

**CONTRATO OPERACIONAL ESPECÍFICO
RELATIVO AO DIREITO DE PASSAGEM NO
RAMAL DO ITAQUI, CELEBRADO ENTRE A
TRANSNORDESTINA LOGÍSTICA S.A. E A VALE
S.A.**

TRANSNORDESTINA LOGÍSTICA S.A., concessionária do serviço público de transporte ferroviário de cargas na denominada Malha Nordeste desde 31 de dezembro de 1997, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 02.281.936/0001-37, com sede na Avenida Francisco de Sá, nº 4.829, Carlito Pamplona, Fortaleza/CE, doravante denominada simplesmente "TLSA", e a **VALE S.A.**, concessionária do serviço público de transporte ferroviário de cargas na Estrada de Ferro Carajás, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 33.592.510/0001-54, com sede na Av. Graça Aranha, nº 26, doravante denominada simplesmente "VALE", Rio de Janeiro, RJ, ambas representadas, neste ato, na forma de seus estatutos sociais, juntas a seguir denominadas **PARTES**, tendo em vista o disposto na legislação ferroviária atualmente em vigor:

CONSIDERANDO:

- (i) que a **TLSA** é concessionária do serviço público de transporte ferroviário de cargas na Malha Nordeste, por força do Contrato de Concessão celebrado com a União Federal, por intermédio do Ministério dos Transportes, em 31 de dezembro de 1997;
- (ii) que a **VALE** é concessionária do serviço público de transporte ferroviário de cargas na Estrada de Ferro Carajás ("EFC"), por força do Contrato de Concessão celebrado com a União Federal, por intermédio do Ministério dos Transportes, em 30 de junho de 1997;
- (iii) que ambas as concessionárias atualmente realizam operações de compartilhamento de infraestrutura ferroviária no Ramal de Itaqui, sendo que a **VALE** utiliza-se da modalidade de direito de passagem, por meio de Contrato Operacional Específico (COE) assinado em 22/02/2007 e subsequentes aditivos;
- (iv) a necessidade de atualização do Contrato celebrado em 22/02/2007 e de seus aditivos, com a consequente revogação de tais instrumentos e substituição integral destes pelo presente Contrato, visando o aprimoramento das condições operacionais em consonância com a legislação ferroviária atualmente em vigor;

RESOLVEM, neste ato, celebrar o **CONTRATO OPERACIONAL RELATIVO AO DIREITO DE PASSAGEM NO RAMAL DO ITAQUI ("TRECHO I")** e do Cruzamento das vias EFC – Ramal de Bacabeira com a linha tronco da TLSA no Km 59 ("TRECHO II"), localizada no município de Bacabeira/MA (adiante "Contrato") de acordo com as seguintes cláusulas e condições:



[Handwritten signatures and initials]

CLÁUSULA PRIMEIRA – OBJETO

- 1.1. Constitui objeto do presente Contrato disciplinar o regime de Direito de Passagem a ser observado entre a **TLSA** e a **VALE** no trecho de bitola mista constituído pelo denominado Ramal Ferroviário de Itaqui ("Ramal"), e respectivos acessos, integrante da malha ferroviária objeto da concessão outorgada à **TLSA** ("TRECHO I").
- 1.2. O TRECHO I do Direito de Passagem compreende o Ramal Ferroviário do Itaqui sob concessão da **TLSA**, bem como o acesso ao Porto Organizado de Itaqui (vias internas até o portão de entrada do Porto), às bases das Companhias Distribuidoras de Combustíveis (vias internas até o portão de entrada das Cias) e Ramal do Cobre, compreendendo o *layout* do trecho em anexo (Anexo 01 – *Layout* do Trecho).
- 1.3. Constitui ainda objeto do presente Contrato disciplinar o cruzamento de trens da Vale e da **TLSA** no Cruzamento das vias da EFC – Ramal de Bacabeira com a linha tronco da **TLSA** no Km 59, no município de Bacabeira/MA - TRECHO II - com a utilização do ATO – Aparelho de Travessia Oblíqua, na forma estabelecida unicamente Cláusula Décima Quinta (*layout* do trecho em anexo - Anexo 02).
- 1.4. O presente Contrato tem como objeto apenas o Direito de Passagem dos Trens-Tipo da Vale nos Trechos estipulados nesta Cláusula, devendo os eventuais outros casos de tráfego mútuo ou direito de passagem ser objeto de contratos específicos entre as **PARTES**.
- 1.5. Os documentos abaixo relacionados, devidamente rubricados pelas Partes, integram e constituem parte inseparável do presente Contrato, prevalecendo, em caso de contradição, as disposições deste instrumento em relação às dos Anexos, que obedecerão a seguinte ordem de prevalência:

Anexo 01 – Do *Layout* dos Trechos

Anexo 02 – Dos Fluxos e Volumes

Anexo 03 – Das Condições Básicas de Manutenção de Ativos

CLÁUSULA SEGUNDA – CARACTERÍSTICAS GERAIS DO SISTEMA DE TRANSPORTE NO TRECHO I DO RAMAL DE ITAQUI e LINHAS DE ACESSO AOS TERMINAIS DE CARGA e DESCARGA

1. A via permanente é composta de trilhos TR-57 e TR-68, AMV de bitola mista e fixação variando entre elástica tipo Deenik e Pandrol e fixa (prego de linha e tirefão).



2.1.1. A rampa máxima nos dois sentidos de *Pombinho* ao *Porto do Itaqui* e retorno é de 1,5 % (um vírgula cinco por cento).

2.2. As composições ferroviárias em Direito de Passagem observarão as regras abaixo quanto aos Trens-Tipo. Para fins deste CONTRATO, Trens-Tipo significa a composição ferroviária padrão, formada por uma determinada quantidade de locomotivas e vagões, que busca otimizar o transporte de mercadorias.

2.2.1. Os Trens-Tipo da **VALE** deverão circular com no máximo 03 (três) locomotivas, dentre as quais apenas 02 (duas) tracionando.

