRATO e a limitação de recebimento de cada ferrovia, de acordo com o destino e cliente, obedecendo a programação diária, ressalvado o disposto na cláusula nona
- 4.4. A VALE e/ou FNS poderão manter em uma estação de intercâmbio seus empregados para a execução de serviços específicos. Se necessário, as PARTES, de comum acordo, definirão áreas para alojar os empregados.
- 4.5. Sem prejuízo do disposto neste CONTRATO, as PARTES poderão acordar a locação de outros equipamentos ferroviários, mediante instrumento escrito que detalhará valor da locação e demais condições.
- 4.6. Quando os ativos de uma ferrovia estiverem em tráfego mútuo e/ou em direito de passagem na malha da outra parte, é de responsabilidade da concessionária do trecho disponibilizar a outra ferrovia informações, ferramentas e/ou sistemas que garantam a visibilidade dos ativos em intercâmbio (status, local, condição, etc), inclusive acesso ao painel sinóptico e gráfico de trens simplificado, bem como a disponibilização dos indicadores operacionais chave. A disponibilização do gráfico de trens ocorrerá em um prazo de 90 dias contados a partir da assinatura deste contrato.

CLÁUSULA QUINTA - DOS PROCEDIMENTOS DE INTERCÂMBIO DE VAGÕES

- 5.1. Vagões de todos os tipos, de qualquer das PARTES, poderão percorrer as linhas operadas pela outra PARTE, desde que respeitadas a legislação em



[Handwritten signatures]

vigor e as condições do presente CONTRATO, estabelecidas no PROCEDIMENTO DE INSPEÇÃO, ANEXO V ao presente CONTRATO.

5.1.1. As **PARTES** permutarão as informações relativas às condições técnicas em questão e providenciarão a sua permanente atualização e divulgação, inclusive de vagões acrescidos e/ou transformados de sua frota que venham a ser usados nas operações específicas (tráfego mútuo ou direito de passagem).

5.1.1.1. O início da circulação desses vagões dependerá de autorização prévia e por escrito da **PARTE** recebedora.

5.1.2. Cada **PARTE**, sempre que solicitada, fornecerá à outra desenhos e características técnicas básicas dos vagões que interessem à circulação e ao intercâmbio.

5.1.2.1. Especificamente para entrada de novos ativos, as **PARTES** definem procedimento, conforme anexo IV, detalhando as etapas técnicas necessárias para o desenvolvimento e homologação de novos ativos para circularem em tráfego mútuo e/ou direito de passagem

5.2. Todos os veículos sob a responsabilidade de uma **PARTE** que tiverem de transitar pelas malhas operadas pela outra **PARTE** deverão ser entregues na estação de intercâmbio em perfeito estado de conservação, com todos os acessórios para a necessária segurança do pessoal e do tráfego e com respectivos documentos, inclusive quanto ao correto posicionamento e amarração de carga.

5.3. As **PARTES** poderão manter na estação de intercâmbio pessoal para inspeção ou revista de todos os veículos que trafegam em intercâmbio. Cada **PARTE** deverá providenciar todos os reparos e adequações no seu material rodante a ser intercambiado, de acordo com a inspeção.

5.3.1. A inspeção de vagões será executada em obediência ao que estabelece o PROCEDIMENTO DE INSPEÇÃO, ANEXO V do presente CONTRATO.

5.3.2. Mediante acordo entre as **PARTES**, a inspeção ou revista do vagão poderá ser feita por representantes de somente uma das **PARTES**, ficando acordado desde já que a inspeção feita por estes, desde que devidamente documentada, será acatada por ambas as **PARTES**.

5.4. Os vagões de propriedade de terceiros sob responsabilidade de cada **PARTE** ficam, no que concerne ao presente CONTRATO, equiparados aos



[Handwritten signatures and initials]



vagões próprios das **PARTES**, ressalvadas as disposições em contrário explicitadas no presente CONTRATO.

- 5.5. Também se enquadram nesta cláusula demais veículos, inclusive Rodoferroviários, que possam vir a ser utilizados.
- 5.6. Os prazos de devolução dos ativos em intercâmbio deverão obedecer o cronograma estabelecido entre as **PARTES**.

CLÁUSULA SEXTA - DO "POOL" DE VAGÕES

- 6.1. Para fins deste CONTRATO entende-se como POOL o conjunto de vagões de propriedade das **PARTES** utilizada de forma fungível em reserva por ambas as **PARTES**.
- 6.2. O "POOL" de vagões será dimensionado mensalmente de acordo com o PLANO DE OFERTA DE TRANSPORTE levando-se em consideração os ciclos (entendido como o período de tempo entre a entrega e o recebimento dos vagões na estação de intercâmbio) estabelecidos pelas **PARTES** para cada fluxo separadamente.
- 6.3. A fórmula a ser considerada no dimensionamento da frota de cada **PARTE** é a seguinte:

$F = (Tv \times R \times (1+(1-DF))) / (Tu \times D)$, onde:

F = Frota de um tipo de vagão necessária para execução de um determinado fluxo de transporte no trecho de cada **PARTE**;

Tv = Oferta mensal do fluxo de transporte considerada em toneladas;

R = Ciclo em dias, correspondente a rotação de vagões para um determinado fluxo de transporte no trecho de cada **PARTE**;

Nota: Os ciclos inicialmente considerados, bem como as possíveis alterações, serão fornecidos por cada **PARTE** em seu respectivo trecho;

Tu = Peso útil por vagão em toneladas;

Nota: O peso útil por vagão de acordo com a mercadoria transportada será considerado de acordo com amostragens de pesagens periódicas;

D = Dias de circulação do mês;

DF = Disponibilidade Física de Ativos.



Nota: A DF considerada será definida pelas Engenharias de Manutenção de cada ferrovia conforme dimensionado mensalmente no PLANO DE OFERTA DE TRANSPORTE. Esta poderá variar de acordo com cada série ou frota de vagões.

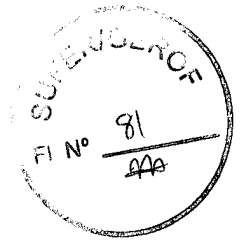
- 6.4. Após o cálculo do número de vagões necessários para cada **PARTE** por fluxo de transporte, será apresentado um quadro resumo na participação de cada **PARTE** na formação do "POOL", por tipo de vagão.
- 6.5. Para efeito de dimensionamento de utilização de mais de um tipo de vagão para o mesmo fluxo, serão adotadas as equivalências de peso útil de cada tipo de vagão.
- 6.6. Os vagões que integram o "POOL" só poderão ser utilizados em fluxos de transporte acordados previamente pelas **PARTES**.
 - 6.6.1. Quando em retorno, os vagões poderão ser reaproveitados em fluxos internos no sentido da "estação de intercâmbio", sem prejuízo para os ciclos acordados, acrescentando-se o número de vagões necessários para o atendimento do novo ciclo.
 - 6.6.2. A utilização em outros fluxos somente poderá ocorrer após prévio entendimento entre as **PARTES**.
- 6.7. As **PARTES** envidarão esforços para que o intercâmbio de vagões (número de vagões de propriedade de uma **PARTE** no trecho da outra) mantenha-se equilibrado por tipo de vagão.
 - 6.7.1. Outras compensações de um tipo por outro de vagão serão realizadas objetivando o incremento do transporte ferroviário entre as **PARTES**, de acordo com entendimento prévio.
- 6.8. Serão consideradas, para efeito de intercâmbio, as correlações estabelecidas no item 6.5.

CLÁUSULA SÉTIMA – REMUNERAÇÃO DE VAGÕES E LOCOMOTIVAS

- 7.1. Anualmente as **PARTES** estabelecerão até 30 (trinta) de novembro o quantitativo de ativos (vagões e locomotivas) necessários para o cumprimento do orçamento mensalizado do ano posterior. A VALE deverá disponibilizar ativos para viabilizar o transporte de cargas próprias, ou de propriedade de suas coligadas ou controladas. A FNS, detentora do direito de celebrar contratos de transporte com clientes, conforme cláusula 1.5,



Handwritten signatures and initials.



deverá disponibilizar todos os ativos para viabilizar transporte de carga geral de fluxos em intercâmbio, tanto na parcela da FNS, quanto na da EFC.

7.1.1. Os ativos da FNS, de sua propriedade ou de terceiros, cedidos à VALE sem ônus serão considerados, para efeitos do cálculo do quantitativo de ativos, como de propriedade FNS, não se aplicando para esses ativos remuneração relativa sua utilização para nenhuma das partes.

7.1.1.1. Serão desconsiderados dos ativos FNS, para efeito deste quantitativo, as locomotivas e vagões, cedidos à VALE sem ônus para viabilizar transportes realizados exclusivamente na malha da EFC, ou seja, que não trafegam em regime de compartilhamento, previsto no presente COE, salvo o disposto nas cláusulas 7.1.1.2 e 7.1.1.3.

7.1.1.2. Caso os ativos cedidos sem ônus não estejam sendo utilizados pela Vale para realização de fluxos do Contrato de Prestação de Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas, nos ciclos orçamentários e/ou de programa, a FNS poderá utilizá-los para o transporte de suas cargas sem ônus, tanto em fluxos próprios quanto em fluxos de tráfego mútuo e/ou direito de passagem com a EFC.

7.1.1.3. Caso haja interesse da FNS em utilizar os ativos cedidos sem ônus que não estejam sendo utilizados nos fluxos do Contrato de Prestação de Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas, e caso haja interesse da Vale em utilizá-los em fluxos próprios e/ou demandas internas, mediante acordo prévio entre as PARTES, a Vale poderá utilizá-los caso disponibilize capacidade operacional (HP por locomotiva e TU por vagão) correspondente para a FNS, sem ônus.

7.1.2. O cálculo do quantitativo de ativos (vagões e locomotivas) será realizado baseado no mês pico de utilização de ativos, e será replicada a remuneração para os demais meses do ano.

7.2. Caso uma PARTE não disponha de ativos suficientes para a realização do seu respectivo volume anual, esta poderá solicitar à outra PARTE a disponibilização destes ativos. Em caso de consenso para utilização dos ativos, estes deverão ser remunerados através do pagamento de parcela anual, conforme as seguintes condições comerciais.

7.2.1. Serão devidos os valores da remuneração a ser aplicada sobre os



[Handwritten signatures and initials]

vagões, em R\$ vagão/dia:

Tipos de Vagão	R\$ / dia
HAT	84,64
HAS	38,01
HNS	84,12
PES	128,44
PET	128,44
GBT	54,26
TCT	154,23
GDT	86,32
SMR	166,63

- 7.2.2. Serão devidos os valores da remuneração a ser aplicada sobre as locomotivas, em R\$ por 1.000 HPh (um mil horse power hora) de locomotiva, se aplicando para utilização compartilhada e/ou helper.

Tipos de Locomotivas	R\$ / por 1.000 HPh
C36	10,67
DS8	12,79
DS9	27,97
SD4	8,22
SD6	9,66
SD7	41,24

- 7.2.3. Caso haja necessidade de utilização de tipos de locomotivas e vagões que não estejam descritos no presente CONTRATO, as **PARTES** negociarão e formalizarão os preços destes ativos.

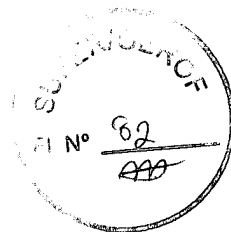
- 7.2.4. A remuneração de máquinas e equipamentos será precificada conforme valores presentes no Contrato de Serviços de Manutenção, firmado entre as PARTES.

- 7.3. Os valores constantes na tabela das cláusulas 7.2.1 e 7.2.2 serão atualizados, a cada 12 (doze) meses, pela variação percentual do IGP-M da Fundação Getúlio Vargas (FGV).

- 7.3.1. Os valores constantes nas cláusulas 7.2.1 e 7.2.2 poderão ser revistos a cada 3 (três) anos caso ocorram melhorias operacionais no material rodante e/ou incrementos de novos ativos à base contratual utilizados pelas PARTES. Para tanto, a parte que solicitar a mudança de precificação deverá formalizá-la no momento do acordo anual dos valores da remuneração, o que ocorre no dia 30 de novembro de



[Handwritten signatures]



cada ano, conforme cláusula 7.1

7.3.1.1. As partes se comprometem em reajustar até o final de 2015 os valores de remuneração de ativos, para vigorar a partir de 2016, em função da entrada de novos ativos.

- 7.4.** Sem prejuízo da remuneração anual, as PARTES poderão negociar utilização de ativos acima da base anual, desde que consensado o período e o número de ativos a serem utilizados. Neste caso, serão observados os mesmos valores, para efeito de remuneração, contemplados na cláusula 7.2.
- 7.5.** Ao final do período de utilização do ativo, caso uma das PARTES não tenha disponibilizado a totalidade dos ativos entregues, a PARTE prejudicada poderá solicitar devolução da remuneração paga à outra PARTE na proporção dos ativos não disponibilizados.

CLÁUSULA OITAVA - DA MANUTENÇÃO, SERVIÇOS CORRETIVOS DO MATERIAL RODANTE E OUTRAS ATIVIDADES

- 8.1.** Os serviços de manutenção preventiva e corretiva em material rodante das PARTES, e o fornecimento e reposição de peças, componentes serão objetos de Contrato de Serviços de Manutenção firmado entre as PARTES.
- 8.2.** Eventualmente pequenos reparos emergenciais poderão ser realizados, mediante prévio acordo entre as PARTES e poderão ser cobrados pelo presente CONTRATO.
- 8.3.** As PARTES concordam que uma PARTE poderá realizar em favor da outra PARTE atividades tais como: serviços de manutenção em geral, de manobra ferroviária, locação de material rodante e máquinas e equipamentos, estacionamento de vagões, bem como serviços diversos, desde que previamente acordadas as condições entre as PARTES.
- 8.4.** Os carros especiais de administração e autos de linhas, conduzindo empregados, autoridades ou terceiros contratados pelas PARTES, em serviço, poderão circular livres de despesas nas linhas da outra PARTE, mediante prévio entendimento.

CLÁUSULA NONA - DA OPERAÇÃO EM DIREITO DE PASSAGEM

- 9.1.** Para os fins do disposto neste CONTRATO, entende-se como direito de passagem a operação em que uma PARTE, mediante remuneração ou compensação financeira permite à outra PARTE trafegar na sua malha para realizar a prestação de serviço público de transporte ferroviário, utilizando a



sua via permanente e o seu respectivo sistema de licenciamento de trens.

- 9.2. As operações em direito de passagem de uma **PARTE** na malha da outra **PARTE**, somente poderão ocorrer fora da regra geral de tráfego mútuo aqui estabelecida, para atender um fluxo mensal específico e desde que tal fluxo tenha sido estabelecido nos programas de transportes já estimados e consensados, conforme procedimentos definidos na **CLAUSULA SEGUNDA**, e em uma das circunstâncias abaixo:

- (i) Inviabilidade econômica, entendida como falta de interesse comercial de uma das **PARTES** em realizar as operações na modalidade de tráfego mútuo, conforme pré-requisitos definidos nesta cláusula;
- (ii) Comprovada inviabilidade técnica e/ou operacional de uma das **PARTES**, caracterizada pela inadequação dos recursos exigidos e/ou em quantidade insuficiente para atender a demanda nos prazos estabelecidos;
- (iii) Quando o transporte de carga dos usuários de uma determinada **PARTE** tiver que ultrapassar os limites da sua ferrovia, nos casos em que os seus custos operacionais, no compartilhamento por Tráfego Mútuo, forem superiores aos custos operacionais do direito de passagem e comprovadamente inviabilizem o atendimento ao usuário.

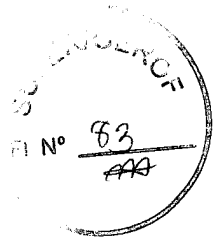
9.2.1. Independentemente das circunstâncias que justificam a realização do direito de passagem, as **PARTES** deverão necessariamente atender as condições operacionais e de atendimento de volume previamente estabelecidas.

9.2.2. Em qualquer uma das condições previstas no item 9.2, a **PARTE** responsável pela realização do transporte em direito de passagem poderá negociar direta e isoladamente com o cliente as condições para a realização do transporte. No entanto, caso a **PARTE** responsável pela realização do transporte em direito de passagem altere os valores previamente informados aos usuários para as operações em tráfego mútuo, as novas condições para a realização do transporte serão objeto de novo acordo entre as **PARTES**.

- 9.3. Para as operações atualmente realizadas, a modalidade a ser adotada entre as **PARTES** será de direito de passagem da FNS na EFC, no trecho entre Açailândia e São Luís - MA, sem prejuízo à possibilidade de vir a ser adotada outra modalidade, cuja alteração, caso haja, se dará somente após consenso entre as **PARTES**.

9.3.1. A Vale (EFC), com intuito de aumentar a eficiência do transporte





ferroviário e conferir um melhor atendimento aos usuários, permite à FNS, coletar cargas nos terminais de Itaquí e de carga geral de Ponta da Madeira na modalidade de direito de passagem, para transportar até a malha sob sua subconcessão, desde que: (i) a carga seja coletada por Trem-Tipo da FNS realizando fluxo de retorno de transporte ferroviário de cargas provenientes do trecho de sua subconcessão e/ou (ii) tais cargas tenham destino final na malha da FNS.

9.4. Caberá a cada **PARTE** a responsabilidade exclusiva pela operação de seu material rodante, inclusive quanto ao fornecimento de locomotivas e vagões, serviços de manutenção, maquinistas, óleo diesel e lubrificantes.

9.4.1. As **PARTES** acordam que será de responsabilidade da concessionária detentora da via a disponibilidade de equipagem na malha de sua concessão.

9.4.2. Eventualmente uma **PARTE** poderá fornecer equipagem á outra mediante prévio acordo e remuneração.

9.4.2.1. Para melhor desempenho operacional, a **FNS** poderá utilizar equipagem da **EFC** no trecho Açailândia - Alto Alegre - São Luís, bem como no trecho da **FNS**, mediante remuneração a ser acordada entre as **PARTES**.

9.5. Para viabilizar a operação conjunta na modalidade de direito de passagem, fica criado o **TREM-TIPO**, resultado de um projeto operacional, que planejado e programado pelas **PARTES**, transitará livremente sempre entre as duas malhas ferroviárias da origem até seu destino final.

9.6. O **TREM-TIPO** é o trem formado com locomotivas, vagões e equipagens de uma mesma **PARTE**, trafegando na malha da outra, podendo receber auxílio de tração por equipamento da concessionária da via em pontos específicos, mediante concordância e remuneração a serem acordadas por escrito pelas **PARTES**.

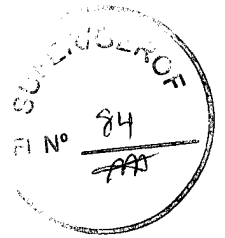
9.6.1. Poderá uma **PARTE** utilizar ativos de outra **PARTE** para a realização do direito de passagem, desde que acordado previamente e observada as condições de remuneração, conforme **CLAUSULA SÉTIMA**.

9.6.2. As características operacionais do **TREM-TIPO** estão estabelecidas no Anexo II deste **CONTRATO** e poderão ser alteradas mediante novo acordo entre as **PARTES**.



- 9.7. As operações de manobra nas estações de origem ou de destino e nos terminais de clientes são de reponsabilidade da FNS, podendo ser realizadas pela EFC mediante acordo entre as PARTES e consequente remuneração.
- 9.8. Para melhor aproveitamento da tração eventualmente disponível é permitida a anexação de vagões de tráfego próprio e de terceiros de qualquer das ferrovias em um TREM-TIPO da outra, mediante prévio entendimento entre as PARTES.
- 9.9. Para estabelecimento dos TRENS-TIPO e fluxos de transporte a atender, as PARTES deverão emitir Ordens de Serviço específicas, previamente acertadas entre as áreas comerciais e operacionais. A tração, composição, padrões operacionais, cargas, aproveitamentos e auxílio de tração do TREM-TIPO serão definidos no projeto operacional constante de cada Ordem de Serviço.
- 9.10. As PARTES concordam que as programações mensais de trens e Ordens de Serviço obedecerão os seguintes procedimentos:
- a) até o último dia do mês, as PARTES formalizarão os programas de transporte para o mês subsequente, planejando-se as faixas a serem utilizadas, os horários dos trens e a responsabilidade pelas operações de terminais.
 - b) a Ordem de Serviço diária deverá ser formalizada através de Fax, correio eletrônico, ou qualquer outro documento pela proprietária do TREM-TIPO com 12 (doze) horas de antecedência constando os horários de circulação, a tração, a composição, os padrões operacionais, os aproveitamentos e auxílio de tração do TREM-TIPO e a existência de cargas perigosas.
- 9.11. A VALE (EFC) poderá realizar o abastecimento dos trens da FNS, a título de mútuo não oneroso de combustível, de acordo com o seguinte procedimento:
- (i) Cada Ferrovia comprará o combustível diretamente da distribuidora, sendo franqueada a utilização pela FNS dos tanques de combustível na malha da EFC, mediante acordo prévio da VALE, especialmente quanto à programação de entregas pelo distribuidor e emissão de nota de mútuo pela FNS na quantidade de combustível abastecida no tanque da malha da EFC. A cada período mensal, as PARTES adotarão os procedimentos para equalização do volume de combustível entregue pela FNS e efetivamente abastecido em trens FNS.





(ii) Caso, a diferença entre a nota emitida pela FNS e as notas de devolução de mútuo emitidas pela EFC, a cada abastecimento efetivo da FNS, seja negativa para a FNS, esta considerará tal saldo nas aquisições de combustível de períodos subsequentes, de forma a restituir o combustível consumido em regime de mútuo à Parte credora.

(iii) A FNS reembolsará à VALE os custos com a manutenção dos tanques e bases de combustíveis, e com a operação de abastecimento caso esta seja realizado pela Vale, proporcionalmente aos volumes de combustível consumidos a cada mês. Após validação do racional de cobrança, a FNS efetuará o ressarcimento no prazo de 30 (trinta) dias após recebimento do documento de cobrança da VALE, aplicando-se no caso de mora os encargos previstos no item 13.5.7.

9.12. Fica facultada a conferência dos vagões nas estações finais dos TRENS-TIPO pela PARTE concessionária da via, independente de estarem lacrados ou não.

9.13. Ficam garantidas à FNS, a título de Direito de Passagem, os pares de trens diários necessários conforme acordado no Orçamento e Plano Diretor de Logística, necessários para atender ao volume acordado para o mês, não havendo obrigatoriedade de horários rígidos de início das Faixas de Circulação. Os trens chegados ao Pátio de Intercâmbio serão ordenados e liberados de acordo com a regra FIFO (first in, first out), salvo na hipótese de conflito com o trem de passageiro, impossibilidade de recebimento de lotes em terminais de carga/descarga, blackout de sistemas de informação (Unilog, SAP, SGF, etc), acidentes ferroviários graves, interdições da ferrovia, condições de documentação da carga ou outros casos que necessitem de mudança de prioridade em relação às premissas de programação e consenso realizado entre as partes.

9.13.1. O descumprimento na liberação das faixas acordadas e programadas pela ferrovia cedente será compensado por outra faixa adicional em dias subsequentes, a ser acordado entre as partes nas reuniões de programação. Caso a FNS não disponibilize o trem para a operação em direito de passagem na EFC não será devido a constatação deste descumprimento.

9.13.1.1 Será assegurado à FNS que os Trens-Tipo com origem e/ou destino a São Luís, a partir do marco 0 (zero) de confluência com EFC em Açailândia, após estarem prontos e vistoriados para circulação e com garantia de programação de descarga ou carregamento, serão liberados em até 2 (duas) horas, considerando as condições previstas no Descritivo de Pátio e Interface EFC / FNS do ANEXO III, ficando estabelecido margem



de tolerância de até mais 2 (duas) horas para casos de desvios. Estas mesmas condições são asseguradas à **EFC** para os trens da **FNS** que trafeguem em sentido contrário no acesso à malha da **FNS**.

9.13.1.2 Caso o prazo acima estipulado não seja respeitado, fica a **EFC** obrigada a dar prioridade da mesma composição entre o pátio de intercâmbio e o destino final, desde que exista a garantia de descarga ou carregamento. Esta prioridade não se sobrepõe ao trem de passageiros e aos trens de socorro.

9.14. Todo o transporte de cargas perigosas realizado em Direito de Passagem da **FNS** na **EFC** deverá respeitar as provisões da legislação e normas técnicas em vigor especialmente em relação aos procedimentos e parâmetros técnicos da malha da cedente, e do material rodante e equipagem da requerente.

9.15. Para os transportes a serem realizados na modalidade de direito de passagem (*trackage right*) o valor a ser cobrado da outra **PARTE** será calculado de acordo com a seguinte fórmula paramétrica:

$$P = (0,010020 \times d) + 2,5915$$

Onde:

P= Preço em Reais, por tonelada útil transportada;

0,010020 = Custo de Via e Instalações, em Reais por tonelada quilômetro útil;

d= distância percorrida em km;

2,5915 = Custo de Estações e Movimento, em Reais por tonelada útil.

9.15.1. Para o transporte de contêiner, será considerado o preço por unidade, calculado com base nos seguintes pesos:

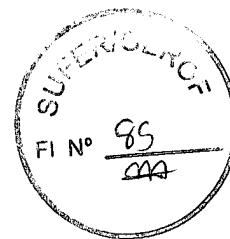
a) Contêiner de 20' (vinte pés) vazio ou cheio - 20 t (vinte toneladas) por contêiner com mínimo de dois contêineres por vagão;

b) Contêiner de 30' (trinta pés) vazio ou cheio - 30t (trinta toneladas) por contêiner.

c) Contêiner de 40' (quarenta pés) vazio ou cheio - 40t (quarenta toneladas) por contêiner.

9.15.2. Para o transporte de vagão vazio, locomotiva ou outros equipamentos ferroviários, como mercadoria, o cálculo do preço do direito de passagem será com base na tara inscrita do ativo ou a





informada.

- 9.16. Os valores constantes na fórmula paramétrica da cláusula 9.15 serão atualizados, anualmente, pela variação percentual do IGP-M da Fundação Getúlio Vargas (FGV), devendo o reajuste ocorrer em todo dia 01 do mês de janeiro de cada ano.