2.2.2. A carga máxima permitida nas vias de bitola mista do TRECHO I será de 32,5 toneladas por eixo.

2.2.3. O material rodante deverá ser compatível com as características técnicas do traçado na data da assinatura do presente CONTRATO, estando vedado à **TLSA** alterar tais características, com o fim de impor restrições à circulação do material rodante da **VALE**. Fica desde já assegurada à **VALE** a realização, às suas expensas e com a prévia submissão dos correspondentes projetos à **TLSA**, de obras no TRECHO I visando a sua adequação à circulação do material rodante que venha a ser por ela utilizado para a execução do objeto deste Contrato, respeitado o estabelecido no item 2.2.2.

2.2.3.1. As composições de trens serão compostas de no máximo 100 vagões e limitadas ao comprimento máximo de 1700 metros.

2.2.4. Para modificação dos Trens-Tipo e/ou dos fluxos de transporte, as **PARTES** deverão previamente definir entre as áreas comerciais, operacionais e de planejamento, a tração, composição, padrões operacionais, cargas, aproveitamento e auxílio de tração dos novos Trens-Tipo.

2.3. O controle do tráfego dos trens é baseado no **AUTOTRAC**, com o licenciamento dos trens realizado por intermédio do Centro de Controle Operacional da **TLSA** em Fortaleza, via GPS e comunicação por meio de satélite e/ou radiofrequência, por meio da Estação do Itaqui.

2.3.1. Os trens da **VALE** terão seu tráfego controlado pela **TLSA** através de comunicação por radiofrequência e por intermédio da Estação no Itaqui.

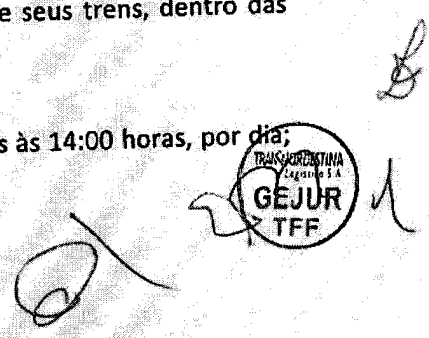


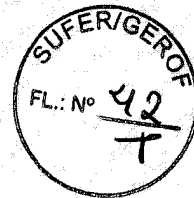


- 2.4. A sinalização no TRECHO I é passiva e adequada à determinação da norma ABNT vigente.

CLÁUSULA TERCEIRA – REMUNERAÇÃO

- 3.1. A remuneração pela utilização do Direito de Passagem correspondente aos TRECHOS I e II será estabelecida de acordo com os critérios, parâmetros e valores a seguir estabelecidos:
- 3.1.1. Fica acordado entre as **PARTES** que a **VALE** deverá pagar à **TLSA** a título de remuneração pelo Direito de Passagem no TRECHO I o valor bruto de R\$ 2,47 (dois reais e quarenta e sete centavos) por tonelada útil transportada por suas composições.
- 3.1.2. Fica acordado entre as **PARTES** que a **VALE** deverá pagar à **TLSA** a título de remuneração pelo Direito de Passagem no TRECHO II o valor bruto de R\$ 1,20 (um real e vinte centavos) por tonelada útil transportada por suas composições.
- 3.1.3. Para a circulação de material rodante ou quaisquer outros equipamentos e maquinários provenientes de importação, tracionado ou não, a tarifa do direito de passagem corresponderá à de R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais) por equipamento montado ou desmontado.
- 3.1.4. O valor da tarifa referenciada nos itens 3.1.1, 3.1.2 e 3.1.3 acima, já inclui todos os custos diretos e indiretos relacionados ao Direito de Passagem, incluindo tributos e eventuais encargos setoriais.
- 3.1.5. Fica previsto que, mediante acordo prévio e específico, poderá ocorrer a compensação de valores devidos por uma Parte à outra em razão deste CONTRATO, com créditos decorrentes de outros contratos, notadamente na hipótese de fornecimento de trilhos e/ou outros materiais. As condições aplicáveis ao fornecimento tais como preços, especificações, entrega e recebimento dos materiais e pagamentos, serão necessariamente previstas em instrumento específico a ser firmado pelas Partes.
- 3.2. A remuneração acima compreende a circulação dos trens da **VALE** nos Trechos, pagos de acordo com a tonelada útil transportada por cada um de seus trens, dentro das faixas abaixo, estabelecidas por destino:
- 3.2.1. Acesso às bases de combustíveis (Pool): de 02:00 horas às 14:00 horas, por dia;
- e,





3.2.2. Acesso à base da Granel Química: de 22 horas às 10:00 horas, por dia.

3.3. Para as composições da VALE que circularem fora da faixa estabelecida no item acima (entrada e/ou saída) serão cabíveis as seguintes penalidades, considerando quem der causa ao fato:

(i) Os trens da VALE que circularem fora da faixa estabelecida no item 3.2.1 (acesso às bases de combustíveis do poll) acima, por responsabilidade exclusiva da Vale, serão onerados com o acréscimo de 22% (vinte e dois por cento) sobre a tarifa determinada no item 3.1.1, calculado sobre a tonelada útil;

(ii) A responsabilidade pelo descumprimento ao horário estabelecido no item 3.2.1 será apurada nos termos do item 6.3 da Cláusula de Desempenho Operacional e, após apuração, caso seja verificada a responsabilidade exclusiva da TLSA, esta será penalizada com a redução de 22% (vinte e dois por cento) no valor da tarifa estabelecida no item 3.1.1.

3.3.1. Os trens da VALE que circularem fora da faixa estabelecida no item 3.2.2 acima (acesso à base da Granel Química), por responsabilidade exclusiva da Vale, serão penalizados com o acréscimo de R\$1.500,00 (um mil e quinhentos reais) por hora de atraso do trem, limitados ao pagamento máximo de 12 (doze) horas por dia/evento.