CLÁUSULA DEZ - DOS TRECHOS UTILIZADOS, DA SINALIZAÇÃO, DA COMUNICAÇÃO E DA VIA PERMANENTE

- 10.1. As operações de direito de passagem ocorrerão em bitola larga (1,60 metro) no trecho ferroviário de Açailândia - São Luís entregue em concessão à **VALE**, tendo como características da via rampa máxima de 0,4% no sentido Açailândia x São Luís e de 1% no sentido São Luís x Açailândia, dormentação de madeira, monobloco de concreto protendido e aço, trilho TR-68, fixação de tirefond e grampo elástico. No trecho ferroviário de Açailândia - São Luís, o sistema de sinalização é automático e baseado em equipamento de tecnologia com falha segura, enquanto o sistema de comunicação é baseado e suportado por fibra ótica.
- 10.2. Cada **PARTE** se responsabiliza pela instalação, operação e manutenção dos sistemas de sinalização e comunicação em suas respectivas malhas.
- 10.2.1. A **FNS** poderá utilizar o sistema de licenciamento da **EFC** também quando estiver operando na sua própria malha, mediante pagamento a ser acordado entre as **PARTES**.
- 10.3. Comprometem-se as **PARTES** a manter a via permanente em suas respectivas malhas em condições de circulação segura e que permita a circulação dos trens dentro dos tempos acordados entre as **PARTES** nos termos do presente CONTRATO, sob pena de incorrer em penalidades no caso de causar atraso na circulação do trem da ferrovia visitante, motivado pelas más condições comprovadas da via permanente.
- 10.4. A ferrovia visitante deverá manter o seu material rodante, aparelhos de localização por satélite (GPS) ou outros, equipagem e o acondicionamento da carga em condições de circulação segura e que permita a circulação dos trens dentro dos tempos acordados entre as **PARTES** nos termos do presente CONTRATO.

CLÁUSULA ONZE - DAS METAS DE PRODUÇÃO

- 11.1. A apropriação dos volumes realizados em Direito de Passagem será computada de acordo com o trecho onde ocorreu o transporte em benefício



da **PARTE** cedente (concessionária da malha), na forma da legislação do setor ferroviário atualmente em vigor.

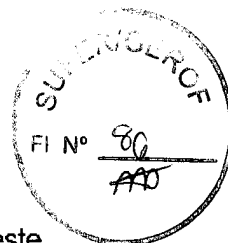
CLÁUSULA DOZE - DA RESPONSABILIDADE DAS PARTES E DAS METAS DE REDUÇÃO DE ACIDENTE

12.1. A responsabilidade sobre eventuais anomalias e/ou acidentes, nos aspectos técnicos e de avaria, inclusive violação ou perda de carga, será imputada à **PARTE** causadora, apurada em conjunto por uma comissão paritária formada por representantes das **PARTES** e devidamente comprovada por laudo técnico conclusivo no prazo máximo de 20 (vinte) dias consecutivos, contados a partir da data da ocorrência.

12.1.1. Em relação à responsabilidade de que trata o item 12.1, fica estabelecido que:

- (i) as ocorrências cuja causa seja imputável, exclusivamente, ao estado de conservação da via permanente serão de responsabilidade da **PARTE** concessionária da via permanente;
- (ii) as ocorrências cuja causa seja imputável, exclusivamente, ao estado de conservação do material rodante serão de responsabilidade da **PARTE** que for responsável pelo material rodante que deu causa ao acidente;
- (iii) As ocorrências relacionadas à manutenção de material rodante serão apuradas e as responsabilidades serão identificadas conforme formalizado no Contrato de Serviços de Manutenção firmado entre as **PARTES**.
- (iv) as ocorrências cuja causa seja, comprovadamente, decorrente de falha no licenciamento do trem pelo CCO (Centro de Controle Operacional) ou da sinalização da via, serão de responsabilidade da **PARTE** responsável pelo licenciamento;
- (v) as ocorrências cuja causa seja, comprovadamente, decorrente de falha na condução (equipagem) do trem serão de responsabilidade da **PARTE** a qual pertence a equipagem;
- (vi) as ocorrências que forem, comprovadamente, consideradas como de força maior ou casos fortuitos não terão responsabilidade imputável a qualquer das **PARTES**, cabendo os ônus decorrentes às respectivas proprietárias dos equipamentos e/ou instalações atingidas, conforme for o caso;
- (vii) os danos decorrentes de ocorrências em terminais de usuários serão suportados pela **PARTE** que firmou CONTRATO com o usuário, sem





prejuízo de regresso no caso de culpa do usuário. Excetua-se, neste caso, o previsto na alínea "iv" acima;

- (viii) as ocorrências relativas a furtos, vandalismo ou saques de carga serão de responsabilidade da **PARTE** concessionária da malha onde tais fatos tenham ocorrido. No caso em que tais ocorrências sejam motivadas por paralisação do trem, por responsabilidade da ferrovia visitante, não caberá tal responsabilidade à concessionária da malha;
- (ix) as ocorrências causadas por arrumação inadequada da carga no vagão serão de responsabilidade da **PARTE** que firmou CONTRATO com o usuário; e
- (x) os demais casos serão objetos de apuração específica pelas **PARTES**.

12.2. Caso uma das **PARTES** postergue, injustificadamente, por sua exclusiva culpa, a apuração das causas do acidente e o prazo acima estipulado não seja cumprido, fica certo e ajustado que a **PARTE** inadimplente deverá reembolsar a outra **PARTE** os valores devidamente comprovados, que lhe foram apresentados a outra **PARTE**.

12.3. Em casos de acidentes e/ou anomalias eventualmente ocorridas nas operações reguladas por este CONTRATO, uma **PARTE** informará imediatamente a outra, a fim de que possam fazer a verificação conjunta "in loco" do ocorrido.

12.4. Cada parte será responsável pelo atendimento de acidentes em sua malha e deverá dispor de equipamentos e pessoal necessários ao reestabelecimentos do tráfego. As **PARTES** poderão mutuamente prestar serviços que possam auxiliar nas providências para o restabelecimento do tráfego ferroviário regular na malha onde houver ocorrido o acidente ("Serviços Emergenciais"). Mediante solicitação, considerando a natureza do acidente e os recursos necessários (equipamentos, pessoal, etc.), a outra **PARTE** avaliará a viabilidade de prestar os Serviços Emergenciais, condicionada à disponibilidade de tais recursos e ao atendimento de todas as regras e critérios de segurança utilizados nas operações.

12.4.1. O preço dos Serviços Emergenciais será apurado pela **PARTE** que os prestará conforme metodologia acordada, como descrita abaixo:

- (i) A cobrança de cessão de equipamentos do Socorro Ferroviário se dará por meio de pagamento de custos. A parcela a ser transferida contemplará todos os custos incorridos na manutenção do(s)



referido(s) equipamento(s) rateados proporcionalmente ao número de horas nas quais o(s) equipamento(s) ficou(aram) disponibilizado(s) para a **PARTE** beneficiada pelos serviços, a contar da partida do trem de Socorro;

- (ii) Os custos referentes à mão-de-obra, combustíveis, lubrificantes, peças e itens necessários para a operação deste(s) equipamento(s) serão apropriados pela **PARTE** que prestar o Socorro e comporão o custo final total;
- (iii) No retorno deste(s) equipamento(s) para a **PARTE** prestadora dos serviços, será realizado diagnóstico das condições de operação e manutenção. Os custos de aquisição de peças e de mão-de-obra para executar eventuais reparos em qualquer uma das partes danificadas quando do atendimento ao acidente ou mesmo durante a viagem de retorno para a sede, estando comprovado tratar-se de efeito dos esforços de atendimento, serão apropriados e comporão o custo final total;
- (iv) A apuração do custo final total de cessão de equipamentos de Socorro Ferroviário deverá ocorrer em até 10 (dez) dias corridos após o encerramento de cada mês-calendário. O pagamento do referido Custo Total se dará via aquisição de itens estocáveis ou para utilização imediata e de acordo com a política de sobressalentes para cada equipamento do Socorro Ferroviário, culminando em reposição de custeio efetivamente incorrido para garantir a disponibilidade destes ativos quando necessários.

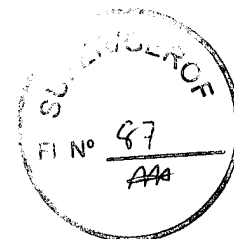
12.4.2. As **PARTES** concordam que a execução dos Serviços Emergenciais poderá ser suspensa mediante comunicação por escrito, nas seguintes circunstâncias:

- (i) caso haja evento referente às operações ferroviárias da **PARTE** prestadora do Socorro que demande os recursos utilizados, ocasião na qual desmobilizará de imediato os recursos que estejam sendo utilizados na malha adversa para atender ao chamado nas ferrovias sob sua concessão;
- (ii) não atendimento de quaisquer requisitos de segurança estabelecidos pela **PARTE** prestadora dos serviços ou outras condições necessárias para a execução dos mesmos; e
- (iii) inadimplência da obrigação de pagar os preços faturados pela **PARTE** beneficiada pelos serviços.

12.4.3. As condições estabelecidas neste CONTRATO para Serviços Emergenciais também se aplicam às ocorrências em terminais de



Handwritten signatures and initials.



propriedade ou responsabilidade dos usuários de cada **PARTE**.

- 12.5. Caberá à **PARTE** que sofrer a avaria a decisão sobre o local onde serão executados os serviços de reparo.
- 12.6. Na hipótese de a **PARTE** responsável pela avaria no material rodante da outra, a seu exclusivo critério, considerar antieconômica a sua reparação, poderá esta entregar à proprietária outro veículo com as mesmas características, em substituição ao acidentado, ou pagar-lhe indenização compatível com o valor de mercado do bem avariado.
- 12.7. Após decorrido o prazo de 45 (quarenta e cinco) dias da data do acidente, e caso não seja feita a substituição do material rodante avariado ou a indenização correspondente, a **PARTE** responsável pela avaria deverá pagar à outra valor equivalente a remuneração do material rodante e o pagamento do valor apurado deverá ser efetuado no prazo de até 15 (quinze) dias após o recebimento do documento de cobrança pela **PARTE** devedora, sem prejuízos de outras sanções que venham ser aplicáveis.
- 12.8. Os danos diretos comprovadamente causados a bens, ainda que não de propriedade da concessionária – por exemplo linhas, AMV's, obras de arte, sinalização, instalações elétricas e hidráulicas, prédios e rede de comunicação, bem como as despesas comprovadamente incorridas com trens de socorro para desimpedimento da linha, despesas de remoção ou como acondicionamento da carga, e despesas com cumprimento de exigências legais cabíveis – serão de responsabilidade da **PARTE** que der causa ao acidente.
- 12.9. Em caso de danos a terceiros, o ressarcimento das despesas, bem como a responsabilidade civil pelo acidente, serão imputadas à **PARTE** que deu causa ao mesmo.
- 12.10. Para efeito de cálculo e apuração de índices de acidentes, com vistas à verificação do cumprimento de metas contratuais, e atribuição de responsabilidade pela indenização de eventuais prejuízos, inclusive aqueles causados a terceiros, os acidentes deverão ser computados e os prejuízos deles decorrentes suportados pela concessionária responsável pela sua causa, na forma da legislação do setor ferroviário.
- 12.11. Os acidentes cuja causa seja imputada à terceiros (ex: atropelamento, abalroamento) perante a ANTT, serão de responsabilidade da ferrovia responsável pelo trecho.
- 12.12. Caberá à cada **PARTE** informar à ANTT todos os acidentes ocorridos em sua malha independente da responsabilidade pela causa, conforme



procedimento instituído em norma regulamentar pela ANTT.

- 12.13.** As reclamações dos usuários sobre faltas, avarias e violações de mercadorias, em tráfego mútuo e/ou direito de passagem, serão tratadas pelas PARTICIPANTES considerando as responsabilidades que lhe couberem e observadas as disposições deste CONTRATO.
- 12.14.** Na ocorrência de reclamações dos usuários de eventos de responsabilidade da EFC, a Vale se compromete a dar tratamento efetivo e responder à FNS em até 2 (dois) dias úteis após o registro da reclamação pelo gestor do contrato, conforme procedimento constante na cláusula 15.2.
- 12.15.** É garantido ao usuário e/ou responsável pela comercialização do transporte, a disponibilização pela concessionária onde a carga se encontra, de informações relativas à localização da carga, carregamento, descarga, entre outros, sempre que solicitado.

CLAUSULA TREZE – PRAZOS FATURAMENTO, PAGAMENTOS E TRIBUTOS

13.1. TRÁFEGO MÚTUA E DIREITO DE PASSAGEM

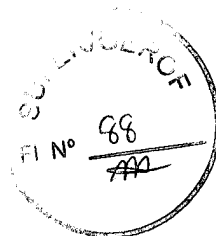
- 13.1.1.** Semanalmente, todas às terças-feiras, ocorrerá a emissão dos valores devidos de tráfego mútuo e direito de passagem entre as PARTES. A emissão será referente à semana anterior, de terça-feira a segunda-feira,. O pagamento deverá ocorrer até a segunda-feira na semana subsequente.
- 13.1.2.** Na data da emissão da documentação de cobrança, a PARTE emissora enviará à outra PARTE o arquivo eletrônico com os dados da cobrança efetuada.

13.2. PEQUENOS REPAROS EM MATERIAL RODANTE E OUTROS SERVIÇOS

- 13.2.1.** Mensalmente, caso haja realização do serviço de pequenos reparos que não estejam amparados em contratos de manutenção específicos, deverá a parte CREDORA encaminhar à parte DEVEDORA os valores devidos até o dia 15 do mês posterior, os quais deverão ser validados em um prazo máximo de 5 (cinco) dias úteis.
- 13.2.2.** Após a validação que trata o item anterior, a parte CREDORA terá 5 (cinco) dias para emissão de cobrança com prazo de pagamento de 15 (quinze) dias corridos.

13.3. REMUNERAÇÃO ANUAL DE VAGÕES E LOCOMOTIVAS





13.3.1. Anualmente, na data em que ocorrer o consenso de volumes programados e necessidade de ativos para o ano seguinte, as PARTES deverão acordar os valores a serem pagos pela utilização de ativos, conforme tarifas estabelecidas na cláusula sétima.