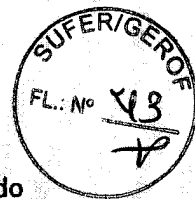
3.3.2. Caso a Vale seja impedida de utilizar a faixa destinada ao acesso da base da Granel Química definida no item 3.2.2 acima, por responsabilidade exclusiva da TLSA, esta será penalizada em R\$1.500,00 (um mil e quinhentos reais) por hora de atraso do trem, limitados ao pagamento máximo de 12 (doze) horas por dia/evento.

3.3.3. Para efeito da apuração da penalidade estabelecida nos itens 3.3, 3.3.1 e 3.3.2, a fração de hora igual/superior a 30 (trinta) minutos será considerada como 1 hora, aplicando-se a respectiva penalidade. A fração de hora inferior a 30 minutos de atraso do trem na faixa não configura infração passível da penalidade supracitada.

3.3.4. A responsabilidade pelo descumprimento ao horário estabelecido no item 3.2.2 será apurada nos termos do item 6.3 da Cláusula de Desempenho Operacional.

3.3.5. Quando a aplicação das penalidades previstas nos itens (i e ii) da Cláusula 3.3 acima resultar em valores com mais de 02 casas decimais, isto é, frações de





centavos de Real (R\$), o valor final para pagamento da tarifa será calculado mediante a aplicação do seguinte critério de arredondamento:

- (i) quando a terceira casa decimal for menos do que cinco, arredonda-se para baixo, ou seja, se mantém o valor da segunda casa decimal;
- (ii) quando a terceira casa decimal for igual ou superior a cinco, arredonda-se a segunda casa decimal para o valor imediatamente superior.

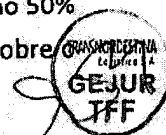
3.3.6. As **PARTES** ficam obrigadas a liberar as linhas de dentro dos terminais da base de carregamento de combustíveis a fim de permitir que a outra **PARTE** tenha tráfego livre e operação adequada para suas composições em direito de passagem, nos horários de faixa estabelecidos para os trens de combustível. Ficam ressalvados aqueles casos em que houver aceite antecipado da outra **PARTE**.

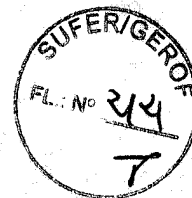
3.3.7. Não haverá limitação de faixas de horário ou de circulação por dia para o acesso ao EMAP (Pier da VALE), ao Porto do Itaquí, Ramal do Cobre e outros terminais que venham a ser construídos, devendo ser observados os itens de desempenho operacional, bem como respeitada a regra PEPS ("*primeiro que entra, primeiro que sai*") de todas as composições que por ali trafeguem.

3.3.8. Em caso de acidente ou avaria, a regra PEPS poderá ser desconsiderada enquanto o Trem-Tipo esteja fora de circulação recebendo atendimento e/ou manutenção, devendo retornar à via principal, obedecendo a ordem da fila, assim que esteja em condições de circulação.

3.3.9. O acesso livre (sem limite de faixas) dar-se-á através de solicitação de circulação dos Trens-Tipo por parte da VALE conforme estabelecido na Cláusula Sexta.

3.4. As manutenções preventivas nos TRECHOS (I e II) que possam impactar na utilização das referidas faixas de circulação por um período superior a 1 (uma) hora devem ser informadas, por email ou carta, pela TLSA à Vale, com a antecedência mínima de 48 (quarenta e oito) horas. Para as intervenções corretivas imprevistas, tais como quebra de trilho, queda de barreira e outras de natureza análoga, que inviabilizem a utilização da ferrovia para os trens da Vale e da TLSA, a TLSA deverá comunicar o fato a VALE, assim que razoavelmente possível, informando as medidas a serem adotadas e o prazo necessário para os serviços para restabelecimento do tráfego dos trens. A faixa do horário de manutenção preventiva deve ser dividida de forma que no máximo 50% (cinquenta por cento) das horas necessárias à realização dos serviços incidam sobre





horário das faixas de circulação reservadas à Vale, ressalvados casos excepcionais justificados pela TLSA junto à Vale.

3.4.1. Quando a interrupção mencionada no item 3.4 impactar na realização do direito de passagem pela Vale, as Partes deverão alinhar a redefinição das programações de forma a minimizar o impacto nas operações da Vale e da TLSA.

3.5. Os valores estabelecidos nos itens 3.1.1 e 3.1.2 serão reajustados anualmente em 1º de janeiro pela variação do IGPM dos 12 (doze) meses anteriores ou de outro índice que venha a substituí-lo.

3.5.1. O primeiro reajuste dar-se-á em 1º de janeiro de 2014 considerando a variação do IGPM de 1º de janeiro a 31 de dezembro de 2013.

CLÁUSULA QUARTA – DAS OPERAÇÕES ACESSÓRIAS

4.1. As **PARTES** declaram não existir, entre si, qualquer operação acessória atualmente na operação de direito de passagem nos Trechos. Caso seja do interesse das **PARTES** a prestação de serviço que envolva qualquer tipo de operação acessória, as mesmas acordam em definir valores e elaborar descritivos destas operações em conjunto e anexá-los ao presente Contrato.

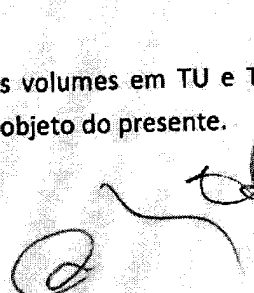
CLÁUSULA QUINTA – DOS FLUXOS E VOLUMES A SEREM TRANSPORTADOS

5.1. Para fins do disposto na legislação vigente as **PARTES** acordam em relacionar os fluxos de transporte por tipo de operação, relacionando os produtos transportados, apresentando os trechos ferroviários utilizados de origem e destino, o detalhamento dos fluxos e volumes a ser transportados segue discriminado no Anexo II – *Dos Fluxos e Volumes* - o qual passa a fazer parte integrante deste Contrato.

5.2. A definição dos Fluxos e Volumes estabelecida no Anexo II não é taxativa e não impede que novos fluxos de transporte e/ou usuários passem a ser atendidos durante a vigência deste **CONTRATO**, respeitados os critérios e condições aqui acordados e desde que os volumes adicionais sejam informados pela Ferrovia Requerente do Direito de Passagem à Ferrovia Cedente do Direito de Passagem no prazo de 30 (trinta) dias antes do transporte.