13.3.2. Anualmente, até o dia 30 de janeiro do ano corrente à utilização dos ativos solicitados, ocorrerá a emissão da cobrança dos valores referentes à remuneração anual de vagões e locomotivas pelas PARTES. O pagamento deverá ocorrer no prazo máximo de 30 (trinta) dias após a emissão do documento de cobrança.

13.4. REMUNERAÇÃO MENSAL DE VAGÕES E LOCOMOTIVAS ACIMA DA BASE ANUAL

13.4.1. Mensalmente, até o dia 30 do mês antecedente à utilização dos ativos, as PARTES deverão consensar o quantitativo, prazo e valores de utilização dos ativos acima da base anual já remunerada, que serão utilizados no mês subsequente. A emissão do documento de cobrança ocorrerá até o 5º (quinto) dia útil do mês de utilização e o pagamento deverá ocorrer em até 30 (trinta) dias.

13.5. DEMAIS CONDIÇÕES DE PAGAMENTO

13.5.1. Para os fluxos de transportes que envolvam as operações de tráfego mútuo ou de direito de passagem disciplinadas no presente CONTRATO, o valor cobrado considerará os limites máximos das Tarifas de Referência homologadas pelo Poder Concedente, e adicionalmente, as operações acessórias, conforme legislação em vigor.

13.5.2. Qualquer divergência verificada nos documentos de cobrança deverá ser comunicada e comprovada em até 3 (três) dias úteis anteriores ao vencimento, para que seja verificada pela PARTE credora e, se comprovada por ela, ela emitirá aviso de crédito correspondente ao valor divergente.

13.5.3. As cobranças emitidas por uma PARTE contra a outra deverão ser pagas integralmente, nos seus respectivos vencimentos, na forma do presente CONTRATO, não podendo ser glosadas ou recusadas, desde que as mesmas estejam de acordo com as condições estabelecidas neste CONTRATO ou previamente negociadas entre as PARTES.

13.5.4. Caso entenda a PARTE ser devido valor inferior ao cobrado no documento de cobrança, deverá apresentar, por escrito, em até 10



(dez) dias corridos, após o pagamento total do documento de cobrança, as razões de sua discordância, devendo a outra **PARTE** se manifestar em igual prazo, informando ter aceitado, ou não, a reclamação efetuada.

13.5.5. Sendo considerada procedente a reclamação, essa diferença deverá ser compensada nas próximas cobranças.

13.5.6. A reclamação de qualquer das **PARTES** sobre qualquer montante cobrado não suspende ou interrompe o prazo de pagamento dos demais documentos de cobrança, que continua a correr de pleno direito e para todos os efeitos.

13.5.7. Ocorrendo atraso no pagamento de qualquer cobrança emitida pela **PARTE** credora, ou pagamento irregular ou insuficiente, serão cobrados encargos moratórios de 0,10% (dez décimos percentuais) ao dia de atraso, incidentes sobre o valor total do documento de cobrança, ou sobre o saldo não pago, conforme o caso, calculado a partir do vencimento do documento de cobrança, além de correção monetária pelo IGP-M da Fundação Getúlio Vargas (FGV).

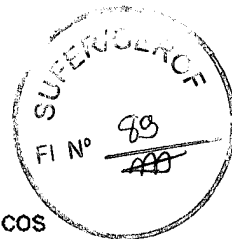
13.5.8. Caso quaisquer das **PARTES** fique inadimplente em relação às obrigações de pagamento previstas neste **CONTRATO** por prazo superior a 30 (trinta) dias será facultado à **PARTE** adimplente, sem prejuízo da satisfação dos seus demais direitos exigir da outra **PARTE** o pagamento antecipado como condição para a realização das atividades objeto deste **CONTRATO**.

13.5.9. Havendo comprovado desequilíbrio econômico-financeiro do presente **CONTRATO**, as **PARTES** se comprometem a rever os valores ora estipulados.

13.5.10. Além da forma de pagamento em dinheiro mencionado nesta cláusula, as **PARTES** poderão adimplir sua obrigação de pagamento decorrente do direito de passagem, alternativamente, das seguintes formas:

- (i) pagamento em materiais e/ou equipamentos, desde que as **PARTES** acordem, por escrito, sobre as quantidades e preços unitários;
- (ii) pagamento em prestação de serviços, desde que as **PARTES** acordem, por escrito, sobre o escopo, quantidade e preços unitários de tais serviços; e
- (iii) pagamento através da prestação de serviços de manutenção de via permanente da outra **PARTE**, nos trechos onde circulam os trens na





modalidade de direito de passagem, mediante projetos específicos elaborados pelas **PARTES** e com responsabilidade técnica a cargo da **PARTE** executante, cujo montante deverá estar limitado ao valor do direito de passagem, no período acordado, desde que as **PARTES** acordem, por escrito, sobre o escopo e preços de tais serviços de manutenção.

13.17.10.1 Em referência aos pagamentos contemplados na cláusula 13.5.10, será devida a tributação aplicável, caso a caso.

13.5.11. Estão incluídos nos valores de remuneração pelo tráfego mútuo, direito de passagem e remuneração de ativos, os tributos relacionados ao PIS/Cofins incidentes sobre o pagamento destas remunerações. Ocorrendo mudança na legislação tributária atual, que impacte os tributos relacionados a este serviço, a nova tributação será aplicada.

CLÁUSULA CATORZE - DA VIGÊNCIA

14.1. O presente CONTRATO entrará em vigor a partir do dia primeiro de janeiro de 2015, tendo seu termo limitado ao prazo de vigência do contrato de concessão da **VALE**, referente à **EFC**, e da **FNS**, ficando resolvido de pleno direito no caso de término de qualquer das referidas concessões.

14.2. O presente CONTRATO poderá ser rescindido por qualquer das **PARTES**, mediante aviso, notificação ou interpelação judicial ou extrajudicial, no prazo de 30 (trinta) dias, somente em caso de descumprimento por qualquer das **PARTES** de qualquer cláusula deste CONTRATO e desde que a **PARTE** inadimplente, após recebimento notificação prévia, por escrito e com prova de recebimento, identificando o inadimplemento, deixe de corrigir o seu inadimplemento dentro de 90 (noventa) dias.

14.2.1. Na hipótese de rescisão, as **PARTES** procederão conforme a legislação em vigor.

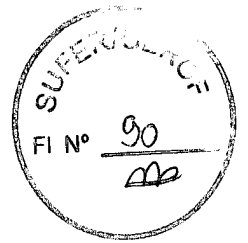
CLÁUSULA QUINZE - DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

15.1. As notificações, comunicações ou informações entre as **PARTES** deverão ser feitas por escrito e dirigidas ao endereço indicado no preâmbulo, a menos que outro tenha sido indicado, por escrito, mediante aviso prévio com antecedência mínima de 10 (dez) dias.



- 15.2. Cada PARTE deverá designar, por escrito, um profissional devidamente qualificado para atuar como GESTOR em seu nome, o qual poderá praticar atos, nos limites do presente Contrato, que se destinem a acautelar e a preservar todo e qualquer direito da PARTE representada.
- 15.3. O não exercício, pelas PARTES, de quaisquer dos direitos ou prerrogativas previstos neste CONTRATO, ou mesmo na legislação aplicável, será tido como ato de mera liberalidade, não constituindo alteração ou novação das obrigações ora estabelecidas, cujo cumprimento poderá ser exigido a qualquer tempo, independentemente de comunicação prévia à Parte.
- 15.4. Nenhuma das PARTES será responsável por descumprimento de suas obrigações contratuais em consequência de caso fortuito ou força maior, nos termos do artigo 393 do Código Civil, devendo, para tanto, comunicar a ocorrência de tal fato de imediato à outra PARTE e informar os efeitos danosos do evento.
- 15.4.1. Constatada a ocorrência de caso fortuito ou de força maior, ficarão suspensas, enquanto essa perdurar, as obrigações que as PARTES ficarem impedidas de cumprir.
- 15.5. É vedada a subcontratação ou cessão, total ou parcial, dos direitos e obrigações oriundos e/ou decorrentes deste CONTRATO, inclusive seus créditos, sem a prévia e expressa autorização da outra PARTE.
- 15.6. É vedada a extração de duplicatas ou a emissão de documento apto a ensejar protesto da outra PARTE.
- 15.7. Este CONTRATO só poderá ser alterado, em qualquer de suas disposições, mediante a celebração, por escrito, de termo aditivo contratual.
- 15.8. A presente disposição, ou qualquer outra hipótese de atividade desenvolvida pelos empregados de uma PARTE nas operações da outra PARTE não estabelece vínculo empregatício entre as PARTES ou qualquer relação de subordinação pessoal entre seus administradores, empregados, prepostos e/ou terceiros sob a responsabilidade das PARTES.
- 15.9. As PARTES e seus sucessores se comprometem a sub-rogar, a qualquer título, o presente CONTRATO, em todos os seus direitos e obrigações.
- 15.10. As PARTES deverão dar ciência ao Poder Concedente do CONTRATO





mediante envio tempestivo de cópia deste, na forma prevista na legislação do setor.

15.11. As **PARTES** convencionam que os anexos abaixo relacionados, fazem parte integrante deste instrumento.

- ANEXO I - PROGRAMA ANUAL ("Orçamento"),
- ANEXO II – CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS DO TRANSPORTE
- ANEXO III - DESCRITIVO DE PÁTIO E INTERFACE EFC / FNS
- ANEXO IV – HOMOLOGAÇÃO DE NOVOS VAGÕES EM OUTRAS FERROVIAS
- ANEXO V - PROCEDIMENTO DE INSPEÇÃO

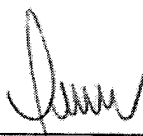
CLÁUSULA DEZESSEIS - DO FORO

16.1. As **PARTES** elegem o Foro Central do Distrito Federal, como o único competente para dirimir as questões decorrentes deste CONTRATO, com renúncia expressa a qualquer outro, por mais privilegiado que seja.

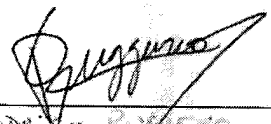
E, por estarem assim decididas, firmam o presente em duas vias de igual teor e para um só efeito, na presença das testemunhas infra-assinadas.

São Luís, 22 de maio de 2015

Pela FNS:

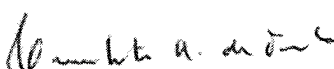


LEONARDO RAIVA



INDELINO RANGEL

Pela VALE:



Humberto Freitas
Diretor-Executivo



Vania Somavilla
Diretora Executiva

TESTEMUNHAS:

Nome:

CPF.:

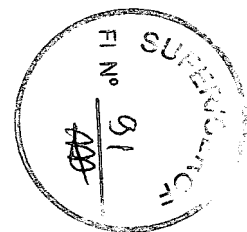
Nome:

CPF:



ANEXO I - PROGRAMA ANUAL DE TRANSPORTE 2015 (KTU)

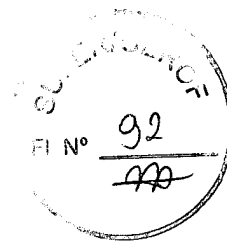
Ferrovia Origem	Destino	Produto	Mercadoria	Cliente	Ferrovia Destino	Tipo Vação	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Sep	Out	Nov	Dez	2015
FNS	PPT	QPM	Agricultura	SOJA	ABC	EFC	HFT	0	30	40	40	40	30	30	0	0	0	0	250
FNS	PPF	QPM	Agricultura	SOJA	ABC	EFC	HFT	0	0	20	30	30	30	30	25	0	0	0	195
FNS	PPT	QPM	Agricultura	SOJA	Bunge	EFC	HFT	0	37	81	74	81	74	61	80	0	0	0	550
FNS	PPF	QPM	Agricultura	SOJA	Bunge	EFC	HFT	0	35	118	92	71	47	120	110	85	0	0	678
FNS	PPT	QPM	Agricultura	SOJA	Cargill	EFC	HFT	0	40	50	50	50	35	35	40	0	0	0	350
FNS	PPF	QPM	Agricultura	SOJA	Cargill	EFC	HFT	0	30	95	95	95	80	70	55	50	0	0	665
FNS	PPF	QPM	Agricultura	SOJA	Ceagro	EFC	HFT	0	25	40	30	30	20	20	15	0	0	0	210
FNS	PPT	QPM	Agricultura	SOJA	Ceagro	EFC	HFT	0	10	35	35	35	20	20	0	0	0	0	190
FNS	PPT	QPM	Agricultura	SOJA	Louis Dreyfus	EFC	HFT	0	20	30	30	30	40	40	40	40	0	0	300
FNS	PIZ	QPM	Celulose	CELULOSE	Suzano	EFC	FTT	100	95	110	110	120	120	120	80	120	120	95	1.310
FNS	PGR	QPM	Combustivel	ALCOOL	Bunge	EFC	TCT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FNS	PPN	QPM	Agricultura	SOJA	Ceagro	EFC	HFT	0	0	15	15	15	15	15	0	0	0	0	90
FNS	PPT	QPM	Agricultura	MILHO	Bunge	EFC	HFT	0	0	0	0	0	0	0	0	55	60	0	115
FNS	PPT	QPM	Agricultura	MILHO	Cargill	EFC	HFT	0	0	0	0	0	0	0	0	35	20	0	55
EFC	QPM	PPN	Combustivel	GASOLINA	Petrobrás	FNS	TCT	2	3	3	3	3	3	4	4	3	4	3	39
EFC	QPM	PPN	Combustivel	OLEO DIESEL	Petrobrás	FNS	TCT	11	12	14	15	14	13	14	11	12	11	18	158
FNS	PPN	QPM	Combustivel	BIODIESEL	Diversos	EFC	TCT	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	20
FNS	PPF	QPM	Agricultura	MILHO	Cargill	EFC	HFT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50	0	50
FNS	PPF	QPM	Agricultura	MILHO	Bunge	EFC	HFT	0	0	0	0	0	0	0	0	50	0	0	50
EFC	QPM	PPN	Combustivel	OLEO DIESEL	ALE	FNS	TCT	0	0	0	0	6	6	6	7	6	7	10	58
EFC	QPM	PPN	Combustivel	GASOLINA	Ipiranga	FNS	TCT	0	0	0	0	10	10	10	11	12	11	13	97
EFC	QPM	PPN	Combustivel	OLEO DIESEL	SHELL	FNS	TCT	8	9	10	10	11	11	11	12	12	11	10	127
EFC	QPM	PPN	Combustivel	GASOLINA	SHELL	FNS	TCT	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12
EFC	QPM	PPN	Combustivel	GASOLINA	TOTAL Combustiveis	FNS	TCT	0	0	0	0	6	6	6	6	6	6	9	54
EFC	QPM	PPN	Combustivel	GASOLINA	SP Combustiveis	FNS	TCT	0	0	0	0	4	4	4	5	4	5	7	39
EFC	QPM	PPN	Combustivel	OLEO DIESEL	CGG - Cantagalo General Grains	EFC	HFT	0	10	0	0	0	0	50	60	0	0	0	110
FNS	PPT	QPM	Agricultura	SOJA	CGG - Cantagalo General Grains	EFC	HFT	0	0	0	0	0	0	0	0	40	70	30	140
FNS	PPT	QPM	Agricultura	MILHO SECO A GRANEL	CGG - Cantagalo General Grains	EFC	HFT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL							123	358	684	632	655	622	679	659	516	477	360	167	5.913