5.3. Apresentam-se ainda no Anexo II – *Dos Fluxos e Volumes* os volumes em TU e TKU previstos para movimentação pela VALE nos TRECHOS (I e II) objeto do presente.








5.3.1. Para fins do disposto na Resolução nº 3.696 da ANTT de 14 de julho de 2011, as **PARTES** informarão anualmente, até o final do mês de outubro, a estimativa plurianual, abrangendo os cinco anos subsequentes, contendo produto, volume em TU e TKU, uma vez que as Concessionárias devem ratificar os volumes apresentados em anos anteriores frente à ANTT até 01 de junho de cada ano. No caso de mudança da legislação do setor, as **PARTES** deverão adequar os prazos previstos nesta cláusula.

5.4. Incumbirá à **VALE**, com antecedência de 30 (trinta) dias, fornecer a estimativa da carga a ser transportada no mês de referência, em toneladas úteis (TU) detalhando o produto, volume, origem e destino.

5.5. Fica estabelecido e ajustado entre as **PARTES** que as informações disponibilizadas no Anexo II – *Dos Fluxos e Volumes*, acerca do volume a ser transportado, constitui-se em obrigação de transporte de carga mínima a ser transportada pela **VALE**, pela qual a **TLSA** se obriga a garantir a condição de segurança e capacidade de suas vias para a circulação dos trens da **VALE**, observado o disposto nos subitens adiante.

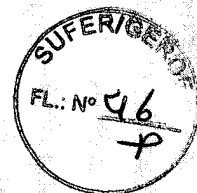
5.5.1. A Ferrovia Requerente do Direito de Passagem fica obrigada a transportar o mínimo de 90% do volume anual estimado para o TRECHO I conforme Anexo II, sob pena de multa compensatória de 40% (quarenta por cento) do valor da tarifa estabelecida no item 3.1.1, calculada sobre a diferença entre o volume efetivamente realizado e o volume mínimo tolerável.

5.5.2. Os volumes previstos no Anexo II para o TRECHO I deverão estar respaldados em documento formal de estudo prévio de capacidade da via, a ser aprovado conjuntamente pelas **PARTES**. Os volumes adicionais aos informados no Anexo II estarão limitados pela capacidade operacional dos Trechos.

5.5.3 O estudo de capacidade mencionado no item 5.5.2 deverá ser atualizado anualmente pela **TLSA** até o final do mês de outubro, cabendo à Vale prestar as informações necessárias a sua elaboração, objetivando garantir a otimização da utilização do Trecho I para o atendimento crescente das demandas de transporte realizado pelas Partes.

5.5.4. Caso haja a incidência de multa pela não realização do transporte do volume mínimo contratado pela **VALE**, esta procederá ao pagamento dos valores devidos. Todavia, havendo saldo devedor da **TLSA** em face da **VALE** por conta de investimentos realizados por esta última na malha da **TLSA**, o pagamento a título de multa será realizado através de encontro de contas, de forma a ser





abatido do montante investido pela Requerente do Direito de Passagem na malha da Cedente do Direito de Passagem, até que a dívida seja quitada em até 12 (doze) vezes.

5.6. Não serão considerados para fins de cálculo da multa compensatória prevista no item 5.5.1 os volumes programados e não executados em decorrência de fato de responsabilidade exclusiva da **TLSA**, incluindo quaisquer motivos operacionais que ocorram na malha da **TLSA** que impeçam a circulação dos trens da Vale na linha principal e/ou linhas sob Concessão da **TLSA** ou de descumprimento do disposto no item 5.7 pela **TLSA**.

5.7. Caso o volume anual estimado conforme Anexo II não seja atingido por responsabilidade da **TLSA**, esta será multada em 40% (quarenta por cento) do valor da tarifa estabelecida no item 3.1.1, calculada sobre a diferença entre o volume efetivamente realizado e o volume mínimo tolerável na forma da cláusula 5.5.1.

5.7.1 Não serão considerados para fins de cálculo da multa compensatória prevista no item 5.7 os volumes programados e não executados em decorrência de fato de responsabilidade exclusiva da **VALE**.

CLÁUSULA SEXTA – DO DESEMPENHO OPERACIONAL

6.1. Fica estabelecido que, em até 1º. de março de 2014, as composições poderão trafegar em velocidade máxima autorizada (VMA) de 25 km/h no trecho principal entre o Pombinho e Píer da **VALE**, e de 10 km/h nas linhas secundárias (acesso as Distribuidoras de Combustível, Base Granel, Porto de Itaqui e Ramal do Cobre).

6.1.1. A VMA acima estabelecida poderá ser revista anualmente pelas **PARTES**, com base na capacidade necessária para atendimento aos volumes anuais estimados. A revisão da VMA deverá sempre ser no sentido de otimizar a operação, não podendo vir a ser reduzida, exceto se motivada por ocorrências ferroviárias, devendo a **TLSA** retomar com a VMA original no menor espaço de tempo.

6.2. As **PARTES** se comprometem a regularmente realizar investimentos em via permanente e material rodante, com foco em segurança, visando a permitir que as condições acima descritas sejam respeitadas, bem como viabilizando que as **PARTES** trafeguem o mais próximo possível da VMA, de modo a garantir maior produtividade do Ramal.

6.3. A apuração do desempenho operacional será feita em reunião diária de avaliação e programação, a qual será ainda objeto de relatório mensal consolidado. Nas reuniões





diárias as PARTES: (i) acordarão as causas do não atendimento à programação e os descumprimentos dos compromissos operacionais de D e D-1, (ii) preencherão relatórios que servirão de base para o estabelecimento das penalidades cabíveis, e (iii) definirão a programação de D e D+1, sujeita a confirmação ou ajustes em até 2 (duas) horas antes do horário previsto para o licenciamento.

6.3.1. Em casos excepcionais a Ferrovia Requerente do Direito de Passagem deverá solicitar sua entrada no TRECHO I em até 02 (duas) horas antes do horário previsto para o licenciamento, ficando ajustado que a TLSA dará resposta à Ferrovia Requerente do Direito de Passagem em até 60 (sessenta) minutos após a solicitação de entrada desta no TRECHO I informando o horário preciso da entrada para circulação.

6.3.2. A Ferrovia Requerente confirmará na reunião de programação diária com a TLSA a utilização da faixa de horário garantida na Cláusula 3.2.2, para acesso à base da Granel Química, cabendo a TLSA formalizar com antecedência mínima de 2 (duas) caso a faixa de entrada não possa ser disponibilizada no horário programado das 22h às 10h, situação em que será aplicada da penalidade prevista na Cláusula 3.3.2.

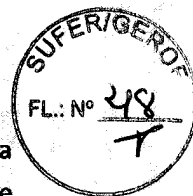
6.3.3. A Ferrovia Requerente deverá confirmar à TLSA com até 2 (duas) horas de antecedência caso a faixa não venha a ser utilizada no horário das 22h às 10h, através de conversação telefônica gravada ou email.

6.3.4. Caso a TLSA tenha interesse em permitir a entrada de trens da Ferrovia Requerente em horário diverso da janela já prevista das 22h às 10h, a TLSA deverá formalizar tal intenção na reunião de programação diária, sendo facultado à Vale utilizar ou não a janela cedida, condição em que não haverá incidência de multa, nem tão pouco alteração da janela garantida à Ferrovia Requerente por este contrato.

6.3.5. Caso a Ferrovia Requerente do Direito de Passagem tenha interesse em entrar na Base da Granel em dois tempos (como por exemplo, duas composições em horários diferentes) a VALE deverá formalizar esta intenção na reunião de programação diária. Se o segundo atendimento ocorrer após à 01:30h, e desde que o primeiro atendimento tenha sido liberado para a Requerente às 22h na forma prevista na Cláusula 3.2.2, a TLSA resguarda o direito de recusar sem que as partes incorram em penalidade.

6.3.6. Caso a Ferrovia Requerente do Direito de Passagem tenha interesse em utilizar apenas parte da faixa, deverá formalizar à TLSA durante a reunião operacional.





A TLSA poderá recusar o acesso de uso da faixa de entrada solicitado pela Ferrovia Requerente do Direito caso esta tenha intenção de exercer o direito de uso da faixa após às 02:00h, desde que a faixa de circulação tenha sido liberada para a Requerente às 22h, conforme previsto na Cláusula 3.2.2. Nesse caso não haverá incidência de penalidades às partes.

6.4. O licenciamento deverá respeitar a regra PEPS em relação a quaisquer composições.

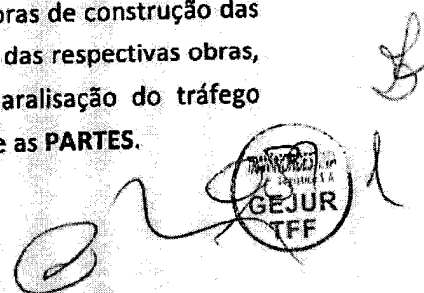
CLÁUSULA SÉTIMA – DA CONSTRUÇÃO DE LINHAS

7.1. A VALE poderá, a seu custo e risco, construir ramais paralelos dentro da faixa de domínio da TLSA, de acordo com Projeto Executivo acordado entre as PARTES, desde que compatível com a legislação ambiental e regulatória pertinente e desde que não conflite com os interesses da TLSA, nos termos da Resolução 3.695/11, observado o disposto no item 7.4 abaixo, especialmente quanto à análise e aprovação de referidos projetos. O Projeto Executivo poderá ser dividido em 3 (três) diferentes etapas:

- (i) construção de uma segunda linha pela VALE, duplicando o trecho que vai do Pombinho até o Micropen (até a ligação com o acesso às bases de combustíveis), com estrutura em bitola mista e utilização por ambas as concessionárias.
- (ii) construção de uma segunda linha pela VALE, duplicando o ramal de acesso às bases de combustível, inclusive com a construção do travessão que fará a interligação com a linha referida no item (i), com estrutura em bitola mista e utilização por ambas as concessionárias.
- (iii) construção pela VALE de uma segunda linha no trecho compreendido entre a ligação com o acesso às bases de combustível até o acesso ao Píer da VALE.

7.2. As PARTES acordarão que os custos de obras na linha que venham a ser construídas sob as expensas da VALE sejam descontados mensalmente da tarifa de Direito de Passagem, custos esses vinculados exclusivamente à nova demanda. O referido desconto, será realizado em parcelas, deverá também ser reajustado pelo índice IGPM e objeto de acordo específico entre as PARTES.

7.3. Caso se decida pela construção dos ramais paralelos dentro da faixa de domínio da TLSA, esta última se compromete a permitir o acesso da VALE ou de empreiteira por esta contratada às áreas e instalações que interfiram com as obras de construção das linhas, assim como a liberar faixas de trabalho para a execução das respectivas obras, no que interferir com a circulação dos trens, através da paralisação do tráfego ferroviário, conforme programação previamente acordada entre as PARTES.



7.4. A **TLSA** se compromete em proceder à análise dos projetos executivos no prazo máximo de 60 (sessenta) dias contados do recebimento dos projetos e da documentação pertinente, exigida nos termos da Resolução nº 2.695/08 ou de outra que venha a substituí-la. A **TLSA** se manifestará expressamente sobre a análise dos projetos, respeitando o prazo aqui estabelecido e, em não se verificando óbices em relação aos projetos, estes serão submetidos à ANTT para análise e autorização. Na hipótese da **TLSA** não proceder à análise de projetos apresentados pela **VALE** no prazo fixado por esta cláusula, a **VALE** deverá notificar a **TLSA** e após decorrido o prazo de 15 (quinze) dias da notificação poderá, unilateralmente, submetê-los à apreciação e aprovação da ANTT.