ANEXO I - PROGRAMA ANUAL DE TRANSPORTE 2015 (Milhões TKU - Parcela FNS + EFC)

Ferrovia Origem	Origem	Destino	Produto	Marcadoria	Cliente	Ferrovia Destino	Tipo Vaseio	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Sep	Out	Nov	Dez	2015
FNS	PPT	QPM	Agricultura	SOJA	ABC	EFC	HFT	0	29	39	39	39	39	29	29	0	0	0	0	243
FNS	PPF	QPM	Agricultura	SOJA	ABC	EFC	HFT	0	0	14	22	22	22	22	22	18	0	0	0	140
FNS	PPT	QPM	Agricultura	SOJA	Bunge	EFC	HFT	0	36	79	72	79	72	60	60	78	0	0	0	534
FNS	PPF	QPM	Agricultura	SOJA	Bunge	EFC	HFT	0	25	65	67	51	34	86	79	61	0	0	0	488
FNS	PPT	QPM	Agricultura	SOJA	Cargill	EFC	HFT	0	39	49	49	49	34	34	39	0	0	0	0	340
FNS	PPF	QPM	Agricultura	SOJA	Cargill	EFC	HFT	0	22	68	68	68	68	58	50	40	36	0	0	479
FNS	PPF	QPM	Agricultura	SOJA	Cesagro	EFC	HFT	0	18	29	22	22	22	14	14	11	0	0	0	151
FNS	PPT	QPM	Agricultura	SOJA	Cesagro	EFC	HFT	0	10	34	34	34	34	19	19	0	0	0	0	184
FNS	PPT	QPM	Agricultura	SOJA	Louis Dreyfus	EFC	HFT	0	19	29	29	29	29	39	39	39	39	0	0	291
FNS	P12	QPM	Celulose	CELULOSE	Suzano	EFC	FTT	54	51	60	60	65	65	65	65	43	65	65	51	710
FNS	PPN	QPM	Agricultura	SOJA	Cesagro	EFC	HFT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FNS	PPT	QPM	Agricultura	MILHO	Bunge	EFC	HFT	0	0	15	15	15	15	15	0	0	0	0	0	88
FNS	PPT	QPM	Agricultura	MILHO	Cargill	EFC	HFT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	54	58	0	112
EFC	QPM	PPN	Combustivel	GASOLINA	Petrobras	FNS	TCT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	43	25	0	68
EFC	QPM	PPN	Combustivel	OLEO DIESEL	Petrobras	FNS	TCT	3	3	4	4	4	4	4	5	5	4	5	4	48
FNS	PPN	QPM	Combustivel	BIODIESEL	Diversos	EFC	TCT	13	15	18	18	18	16	18	13	14	14	22	17	198
FNS	PPF	QPM	Agricultura	MILHO	Cargill	EFC	HFT	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	15
FNS	PPF	QPM	Agricultura	MILHO	Bunge	EFC	HFT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	36
EFC	QPM	PPN	Combustivel	OLEO DIESEL	ALE	FNS	TCT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	62	0	0	62
EFC	QPM	PPN	Combustivel	GASOLINA	Ipiranga	FNS	TCT	0	0	0	0	8	8	8	8	8	8	12	12	72
EFC	QPM	PPN	Combustivel	OLEO DIESEL	SHELL	FNS	TCT	0	0	0	0	13	13	13	14	13	14	21	21	120
EFC	QPM	PPN	Combustivel	GASOLINA	SHELL	FNS	TCT	9	11	12	13	14	14	14	15	15	14	15	12	157
EFC	QPM	PPN	Combustivel	GASOLINA	TOTAL Combustiveis	FNS	TCT	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	15
EFC	QPM	PPN	Combustivel	OLEO DIESEL	SP Combustiveis	FNS	TCT	0	0	0	0	7	7	7	8	7	8	11	11	66
FNS	PPT	QPM	Agricultura	SOJA	CGG - Cantagalo General Grains	EFC	HFT	0	0	0	0	4	4	4	4	4	4	7	7	36
FNS	PPT	QPM	Agricultura	MILHO SECO A GRANEL	CGG - Cantagalo General Grains	EFC	HFT	0	10	0	0	0	0	49	49	0	0	0	0	107
TOTAL								62	290	536	511	541	515	589	544	396	367	281	137	4.760

23



ANEXO II – CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS DO TRANSPORTE

Os TRENS-TIPO em operação na FNS e na EFC possuem lotes com comprimento limitado aos seus respectivos pátios de estacionamento em São Luís, 1.700 m para Celulose e 1.600 m para a Soja, e à capacidade dos pátios de cruzamento da FNS (1.600 m) com possibilidade de extensão até 3.400 m com 02 lotes na configuração de locotrol.

A capacidade em tonelada por eixo da EFC e FNS é de 32,5.

A tração é distribuída conforme doc.tec. 14115.

Outras cargas serão operadas conforme entendimento entre as operações EFC e FNS, respeitando os limites operacionais de ambas as partes.

A - Configuração de trens no modelo convencional

Carga	Tração comando mínima	Lote padrão	Extensão (metros)
Celulose	Tração 6.000 HP	72 FTT	1700
Soja	Tração 6.000 HP	80 HFT	1600

B - Configuração de trens no modelo locotrol

Carga	Tração comando mínima	Lote padrão	Tração remota mínima	Lote padrão	Extensão (metros)
Soja + Soja	Tração 7000 HP	80 HFT	Tração com 3600	80 HFT	3200
Celulose + Celulose	Tração 5.400 HP	72 FTT	Tração com 3600	72 FTT	3400
Celulose + Soja	Tração 6.400 HP	72 FTT	Tração com 3600	80 HFT	3300

C – Trens que circulam na FNS e que são encerrados no ponto de intercâmbio

Carga	Tração comando mínima	Lote padrão	Extensão (metros)
Convencional M.I.	Tração 3.600 HP	42 HAT	550
*Combustível	Tração 3.600 HP	42 TCT	800

*Para chegar ao destino final os vagões são anexados em outro trem que circula na EFC.

ANEXO III

DESCRIPTIVO DO PÁTIO DE INTERCÂMBIO DE AÇAILÂNDIA/FLORESTA

I - Localização:

O pátio de cruzamento Açailândia pertence à Vale e o pátio da Floresta pertence à FNS.

II - Distância:

São Luís a Açailândia - 513 km

Açailândia a Carajás - 379 km

III - Características Físicas:

O Pátio da Floresta é composto de 11 (onze) linhas, sendo:

- 06 (seis) linhas para trem de carga
- 04 (quatro) linhas para trem de serviço
- 01 (uma) linha para trem de passageiro

O Pátio de Açailândia é dotado de 7 (sete) linhas principais controladas pelo CCO e pelo CCP da EFC:

- 01 (uma) linha para desvio de trens de carga
- 02 (duas) linhas sinalizadas para cruzamento de trens
- 01 (uma) linha para o trem de passageiros
- 01 (uma) linha para equipamentos de manutenção
- 01 (uma) linha para oficina de manutenção
- 01 (uma) linha para o trem SOS

O pátio da Floresta está sob a gestão da FNS, podendo a EFC realizar o controle do pátio da Floresta de acordo com o entendimento entre as partes.

IV - Principais Cargas Movimentadas no pátio de Açailândia:

Minério de ferro (mercado interno), combustíveis e ferro gusa, além de ser passagem para demais cargas das ferrovias EFC e FNS.

Os trens operados pela FNS com destino a São Luís fazem intercâmbio no pátio de Açailândia (EFC), via de regra, adotando o seguinte procedimento:

A - Trens na FNS circulando para entrar na EFC

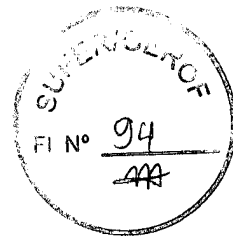
Quando da aproximação do Pátio da Floresta (FNS), é solicitada ao CCP de Açailândia (equipe Vale) ou CCP da Floresta (Equipe FNS), conforme entendimento entre as partes, licença para entrar naquele Pátio (Floresta).

Após as manobras necessárias, é solicitada uma segunda licença para circular até o Km 00+300.

No KM 00+300 o trem para adentrar o Pátio de Cruzamento da EFC deverá obter licença do CCO da EFC. Deste ponto em diante, o controle operacional passa a ser da EFC, que deverá liberar a composição com destino a São Luís, a contar do marco 0 (zero) da FNS e desde que o trem já esteja pronto e vistoriado para circulação conforme COE.

B - Trens na EFC circulando para entrar na FNS

Em relação aos trens com destino à malha da FNS, ao chegarem a Açailândia, deverão manter contato com CCP Açailândia (equipe Vale) ou CCP da Floresta (Equipe FNS), conforme entendimento entre as partes, para obter licença para entrar naquele Pátio (Floresta), estando tal operação sujeita às mesmas condições descritas no item acima.



ANEXO IV - HOMOLOGAÇÃO DE NOVOS VAGÕES EM OUTRAS FERROVIAS

Visando a formalização das etapas técnicas necessárias no processo de desenvolvimento / homologação de um novo vagão protótipo, segue abaixo os critérios técnicos a serem seguidos pela PARTE solicitante:

1. Realização de estudos técnicos entre as **PARTES** com as áreas impactadas pela circulação do vagão.
2. O desenvolvimento do vagão protótipo deverá ser de acordo com as normas vigentes (AAR, ABNT, especificidades, gabarito da via, particularidades operacionais da malha local), sendo normas orientativas:

2.1 Realização de análise do cálculo estrutural do vagão através de software adequado e de acordo com os critérios das normas vigentes;

2.2 Realização de análise dinâmica do vagão para avaliação do desempenho nos regimes referenciados nas normas vigentes;

2.3 Realização de análise do cálculo estrutural truque (quando se fizer necessário) através de software adequado e de acordo com os critérios das normas vigentes.

Caso a concessionária solicitada disponibilize dados confiáveis do plano geométrico e autimétrico de sua via, oriundas de dados do carro controle, deverá ser realizada simulação dinâmica do vagão considerando as condições reais da via local.

3. A concessionária responsável pelo desenvolvimento do vagão protótipo deverá elaborar Plano de Testes (com prazos, tipos de testes, medidas de controle, responsáveis por cada etapa, etc.) a ser validado por todas as áreas pertinentes (Engenharia, CPIA, Operação, Manutenção, Via permanente, Portos e terminais), a ser executado pela concessionária responsável e acompanhado por todas as áreas técnicas pertinentes.

O teste de performance em campo no trecho de origem / destino será realizada com a instrumentação (caixa, truque e rodeiros) dos pontos definidos em conjunto durante o desenvolvimento do projeto pelas áreas técnicas conforme a necessidade e especificidade do novo vagão. Ao final deste teste a concessionária responsável pelo desenvolvimento do

novo vagão, elaborará relatório técnico a ser e validado pelas áreas técnicas para as áreas técnicas pertinentes, demonstrando resultado do teste visando a segurança operacional de circulação do novo vagão em ambas as concessionárias.

Sendo respeitado no mínimo o fluxo de atividades descritas acima, com o respectivo parecer favorável das áreas técnicas de ambas as concessionárias envolvidas no desenvolvimento do novo vagão, será dado como homologado o vagão para futuras compras de lotes em série, com a circulação do mesmo na malha de intercâmbio.