7.5. Todas as linhas construídas serão utilizadas pelas **PARTES** e controladas operacionalmente pela **TLSA**, passando a integrar-se no âmbito da concessão outorgada à **TLSA** na Malha Nordeste.

7.5.1. Caso os investimentos sejam suportados pela **VALE**, esta terá direito à reserva de uso da capacidade ociosa, respeitando os seguintes termos:

a) a capacidade ociosa decorrente de investimentos suportados pela **VALE** e não utilizados, poderá ser negociada pela **TLSA** junto a terceiros, desde que o valor ajustado para capacidade ociosa seja deduzido da base de remuneração aplicável ao trecho ferroviário objeto do CONTRATO até o limite do investimento, de modo a prover à **VALE** desconto na tarifa de direito de passagem;

b) o controle da capacidade ociosa decorrente de investimentos suportados pela **VALE** e não utilizada por esta, poderá ser negociada pela **TLSA** junto a terceiros e terá como base o histórico das Declarações de Rede.

CLÁUSULA OITAVA – DA RESPONSABILIDADE POR ACIDENTES

8.1. A responsabilidade pela indenização de eventuais acidentes, inclusive por prejuízos causados a terceiros, será atribuída à Concessionária que der causa.

8.1.1. Para efeito de verificação do cumprimento de metas do Contrato de Concessão, os acidentes ocorridos nas operações em Direito de Passagem, deverão ser computados para a Concessionária que der causa ao acidente.

8.2. Para a apuração das causas de acidentes envolvendo composições da **VALE**, será criada uma comissão paritária integrada por representantes designados pelas **PARTES**,



que concluirá seus trabalhos e apresentará o respectivo relatório de apuração no prazo máximo de 30 (trinta) dias corridos, contados da data em que ocorrer o sinistro, devendo as **PARTES** acatar o parecer final e soberano da comissão. Caso a comissão não apresente o relatório final neste prazo, cada Parte comunicará separadamente o Poder Concedente sobre suas conclusões, de forma a atender os prazos previstos na legislação.

8.2.1. Na ocorrência de acidente com composições da **VALE**, um dos integrantes da comissão paritária designado pela **TLSA** deverá convocar formalmente um dos representantes da **VALE**, através de e-mail ou outro meio formal, em até 24 (vinte e quatro) horas da ocorrência para apuração conjunta.

8.2.2. Caso a **TLSA** não faça a convocação na forma do item 8.2.1, a Vale poderá se opor ao resultado da apuração, podendo requisitar mais informações e documentos, realizar inspeção *in loco*, bem como ter assegurado o direito a revisão da apuração com a participação de técnico por ela designado.

8.2.3. Finda a apuração prevista no item 8.2.1 ou 8.2.2 e não havendo consenso entre as Partes estas poderão resolver a controvérsia na forma prevista na cláusula Décima Segunda, item 12.3.

8.3. A responsabilidade pelos acidentes ocorridos nos TRECHOS I e II, com os trens da **VALE**, provocados por defeito, má conservação ou falta de manutenção do material rodante, bem como por falha funcional e operacional da equipagem, será atribuída à **VALE**. Por outro lado, os acidentes causados por defeito, má conservação ou falta de manutenção da via permanente ou, ainda, por erro de licenciamento ou sinalização, serão de responsabilidade da **TLSA**.

8.3.1. Em caso de danos a terceiros, o ressarcimento das despesas, bem como a responsabilidade civil pelo acidente, serão imputados à **PORTE** que deu causa ao acidente.

CLÁUSULA NONA – DO FATURAMENTO E PAGAMENTO

9.1. As **PARTES** apurarão os volumes movimentados nos TRECHOS I e II até o último dia de cada mês, e se reunirão no 1º. Dia útil subsequente ao mês anterior para elaboração do Resumo de Movimentação do Mês.

9.1.1. O período de apuração será considerado do dia 29 do mês anterior até o dia 28 do mês subsequente, cabendo à **TLSA** emitir os documentos de cobrança à **VALE**, de acordo com a movimentação de seus volumes, no último dia do mês.





9.1.2 . Para fins de fechamento do exercício de cada ano, a medição relativa a dezembro compreenderá o período de 29 de novembro a 31 de dezembro, sendo que os dias 29, 30 e 31 terão seus volumes projetados e ajustados no mês de janeiro do ano subsequente.

9.2. Caberá a VALE efetuar o referido pagamento através de depósito na Conta-corrente de titularidade da TLSA de número 288288-4, na Agência 3400-2 do Banco do Brasil (001) em até 11 (onze) dias contados da emissão da Nota Fiscal.

9.2.1. A TLSA deverá informar a VALE possíveis alterações de seus dados bancários.

9.3. Em caso de não pagamento na data prevista haverá a incidência de encargos financeiros, calculados pró-rata dia e contados a partir do 12º dia (inclusive) da emissão do documento de cobrança tendo como base o IGPM do mês anterior à data de pagamento prevista, acrescidos de multa na razão de 2% (dois por cento) e juros de mora de 0,033% (trinta e três milésimos por cento) ao dia, até o efetivo pagamento.

CLÁUSULA DÉCIMA – DA PRODUÇÃO TRANSPORTADA

10.1. A apropriação dos volumes realizados em Direito de Passagem será computada de acordo com o trecho onde ocorreu o transporte em benefício da Ferrovia Cedente do Direito de Passagem, na forma da legislação do setor ferroviário atualmente em vigor.

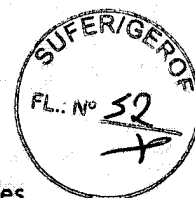
10.2. A estimativa de produção da concessionária Ferrovia Requerente do Direito de Passagem do ano seguinte deverá ser apresentada à Ferrovia Cedente do Direito de Passagem até o mês de abril do ano corrente, para confrontamento e adequação por parte das Concessionárias, antes da apresentação das metas de produção à ANTT todo 1º de junho. No caso de mudança da legislação do setor, as PARTES deverão adequar os prazos previstos nesta cláusula.