Anexo V – PROCEDIMENTO DE INSPEÇÃO DE MATERIAL RODANTE EM PÁTIOS E TERMINAIS

1. OBJETIVO

Estabelecer diretrizes mínimas de inspeção que garantam a segurança operacional dos trens em intercâmbio entre EFC e FNS. Orientar executantes a efetuar a inspeção de vagões a fim de garantir a diminuição de ocorrências ferroviárias.

2. APLICAÇÃO

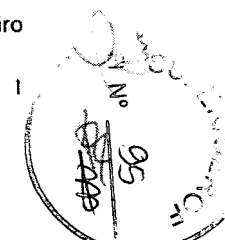
Este procedimento é aplicado a todos os Pátios e Terminais de Manutenção de Vagões de toda EFC e FNS, que estejam responsáveis pela inspeção de vagões.

3. RECURSOS NECESSÁRIOS

- **Equipamentos:** gabaritos para medição de friso, bandagem (rodas), ampara balanço, chave de torneira angular, lanterna (para revisão noturna), lupa e rádio comunicador portátil;
- **EPI's:** capacete (sem protetor auricular), botina com biqueira, luvas tipo vaqueta, óculos de segurança, perneiras, colete refletivo (uso noturno obrigatório), luvas de P.V.C. com aderência (revista de vagões tanque) e cinto de segurança (revista de vagões tanque).

4. AVALIAÇÃO DE RISCO AMBIENTAL E DE SAÚDE E SEGURANÇA

- Verificar a possibilidade de movimentação do grupo na linha, sobre ou sob os vagões estacionados ou trem, utilizando comunicação via rádio portátil;
- Não entrar debaixo do vagão sem prévia autorização do maquinista na certeza de não movimentação da composição, no caso da moega de grãos acionar o bloqueio;
- Na EFC antes de iniciar as inspeções deve ser solicitado a abertura de LDL. O responsável pela abertura da LDL será responsável pela coordenação da equipe na execução da atividade;
- Havendo necessidade de realizar qualquer intervenção que necessita a entrada do mecânico debaixo vagão, deve ser solicitado ao maquinista via rádio para realizar aplicação total do trem, separar a locomotiva da composição, dando um espaço mínimo de 02 vagões e aguardar autorização via rádio do maquinista para iniciar serviço, no caso da moega de grãos acionar o bloqueio;
- Onde não houver condições de abrir LDL, não haverá necessidade de separar a locomotiva do trem. O maquinista deverá ser avisado e o manobreiro deverá estar perto do mecânico no momento da execução do serviço (acionando o bloqueio da moega);



- Executar os passos deste PRO somente funcionários devidamente treinados, habilitados e uniformizados;
- Ao caminhar ao longo da composição, observar a circulação nas linhas adjacentes, mantendo-se no meio da entrevia;
- Ficar atento a equipamentos em movimento nas linhas adjacentes quando sair de entre locomotivas ou vagões parados;
- Cuidados com pisos irregulares e escorregadios, especialmente nas proximidades de AMV;
- Antes de atravessar cada linha, parar, olhar para ambos os lados e atravessar a linha com segurança, sem pisar nos boletos dos trilhos;
- Manter comunicação clara e objetiva quando usar o rádio transceptor. Havendo falha de comunicação ou não entendimento das informações, suspender imediatamente a execução dos serviços, reiniciando somente após o restabelecimento da comunicação ou os esclarecimentos necessários;
- Repetir sempre todas as instruções recebidas via rádio, a fim de garantir o perfeito entendimento das mesmas;
- Substituir a bateria do rádio transceptor ao primeiro sinal de bateria descarregada;
- Colocar placas de sinalização (manutenção) nas extremidades da composição que será inspecionada para evitar colisão;
- Evitar ao máximo transpor o engate em composição estacionada. Sendo inevitável, fazer antes comunicação via rádio com o maquinista e obter resposta do mesmo garantindo que em hipótese alguma a composição será movimentada; ao subir e descer manter as mãos apoiadas nos vagões, pisando na alavanca de corte (caso a composição esteja sem tração, obter antes autorização do CPT (Controlador de Pátios e Terminais) ou, na sua ausência, do TOF (Técnico de Operação Ferroviária). Não pisar entre engates nem sobre as mandíbulas;
- Não subir em vagões com cargas sujeitas a deslocamentos;
- Não fazer transposição pelo teto dos vagões, salvo com cinto e treinamento de trabalho em altura.

5. REFERÊNCIAS

EPS 0010- GASAP - Guia de Resíduos
 PRO 0005-GEVMG - LDL - Liberação e devolução de linha
 MT-1001-GAVAG – Manual de Treinamento – Inspeção de Vagões;

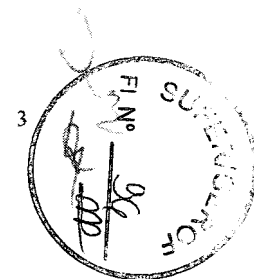
6. DEFINIÇÕES

Nesse documento faz-se uma distinção entre os riscos envolvidos em cada defeito através da identificação das ações a serem tomadas:

- Reter vagão para oficina - representa defeitos que geram riscos operacionais, perda ou dano da mercadoria;
- Nomear vagão para oficina - não representa risco imediato para a operação, mas deve ser programado para manutenção;
- Isolar vagão e nomear para oficina - impede a atuação do sistema de freio, difícil correção no trecho e possibilidade de isolar;
- Reparar no local / reter - peça pode ser trocada no local, mas, na impossibilidade desta, o vagão deve ser retido por incorrer em risco operacional, perda ou dano da mercadoria;
- Substituir no local / nomear - peça pode ser trocada no local, mas, na impossibilidade desta, o vagão deve ser nomeado para oficina, não gera risco imediato;
- Substituir no local / reter - defeitos podem ser corrigidos no local, mas, na impossibilidade desta, o vagão deve ser retido por incorrer em risco operacional, perda ou dano da mercadoria;
- Repor no local / nomear - peça pode ser repostada no local, mas, na impossibilidade desta, o vagão deve ser nomeado para oficina, não gera risco imediato;
- Repor no local / reter - defeitos podem ser corrigidos no local, mas, na impossibilidade desta, o vagão deve ser retido por incorrer em risco operacional, perda ou dano da mercadoria.

7. RESPONSABILIDADES

- **Gerente de Área** - Garantir os recursos necessários para o bom desempenho de funções de execução, através de pessoas treinadas e capacitados para exercer as funções e materiais e ferramentas necessárias ao desempenho das funções. Cobrar a correta execução dos procedimentos através do diagnóstico técnico operacional.
- **Supervisor** - Garantir o cumprimento deste padrão através da orientação, fiscalização e cobrança da correta forma de trabalho dos mantenedores.
- **Mantenedores** - Conhecer e aplicar as recomendações deste padrão.

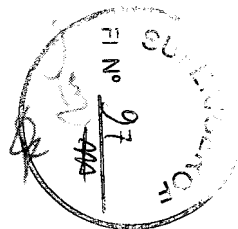


8. DESCRIÇÃO

Na relação constam defeitos também que não trazem necessariamente risco para a operação, mas por serem de fácil identificação, não podem estar fora da lista, pois de alguma forma, geram transtornos para os clientes, ou podem se agravar no futuro gerando risco operacional.

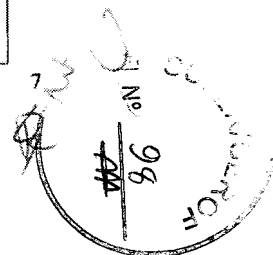
Item	Descrição	Riscos	Medidas de neutralização/Eliminação de risco
1	Inspecionar engate - Trinca no corpo ou na cabeça do engate – Reter vagão para oficina.	Risco ergonômico (torções, lombalgia), prensamentos de membros, batida contra, atropelamento, ataque animais peçonhentos	Manter posicionamento correto, posicionar membros fora de local onde possa haver prensamento, caminhar sempre dentro do marco da linha de inspeção.
2	Inspecionar pino de mandíbula - Faltando /quebrado ou falta do contrapino - Repor no local ou nomear vagão para oficina.	Risco ergonômico (torções, lombalgia), prensamentos de membros, batida contra, atropelamento, ataque animais peçonhentos	Manter posicionamento correto, posicionar membros fora de local onde possa haver prensamento, caminhar sempre dentro do marco da linha de inspeção.
3	Inspecionar mandíbula - Trincada - Repor no local ou reter vagão para oficina	Risco ergonômico (torções, lombalgia), prensamentos de membros, batida contra, atropelamento, ataque animais peçonhentos	Manter posicionamento correto, posicionar membros fora de local onde possa haver prensamento, caminhar sempre dentro do marco da linha de inspeção.
4	Inspecionar rotor do engate - Faltando/ trocar - Repor no local ou nomear vagão para oficina	Risco ergonômico (torções, lombalgia), prensamentos de membros, batida contra, atropelamento, ataque animais peçonhentos	Manter posicionamento correto, posicionar membros fora de local onde possa haver prensamento, caminhar sempre dentro do marco da linha de inspeção.
5	Inspecionar chaveta do apoio flexível engate F - faltando, quebrada, sem contrapino - Repor no local ou nomear vagão para oficina.	Risco ergonômico (torções, lombalgia), prensamentos de membros, batida contra, atropelamento, ataque animais peçonhentos	Manter posicionamento correto, posicionar membros fora de local onde possa haver prensamento, caminhar sempre dentro do marco da linha de inspeção.

Item	Descrição	Riscos	Medidas de neutralização/eliminação de risco
6	Inspecionar bolsa do apoio flexível engate F - Quebrado - Nomear vagão para oficina	Risco ergonômico (torções, lombalgia), prensamentos de membros, batida contra, atropelamento, ataque animais peçonhentos	Manter posicionamento correto, posicionar membros fora de local onde possa haver prensamento, caminhar sempre dentro do marco da linha de inspeção.
7	Inspecionar alavanca de manobra - Faltando, empenada, contrapino faltando - Repor no local ou nomear vagão para oficina. - Suporte da alavanca com solda trincada, faltando, empenado - Nomear vagão para oficina - Fixador da alavanca de manobra desgastado – nomear vagão para oficina - Fixador da alavanca de manobra empenado ou travando giro - Reparar ou nomear para oficina	Risco ergonômico (torções, lombalgia), prensamentos de membros, batida contra, atropelamento, ataque animais peçonhentos	Manter posicionamento correto, posicionar membros fora de local onde possa haver prensamento, caminhar sempre dentro do marco da linha de inspeção.
8	Inspecionar chaveta de retenção do engate E - Faltando, quebrada - Repor no local ou reter vagão para oficina.	Risco ergonômico (torções, lombalgia), prensamentos de membros, batida contra, atropelamento, ataque animais peçonhentos	Manter posicionamento correto, posicionar membros fora de local onde possa haver prensamento, caminhar sempre dentro do marco da linha de inspeção.
9	Inspecionar pino T de retenção da chaveta do engate - Faltando, quebrado - Repor no local ou reter vagão para oficina. - Contrapino faltando - Repor no local	Risco ergonômico (torções, lombalgia), prensamentos de membros, batida contra, atropelamento, ataque animais peçonhentos	Manter posicionamento correto, posicionar membros fora de local onde possa haver prensamento, caminhar sempre dentro do marco da linha de inspeção.
10	Inspecionar chapa de apoio do pino de retenção engate F - Quebrada, ou com suporte quebrado - Repor no local ou reter vagão para oficina. - Empenada, ou com suporte trincado - Nomear vagão para oficina. - Faltando retentor da chapa de apoio - Repor no local ou reter vagão para oficina. - Faltando parafuso - Repor no local ou nomear vagão para oficina.	Risco ergonômico (torções, lombalgia), prensamentos de membros, batida contra, atropelamento, ataque animais peçonhentos	Manter posicionamento correto, posicionar membros fora de local onde possa haver prensamento, caminhar sempre dentro do marco da linha de inspeção.



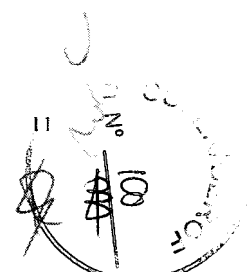
Item	Descrição	Riscos	Medidas de neutralização/Eliminação de risco
11	Inspecionar chapa de apoio da braçadeira - Quebrada, empenada - Reter vagão para oficina. - Faltando parafuso / folgado - Repor / apertar no local ou nomear vagão para oficina.	Risco ergonômico (torções, lombalgia), prensamentos de membros, batida contra, atropelamento, ataque animais peçonhentos	Manter posicionamento correto, posicionar membros fora de local onde possa haver prensamento, caminhar sempre dentro do marco da linha de inspeção.
12	Inspecionar braçadeira do engate do aparelho de choque - Quebrada - Reter vagão para oficina.	Risco ergonômico (torções, lombalgia), prensamentos de membros, batida contra, atropelamento, ataque animais peçonhentos	Manter posicionamento correto, posicionar membros fora de local onde possa haver prensamento, caminhar sempre dentro do marco da linha de inspeção.
13	Inspecionar center-sill - Trincas verticais ou diagonais - Reter vagão para oficina - Estufado na região do aparelho de choque/cruzeta - Reter vagão para oficina.	Risco ergonômico (torções, lombalgia), prensamentos de membros, batida contra, atropelamento, ataque animais peçonhentos	Manter posicionamento correto, posicionar membros fora de local onde possa haver prensamento, caminhar sempre dentro do marco da linha de inspeção.
14	Inspecionar sapata de freio - Faltando, queimada, quebrada, sem chaveta - Substituir / repor no local ou isolar o vagão e nomear para a oficina. - Final de vida útil <19mm - Substituir no local ou nomear vagão para oficina.	Risco ergonômico (torções, lombalgia), prensamentos de membros, batida contra, atropelamento, ataque animais peçonhentos	Manter posicionamento correto, posicionar membros fora de local onde possa haver prensamento, caminhar sempre dentro do marco da linha de inspeção.
15	Inspecionar molas do truque - Faltando, quebrada - Reter vagão para oficina. - Montada (fora de posição) - Reposicionar mola ou reter vagão para oficina	Risco ergonômico (torções, lombalgia), prensamentos de membros, batida contra, atropelamento, ataque animais peçonhentos	Manter posicionamento correto, posicionar membros fora de local onde possa haver prensamento, caminhar sempre dentro do marco da linha de inspeção.
16	Inspecionar alavanca de força - Arriada – Trocar sapatas de freio no local e caso não seja possível, isolar freio e nomear vagão para oficina. - Faltando pino ou contrapino - Repor no local ou retirar a alavanca de força do vagão e reter vagão para oficina.	Risco ergonômico (torções, lombalgia), prensamentos de membros, batida contra, atropelamento, ataque animais peçonhentos	Manter posicionamento correto, posicionar membros fora de local onde possa haver prensamento, caminhar sempre dentro do marco da linha de inspeção.

Item	Descrição	Riscos	Medidas de neutralização/Eliminação de risco
17	Inspecionar barra de compressão - Faltando, empenada - Isolar freio e nomear vagão para oficina.	Risco ergonômico (torções, lombalgia), prensamentos de membros, batida contra, atropelamento, ataque animais peçonhentos	Manter posicionamento correto, posicionar membros fora de local onde possa haver prensamento, caminhar sempre dentro do marco da linha de inspeção.
18	Inspecionar setor de graduação - Montado/posição invertida - Corrigir no local ou reter vagão para oficina. - Faltando pino ou contrapino - Repor no local ou reter vagão para oficina	Risco ergonômico (torções, lombalgia), prensamentos de membros, batida contra, atropelamento, ataque animais peçonhentos	Manter posicionamento correto, posicionar membros fora de local onde possa haver prensamento, caminhar sempre dentro do marco da linha de inspeção.
19	Inspecionar lateral do truque - Trinca na região do pedestal - Reter vagão para oficina.	Risco ergonômico (torções, lombalgia), prensamentos de membros, batida contra, atropelamento, ataque animais peçonhentos	Manter posicionamento correto, posicionar membros fora de local onde possa haver prensamento, caminhar sempre dentro do marco da linha de inspeção.
20	Inspecionar chapas de desgaste (bolsa da cunha, coluna da lateral, pedestal) - Solta ou quebrada - Reter vagão para oficina	Risco ergonômico (torções, lombalgia), prensamentos de membros, batida contra, atropelamento, ataque animais peçonhentos	Manter posicionamento correto, posicionar membros fora de local onde possa haver prensamento, caminhar sempre dentro do marco da linha de inspeção.
21	Inspecionar ampara-balanço - Folga" <(4,75mm) ou folga>(10mm) - Reter vagão para oficina - Ampara-balanço colado nos dois lados no mesmo truque - Reter vagão para oficina - Castanha ou rolete faltando, quebrado - Reter vagão para oficina. - Rolete virado - Corrigir no local Obs.: O vagão não pode circular com rolete virado por risco de travar o truque	Risco ergonômico (torções, lombalgia), prensamentos de membros, batida contra, atropelamento, ataque animais peçonhentos	Manter posicionamento correto, posicionar membros fora de local onde possa haver prensamento, caminhar sempre dentro do marco da linha de inspeção.



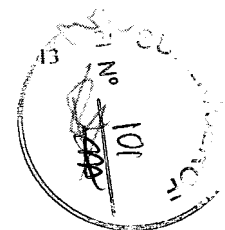
Item	Descrição	Riscos	Medidas de neutralização/Eliminação de risco
28	Inspecionar mangote - Trincado, ressecado, furado, com papo, braçadeira danificada - Repor no local ou reter vagão para oficina. - Despadronizado - Repor no local ou reter vagão para oficina. -- Suporte cego faltando ou danificado no vagão de cauda do trem - Repor no local ou nomear vagão para oficina. - Vazamento de ar na junta do bocal - Repor no local - Vazamento de ar devido bocal desgastado - Repor no local ou reter vagão para oficina.	Risco ergonômico (torções, lombalgia), prensamentos de membros, batida contra, atropelamento, ataque animais peçonhentos	Manter posicionamento correto, posicionar membros fora de local onde possa haver prensamento, caminhar sempre dentro do marco da linha de inspeção.
29	Inspecionar torneira - Quebrada, trincada, defeituosa, vazamento - Reter vagão para oficina.	Risco ergonômico (torções, lombalgia), prensamentos de membros, batida contra, atropelamento, ataque animais peçonhentos	Manter posicionamento correto, posicionar membros fora de local onde possa haver prensamento, caminhar sempre dentro do marco da linha de inspeção.
30	Inspecionar encanamento geral - Vazamento - Reter vagão para oficina	Risco ergonômico (torções, lombalgia), prensamentos de membros, batida contra, atropelamento, ataque animais peçonhentos	Manter posicionamento correto, posicionar membros fora de local onde possa haver prensamento, caminhar sempre dentro do marco da linha de inspeção.
31	Inspecionar coletor de pó - Quebrado, vazamento - Isolar vagão e nomear vagão para oficina. - Isolado - Nomear vagão para oficina	Risco ergonômico (torções, lombalgia), prensamentos de membros, batida contra, atropelamento, ataque animais peçonhentos	Manter posicionamento correto, posicionar membros fora de local onde possa haver prensamento, caminhar sempre dentro do marco da linha de inspeção.

Item	Descrição	Riscos	Medidas de neutralização/Eliminação de risco
32	Inspeccionar sistema vazio-carregado - Com visor quebrado, faltando parafuso de regulagem, faltando braço sensor, danificada.	Risco ergonômico (torções, lombalgia), prensamentos de membros, batida contra, atropelamento, ataque animais peçonhentos	Manter posicionamento correto, posicionar membros fora de local onde possa haver prensamento, caminhar sempre dentro do marco da linha de inspeção.
33	Inspeccionar retentor de alívio - Com punho travado, quebrado, batente quebrado - Repor no local ou nomear vagão para oficina.	Risco ergonômico (torções, lombalgia), prensamentos de membros, batida contra, atropelamento, ataque animais peçonhentos	Manter posicionamento correto, posicionar membros fora de local onde possa haver prensamento, caminhar sempre dentro do marco da linha de inspeção.
35	Inspeccionar reservatório de ar - Vazamento de ar - Isolar vagão e nomear para oficina - Problema de fixação - Isolar vagão e nomear para oficina	Risco ergonômico (torções, lombalgia), prensamentos de membros, batida contra, atropelamento, ataque animais peçonhentos	Manter posicionamento correto, posicionar membros fora de local onde possa haver prensamento, caminhar sempre dentro do marco da linha de inspeção.
36	Inspeccionar válvula de controle - Haste descarga solta, quebrada - Nomear vagão para oficina.	Risco ergonômico (torções, lombalgia), prensamentos de membros, batida contra, atropelamento, ataque animais peçonhentos	Manter posicionamento correto, posicionar membros fora de local onde possa haver prensamento, caminhar sempre dentro do marco da linha de inspeção.
37	Inspeccionar ajustador de folga - Quebrado, inoperante ou travado - Isolar vagão e nomear para oficina	Risco ergonômico (torções, lombalgia), prensamentos de membros, batida contra, atropelamento, ataque animais peçonhentos	Manter posicionamento correto, posicionar membros fora de local onde possa haver prensamento, caminhar sempre dentro do marco da linha de inspeção.



Item	Descrição	Riscos	Medidas de neutralização/Eliminação de risco
38	Inspecionar freio manual - Travado, inoperante - Nomear vagão para oficina. - Nomear vagão para oficina - Componentes faltando, danificado - Nomear vagão para oficina.	Risco ergonômico (torções, lombalgia), prensamentos de membros, batida contra, atropelamento, ataque animais peçonhentos	Manter posicionamento correto, posicionar membros fora de local onde possa haver prensamento, caminhar sempre dentro do marco da linha de inspeção.
39	Inspecionar timoneira de freio - Faltando pino ou contrapino - Repor no local ou isolar e nomear vagão para oficina.	Risco ergonômico (torções, lombalgia), prensamentos de membros, batida contra, atropelamento, ataque animais peçonhentos	Manter posicionamento correto, posicionar membros fora de local onde possa haver prensamento, caminhar sempre dentro do marco da linha de inspeção.
40	Inspecionar portas inferiores e laterais – - Abertas sem defeito fechar. - Abertas com defeito - Corrigir no local ou reter vagão para oficina - Vazamento de carga, lona danificada, trinco quebrado, suporte segurança da porta quebrado - Corrigir no local ou nomear vagão para oficina.	Risco ergonômico (torções, lombalgia), prensamentos de membros, batida contra, atropelamento, ataque animais peçonhentos	Manter posicionamento correto, posicionar membros fora de local onde possa haver prensamento, caminhar sempre dentro do marco da linha de inspeção.
41	Inspecionar tremonhas - Abertas sem defeito - fechar - Abertas com defeito - Corrigir no local ou reter vagão para oficina - Vazamento de carga/combustível - Corrigir no local ou reter vagão para oficina.	Risco ergonômico (torções, lombalgia), prensamentos de membros, batida contra, atropelamento, ataque animais peçonhentos	Manter posicionamento correto, posicionar membros fora de local onde possa haver prensamento, caminhar sempre dentro do marco da linha de inspeção.
43	Inspecionar travas de container - 2 travas inoperantes do mesmo lado ou extremidade para um mesmo container - Reten vagão para oficina	Risco ergonômico (torções, lombalgia), prensamentos de membros, batida contra, atropelamento, ataque animais peçonhentos	Manter posicionamento correto, posicionar membros fora de local onde possa haver prensamento, caminhar sempre dentro do marco da linha de inspeção.
44	Inspecionar escadas de vagões - Quebrada, danificada, faltando - Nomear vagão para oficina.	Risco ergonômico (torções, lombalgia), prensamentos de membros, batida contra,	Manter posicionamento correto, posicionar membros fora de local onde possa haver prensamento, caminhar sempre dentro do

Item	Descrição	Riscos	Medidas de neutralização/Eliminação de risco
		atropelamento, ataque animais peçonhentos	marco da linha de inspeção.
45	Inspecionar fueiros - Trincas, empenos, faltando - Corrigir no local ou nomear ou reter vagão para oficina.	Risco ergonômico (torções, lombalgia), prensamentos de membros, batida contra, atropelamento, ataque animais peçonhentos.	Manter posicionamento correto, posicionar membros fora de local onde possa haver prensamento, caminhar sempre dentro do marco da linha de inspeção.
46	Inspecionar teto dos vagões na moega de grãos - Faltando/avaria travessão, faltando/avaria tapa da escotilha, infiltração - Reter vagão para oficina	Risco ergonômico (torções, lombalgia), prensamentos de membros, queda, batida contra, atropelamento, ataque animais peçonhentos	Manter posicionamento correto, posicionar membros fora de local onde possa haver prensamento, caminhar sempre dentro do marco da linha de inspeção.
47	Inspecionar junta de vedação da tampa do domo - Faltando ou danificada - Repor no local	Risco ergonômico (torções, lombalgia), prensamentos de membros, batida contra, atropelamento, ataque animais peçonhentos	Manter posicionamento correto, posicionar membros fora de local onde possa haver prensamento, caminhar sempre dentro do marco da linha de inspeção.
48	Inspecionar parafuso da tampa do domo - Porcas despadronizadas - Nomear vagão para oficina	Risco ergonômico (torções, lombalgia), prensamentos de membros, batida contra, atropelamento, ataque animais peçonhentos	Manter posicionamento correto, posicionar membros fora de local onde possa haver prensamento, caminhar sempre dentro do marco da linha de inspeção.
49	Inspecionar cinta de amarração do vagão tanque - Folgada, faltando porca - Repor no local ou reter vagão para oficina.	Risco ergonômico (torções, lombalgia), prensamentos de membros, batida contra, atropelamento, ataque animais peçonhentos	Manter posicionamento correto, posicionar membros fora de local onde possa haver prensamento, caminhar sempre dentro do marco da linha de inspeção.



Item	Descrição	Riscos	Medidas de neutralização/Eliminação de risco
50	Inspecionar sistema de descarga do vagão tanque - Vazamento de produto - Repor no local ou reter vagão para oficina - Faltando junta de vedação ou danificada - Corrigir no local ou nomear ou reter vagão para oficina	Risco ergonômico (torções, lombalgia), prensamentos de membros, batida contra, atropelamento, ataque animais peçonhentos	Manter posicionamento correto, posicionar membros fora de local onde possa haver prensamento, caminhar sempre dentro do marco da linha de inspeção.
51	Inspecionar cilindro do vagão tanque - Trincas, vazamento - Reter vagão para oficina (ver necessidade de baldeamento da carga). - Verificar existência de número da ONU - Avisar pessoal responsável pelo carregamento para regularizar	Risco ergonômico (torções, lombalgia), prensamentos de membros, batida contra, atropelamento, ataque animais peçonhentos	Manter posicionamento correto, posicionar membros fora de local onde possa haver prensamento, caminhar sempre dentro do marco da linha de inspeção.