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA – DAS CONDIÇÕES DE MANUTENÇÃO DE ATIVOS

11.1. Caberá à TLSA a manutenção da via permanente das linhas ferroviárias que compõem os Trechos. Desde que previamente autorizada pela TLSA, a VALE poderá realizar a manutenção da via permanente, apresentando previamente o orçamento dos serviços a serem realizados, sendo que, somente após autorização, os valores poderão ser deduzidos de forma parcelada quando do pagamento pelo exercício do Direito de Passagem.



5



11.1.1. A TLSA se compromete, mediante solicitação prévia da Vale, realizar inspeções conjuntas nos TRECHOS I e/ou II a fim de verificar as condições da via permanente (serviços de infra e superestrutura), identificando as intervenções necessárias e acordando prazos para realização de serviços, objetivando que sejam asseguradas as condições operacionais seguras.

11.1.2. Mediante acordo prévio entre as PARTES, a VALE poderá fornecer material de via permanente, equipamentos, prestar serviços para manutenção dos TRECHOS I e II ou socorro ferroviário, sendo que tal fornecimento será objeto de dedução do Direito de Passagem.

11.1.3. Para os fins de aplicabilidade desta Cláusula, a TLSA se obriga a dar ciência às demais Concessionárias que efetivamente utilizem os mesmos trechos em Direito de Passagem ou Tráfego Mútuo, das obras e edificações que venham a ser executadas pela VALE, para, querendo, se manifestarem.

11.2. Caberá à VALE a manutenção de seu material rodante de modo a respeitar os parâmetros de segurança adotados pela TLSA, dispostos no Anexo 03 – Das Condições Básicas de Manutenção de Ativos, o qual deverá estabelecer parâmetros de manutenção de material rodante e via permanente. O Anexo 03 integrará o presente instrumento em até 60 (sessenta) dias da assinatura do presente Contrato.

11.2.1. A TLSA poderá realizar vistoria no material rodante da VALE, dentro do prazo de licenciamento estipulado no subitem 6.3.1 da Cláusula Sexta, para garantir que o material esteja enquadrado nas condições de manutenção estabelecidas no Anexo 03 acima citado. Caso os ativos estejam fora do padrão, poderá a TLSA notificar a VALE, e, em caso de reincidência, negar-se a receber o ativo inadequado.

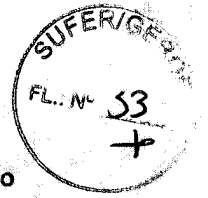
CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA – DO INADIMPLEMENTO E CLÁUSULAS PENAIS

12.1 O descumprimento, total ou parcial, das obrigações previstas neste COE sujeitará a PARTE infratora às penalidades estabelecidas neste contrato.

12.2 Havendo inadimplemento das obrigações estabelecidas neste instrumento, a PARTE inadimplente será notificada por escrito para que, no prazo de 30 (trinta) dias, cumpra com a obrigação inadimplida.

12.3 Havendo conflito entre as PARTES que impeça ou dificulte o efetivo cumprimento das disposições previstas neste contrato, e não sendo possível solucioná-lo por mútuo





acordo, qualquer uma das **PARTES** poderá apresentar à ANTT requerimento propondo a solução do conflito.

- 12.4 As **PARTES** não são responsáveis pelo inadimplemento que resultar de caso fortuito ou força maior, nos termos do disposto no Código Civil Brasileiro, devendo uma **PARTE** dar ciência à outra, por escrito, em até 48 (quarenta e oito) horas da data da ocorrência, expondo as razões pelas quais se encontra compelida a retardar ou sustar a execução. Cessado o caso fortuito ou força maior, retomar-se-á a execução do instrumento daí em diante.
- 12.5. O presente Contrato só poderá ser resolvido de forma motivada em decorrência de inadimplemento que impossibilite a regular operação ferroviária e que se mantenha após a notificação formal à **PARTE** inadimplente. A notificação prevista neste item deverá estabelecer prazo de resposta para apresentação de justificativas da **PARTE** notificada, a fim de que seja garantida a apuração da responsabilidade sobre eventual descumprimento, observado o disposto no item 12.4.
- 12.6 O descumprimento do presente Contrato por qualquer das **PARTES**, que enseje a resolução do mesmo, após apuração do evento que ensejou a resolução e desde que comprovada a culpa exclusiva da Parte causadora obrigará à **PARTE** que der causa pela resolução ao pagamento de multa não compensatória correspondente a 5% (cinco por cento) do valor estimado do contrato que totaliza R\$ 116.401.987,42 (cento e dezesseis milhões, quatrocentos e um mil, novecentos e oitenta e sete e quarenta e dois centavos), corrigido anualmente pelo IGPM, sem prejuízo das correspondentes perdas e danos e lucros cessantes a que der causa. O valor da multa resolutória será reduzido proporcionalmente ao número de meses nos quais o CONTRATO foi cumprido face ao período total de vigência previsto no item 13.1 abaixo, contados entre a data de assinatura e a data de resolução.

CLÁUSULA DÉCIMA TERCEIRA – DA VIGÊNCIA

- 13.1. O presente Contrato terá vigência até 30 de junho de 2027, renovável por sucessivos períodos de 10 (dez) anos, desde que não haja manifestação contrária das **PARTES** até 120 (cento e vinte) dias antes de seu vencimento e desde que a TLSA e a Vale tenham seus contratos de concessão renovados.
- 13.2 O presente Contrato entra em vigor a partir de 1º de janeiro de 2014, ficando rescindido o Contrato Operacional Específico celebrado entre as **PARTES** assinado em 22/02/2007 e subsequentes aditivos, sem que tal ato configure renúncia dos direitos e/ou obrigações contraidas anteriormente.