9. CARGA HORÁRIA

1 HORA

**PRIMEIRO TERMO ADITIVO AO CONTRATO
OPERACIONAL ESPECÍFICO (COE) PARA USO DA
INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA QUE ENTRE SI
CELEBRAM A VALE E A FERROVIA NORTE SUL S.A.**

VALE S.A., empresa com sede na Av. Graça Aranha nº 26, no município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 33.592.510/0001-54, concessionária da Estrada de Ferro Carajás - EFC, neste ato representada na forma de seu Estatuto Social, por seus representantes legais abaixo assinados, doravante designada **VALE**;

FERROVIA NORTE SUL S.A., empresa com sede na Av. dos Portugueses, s/n, Prédio DILN, 1º andar, Sala 1, Itaqui-Pedrinhas, Retorno do Itaqui, São Luís, Estado do Maranhão, CEP: 65.085-582, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 09.257.877/0001-37, por seus representantes legais, adiante designada apenas **FNS**; e

CONSIDERANDO

- (i) Considerando que a VALEC é concessionária de serviço público para construção, uso e gozo da Ferrovia Norte Sul (a "FNS"), no trecho compreendido entre os municípios de Belém, no Estado do Pará, e Senador Canedo, no Estado de Goiás, para transporte ferroviário de cargas e passageiros, por força do Contrato de Concessão celebrado com a União em 29 de janeiro de 1988,
- (ii) Considerando que FNS e VALEC assinaram o Contrato 033/07 em 20 de dezembro de 2007, cujo objeto é a Subconcessão da Ferrovia Norte Sul, tendo como interveniente a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT;
- (iii) Considerando que o Contrato Operacional Específico de Uso da Infraestrutura Ferroviária ("COE" ou "CONTRATO"), celebrado em 19/06/2006 entre VALE e VALEC foi sub-rogado à FNS S.A. em razão do disposto na Cláusula 11.2, item I, do Contrato de Subconcessão, e item 27 do Edital VALEC nº 001/2008;
- (iv) Considerando que a VALE é a titular da concessão do serviço público federal de transporte ferroviário de cargas e de passageiros para exploração e desenvolvimento da Estrada de Ferro Carajás (a "EFC"), por força do Contrato de concessão celebrado com a União em 30 de junho de 1997 (o "Contrato de Concessão da EFC");
- (v) as partes celebraram em 22/05/2015, o COE, cujo objeto é regulamentar os procedimentos comerciais e operacionais no tráfego mútuo e direito de passagem de mercadorias em trens de carga;
- (vi) que VALE e VLI, com interveniência e anuência da FNS, celebraram CONTRATO DE TRANSPORTE de longo prazo, em 09/08/2013, estipulando direitos e deveres entre as PARTICIPANTES, bem como as sanções aplicáveis pelo seu descumprimento, definindo, entre outros, os volumes, tarifas e premissas para realização dos fluxos contratados;
- (vii) a Resolução ANTT nº 3.695, de 14 de julho de 2011, que aprova o Regulamento das Operações de Direito de Passagem e Tráfego Mútuo, visando à integração do Sistema Ferroviário Nacional;
- (viii) que as Partes desejam adequar o COE vigente à Resolução 3.695/2011, conforme ofício nº 134/2017/COSEF/GEROF/SUFER/ANTT da Agência Nacional de Transportes Terrestres ("ANTT").

Resolvem as PARTICIPANTES, por meio de seus representantes legais abaixo assinados, firmar o 1º Termo Aditivo ("Termo"), que se regerá pelos seguintes termos e condições:





CLÁUSULA PRIMEIRA – DO OBJETO

- 1.1. Constitui-se objeto do presente Termo a modificação da cláusula de apuração de desempenho operacional, especificamente a alteração da redação do item 2.4, da inclusão do item 2.4.2 e alteração do item 15.11.

CLÁUSULA SEGUNDA – DAS ALTERAÇÕES

- 2.1. Em razão das disposições estabelecidas no item 1.1 deste Termo, o item 2.4 da "CLÁUSULA SEGUNDA – DOS VOLUMES DE TRANSPORTE E DOS USUÁRIOS" do COE, passará a vigorar com a seguinte redação:

2.4 A apuração do desempenho operacional será realizada de acordo com as premissas detalhadas no Anexo VI do CONTRATO DE TRANSPORTES firmado entre VALE e VLI, e do qual a FNS é interveniente anuente e signatária, assim como das condições estabelecidas na Carta Vale-018-F-10-2014, datada de 07/10/2014 ("Carta"), os quais considerar-se-ão anexos ao COE independente de sua transcrição, sem que isso se configure alteração das condições constantes no anexo VI do CONTRATO DE TRANSPORTES, observado o seguinte:

- (i) Em caso de divergência, a regra geral de apuração constante no anexo VI DO CONTRATO DE TRANSPORTES se sobrepõe ao modelo atualmente utilizado entre EFC e FNS, devendo ser adotado o modelo geral constante no referido anexo do CONTRATO DE TRANSPORTES caso haja desacordo entre as Partes.
- (ii) As Partes se reservam o direito, de comum acordo, proceder com eventuais alterações na Carta, devendo, para tanto celebrar Termo Aditivo ao COE. A aplicação do anexo VI do CONTRATO DE TRANSPORTE em detrimento da aplicação da Carta dependerá de comunicação por escrito emitida pela parte interessada a qualquer momento.

- 2.2. Em razão das disposições estabelecidas no item 1.1 deste Termo, fica incluído o item 2.4.2 com a seguinte redação:

2.4.2. Em caso de não atingimento das metas de produção a responsabilidade das Partes será atribuída nos moldes do item 8.5 da Cláusula VIII do CONTRATO DE TRANSPORTE.

- 2.3. Em razão das disposições estabelecidas no item 1.1 deste Termo, passa a fazer parte do item 15.11 da "CLÁUSULA QUINZE – DAS DISPOSIÇÕES GERAIS" do COE o seguinte:

15.11. As PARTES convencionam que os anexos abaixo relacionados, fazem parte integrante deste instrumento.

- (...)
- ANEXO VI – CARTA VALE 018 F 10 2014



CLÁUSULA TERCEIRA – DAS ALTERAÇÕES

3.1. As demais Cláusulas e disposições do COE permanecem inalteradas naquilo que não conflitarem com o teor deste Termo, o qual vigorará a partir da data de assinatura.

E por estarem assim justas e acordadas, as PARTICIPANTES firmam o presente instrumento em 2 (duas) vias de igual teor e para um só efeito, na presença das testemunhas abaixo.

Rio de Janeiro, 22 de janeiro de 2019.

VALE S.A.

Nome: Peter Poppinga
Cargo: Diretor-Executivo

Nome: Luciano Siani Pires
Cargo: Diretor-Executivo

FERROVIA NORTE-SUL S.A.

Nome: _____
Cargo: _____

Nome: _____
Cargo: _____

TESTEMUNHAS

Nome: Rafael Mesquita P. Nogueira
CPF: 058.742.146-91

Nome: _____
CPF: _____



Vitória, 07 de outubro de 2014



À VLI Multimodal S.A.

Aos cuidados de: Sr. Leonardo Paiva

Assunto: Apresentação do Modelo de Dispersão de Transporte da CG Norte, validado no Workshop realizado no dia 10/09/2014.

Referencia: Vale-018-F-10-2014

Prezado,

Considerando os contratos vigentes celebrados entre Vale S.A. e VLI Multimodal S.A., que têm como objetos a prestação de serviços de transporte ferroviário de cargas e movimentação portuária, vimos através desta, apresentar o modelo de dispersão de transporte da Carga Geral Norte, que foi discutido e validado entre os representantes destas empresas, conforme ata em anexo. Abaixo destacamos os principais pontos acordados:

1. Identificação das responsabilidades no ciclo:

Visando facilitar o entendimento das interfaces, o planejamento (VALE e VLI) enviará no book o responsável por cada etapa do ciclo. Será elaborado em conjunto com as operações (EFC e FNS) a identificação do Quadro de Estado (QE) que corresponde a cada atividade, visando facilitar a identificação dos impactos.

2. Utilização do THP:

Devido a apuração das dispersões serem realizadas fluxo a fluxo (por produto) e o THP ser por trem e as cargas circulares em mais de um trem, fica inviável tal apropriação pelo THP:

Ex: Grão, gusa, combustível circulam em mais de um trem, e os referidos trens nem sempre circulam com as mesmas cargas.

3. Tempo da Ferrovia Transnordestina (FTL):

Os tempos de faixa de FTL compõe o processo de reposicionamento ficarão sob responsabilidade da EFC até o limite determinado no book, caso extrapole, os vagões serão apontados para a FTL.

O tempo aparece nas etapas do book apenas como forma de estratificação do tempo total de posicionamento, o mesmo faz parte do tempo de manobra que é de Responsabilidade da Ferrovia.

Atenciosamente,

Ricardo Gomes
Gerente Planejamento Logístico
de Carga Geral e Carvão



Workshop Modelo Dispersão Carga Geral Sistema Norte

Unidade de Negócio: Carga Geral Vale

Responsável: Rafael Rocha

Data de realização:

10/09/14

Nome dos Participantes	Área	Visto	Nome dos Participantes	Área	Visto
Rafael Rocha	PPC EFC	OK	Helena Miranda	Operação EFC	OK
Juliana Maia	PPC EFC	OK	Geraldo Amendo	PPC VLI	OK
Paulo Freire	PPC EFC	OK	Alexandre Cruz	Operação FNS	OK
Betina Ribeiro	Operação EFC	OK	Carla Fabiane	PPC VLI	OK

Check-list inicial

- Foram verificadas as pendências da reunião anterior, verificando as ações previstas x realizadas?

S / N

N

Apresentado a todos o objetivo do workshop

Comentado sobre a representatividade das cargas VLI dentro do cenário de transporte de CG do Norte

Apresentado o conceito do modelo de dispersão, mostrando a fonte dos dados e forma de cálculo, com um resumo ao final das particularidades de cada carga.

Como pontos principais foram discutidos:

- Identificação das responsabilidades no ciclo:

Hoje a identificação é realizada pela descrição de cada atividade que compõe o ciclo, porém visando facilitar o entendimento das interfaces, o planejamento (VALE e VLI) deverá enviar no book o responsável por cada etapa do ciclo. Será elaborado em conjunto com as operações (EFC e FNS) a identificação do QE que corresponde a cada atividade visando facilitar a identificação dos impactos.

- Incluir a baixa D.F. de loco no modelo, seja por falha ou alta retenção pela mecânica:

Foi esclarecido que o impacto da falta de loco reflete no ciclo do vagão, quanto a falha, devido aos "n" motivos que podem gerar a falha o impacto será de responsabilidade da ferrovia a qual a locomotiva apresentou problema devido as inúmeras possibilidades da falha

- Atraso na partida do trem devido falta de loco por atraso na circulação EFC (quando for programado em SOP estratégia de troca de lotes):

Será definido um QE em conjunto (PPC VALE e PPC VLI) para realizar os apontamentos, tais apontamentos só serão justificados nos modelos de troca de lote

- Impactos de intercâmbio impactando ciclo da FNS e vice-versa:

Alternativa seria abertura do tempo de pátio intermediário da floresta identificando 1 QE que represente tal impacto e realocando tal dispersão ao responsável, no entanto necessita de alteração de procedimento para evidenciar tal número no tempo "pátio intermediário" que seria desfazer o refazer o trem nos casos de impacto, tanto EFC quanto FNS.

Será analisado com operações se é viável implantar tal rotina junto aos controladores, depois será definido qual apontamento evidenciará tal desvio para então ser implantado no modelo de dispersão

- Utilização do THP:

Por a apuração das dispersões serem realizadas fluxo a fluxo (por produto) e o THP ser por trem e as cargas circulares em mais de um trem fica inviável tal apropriação pelo THP:

Ex: Grão, gusa, combustível circulam em mais de um trem, e tais trens as vezes não circulam com as cargas.

- Tempo da FTL:

Os tempos de faixa de FTL compõe o processo de reposicionamento ficando sob responsabilidade da EFC até o limite determinado no book, caso ultrapasse, os vagões são apontados para a FTL.

O tempo aparece nas etapas do book apenas como forma de extratificação do tempo total de posicionamento, o mesmo faz parte do tempo de manobra que é de Responsabilidade da Ferrovia.

NOVAS AÇÕES

O que?	Quem?	Quando?	S / N	Comentário
Incluir nos book VLI de programação responsabilidades de cada etapa do ciclo	Fabiano Soares	30/09/14	N	Diante da dificuldade de acompanhar todos as parcelas do ciclo, foi alinhado que os tempos serão abertos em, tempo fila cliente e cliente em descarga e incluso no próximo Book de programa.
Incluir nos book VALE de programação responsabilidades de cada etapa do ciclo	Welton Sousa	30/09/14	N	Diante da dificuldade de acompanhar todos as parcelas do ciclo, foi alinhado que os tempos serão abertos em, tempo fila cliente e cliente em descarga e incluso no próximo Book de programa.
Atribuir QE para as etapas do ciclo no book VALE	Juliana Maia / Operação EFC	10/10/14		
Atribuir QE para as etapas do ciclo no book VLI	Carla Fabiane / Operação FNS	10/10/14		
Informar QE para atraso de tração nos fluxos VLI que houver troca de lote (definido em SOP)	Juliana Maia / Carla Fabiane	19/10/14		
Verificar junto as operações possibilidade de encerramento/geração de trens para evidenciar impactos no tempo "pátio intermediário"	Juliana Maia / Carla Fabiane	16/10/14		
Definir apontamento que irá refletir impactos de outra ferrovia no tempo "pátio intermediário"	Juliana Maia / Carla Fabiane	19/10/14		