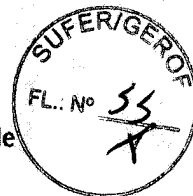
CLÁUSULA DÉCIMA QUARTA – DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

- 14.1 Em casos especiais que impliquem na necessidade da utilização eventual do regime de tráfego mútuo, as **PARTES** definirão de comum acordo, os procedimentos inerentes a esta operação.
- 14.2 As **PARTES** imbuídas do espírito de cooperação mútua envolverão todos os seus melhores esforços no sentido de solução pacífica de quaisquer questões oriundas deste acordo.
- 14.3 O presente contrato somente poderá ser alterado mediante termo aditivo devidamente assinado pelas **PARTES**.
- 14.4 A **TLSA**, na qualidade de concessionária do serviço de transporte ferroviário da Malha Nordeste deverá, no prazo de até 30 (trinta) dias contados da assinatura deste COE, encaminhar cópia deste instrumento à ANTT.
- 14.5 As **PARTES** poderão ceder ou transferir os direitos decorrentes deste Contrato, no todo ou em parte, somente às suas sociedades coligadas e controladas, mediante prévia comunicação e anuência por escrito da outra **PARTE**.
- 14.6. Todo transporte de produtos perigosos realizado em Direito de Passagem da **VALE** na **TLSA** deverá respeitar as disposições estabelecidas na legislação do setor (atualmente a Resolução nº 2.748/08), ou legislação específica que venha a substituí-la, especialmente em relação aos procedimentos e parâmetros técnicos da malha da Cedente, e do material rodante e equipagem da Requerente.
- 14.7. As **PARTES** e seus sucessores se comprometem a sub-rogar, a qualquer título, o presente COE, em todos os seus direitos e obrigações.
- 14.8. A tolerância de qualquer inadimplemento entre as **PARTES** não constituirá renúncia ao exercício das faculdades estabelecidas na presente cláusula.

CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA – DO CRUZAMENTO FERROVIÁRIO DE BACABEIRA/MA – TRECHO II

- 15.1. A presente Cláusula tem por objetivo definir exclusivamente a utilização do Aparelho de Travessia Oblíqua - ATO, no município de Bacabeira/MA, Km 59 da Malha Nordeste da **TLSA**, adiante denominado “TRECHO II”, nas condições abaixo relacionadas, sem prejuízo da aplicação das demais cláusulas no que couber:





(i) As partes devem respeitar a regra PEPS ("primeiro que entra, primeiro que sai") de todas as composições que por ali trafeguem na malha da EFC e da TLSA;

(ii) A liberação do acesso ao TRECHO II deverá ser requerida pela Vale ao Centro de Controle de Tráfego de Trens da TLSA, em até 90 minutos de antecedência ao horário pretendido para acessar o cruzamento. Todas as ligações no processo de liberação de acesso ao TRECHO II deverão ser gravadas via rádio. A gravação deverá ser disponibilizada, sempre que requisitada, em até 24 (vinte quatro) horas após a solicitação.

(iii) A TLSA deverá autorizar o acesso das composições da Vale em até 60 minutos após o recebimento do pedido para transposição do TRECHO II.

(iv) Visando garantir segurança operacional, as composições da Vale e TLSA deverão se manter estacionadas aguardando a liberação do cruzamento dentro de marco da linha de circulação com o TRECHO II.

(v) As partes são responsáveis pela manutenção da via permanente das suas respectivas malhas, cabendo a TLSA fazer a manutenção preventiva e corretiva do ATO (equipamento).

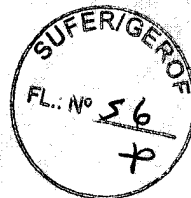
(vi) Na ocorrência de acidentes que gerem danos à via permanente e/ou material rodante da Vale ou TLSA, a Parte que deu causa deve arcar com os custos decorrentes da recuperação, em até 15 (quinze) dias após a emissão do documento de cobrança.

(vii) Fica facultado que e em caso de acidente que impeça a utilização do TRECHO II, uma Parte poderá ceder equipamento e/ou maquinário, mediante remuneração, para agilizar a liberação do tráfego no cruzamento.

(viii) A ocupação do TRECHO II deve ser restrita à circulação de trens, sendo vedado o uso do mesmo para estacionamento e/ou operações de carga/descarga de trens, ressalvando-se somente os casos em que houver trem de serviço, ou trens de serviço de apoio quando da manutenção da via permanente onde se encontra o ATO (equipamento).

(ix) Para a circulação dos trens da Vale no ATO não será aplicável multa atrelada a realização de volume de carga.





CLÁUSULA DÉCIMA SEXTA – DO FORO

16.1. Fica eleito o foro da Comarca da Cidade de Rio de Janeiro - RJ para dirimir as dúvidas e questões decorrentes do presente Contrato e de sua execução, com renúncia expressa, pelas **PARTES**, a qualquer outro, por mais privilegiado que seja.

Por estarem de acordo com os presentes termos, cláusulas e condições, firmam as **PARTES** o presente instrumento, em duas vias de igual teor e forma, na presença de 02 (duas) testemunhas igualmente signatárias, para que se produza os seus jurídicos efeitos.

Rio de Janeiro, 26 de dezembro de 2013.

Pela VALE S.A.


Nome: **Glane Zimmer**

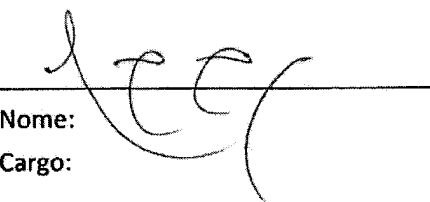
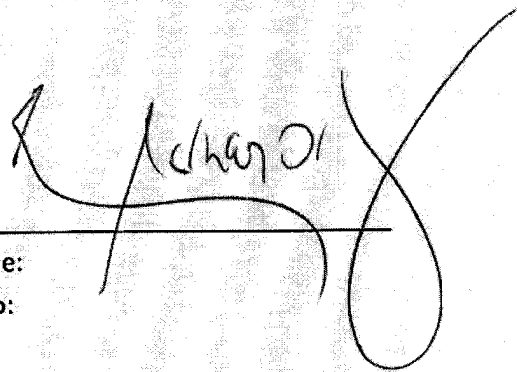
Diretora

Cargo:

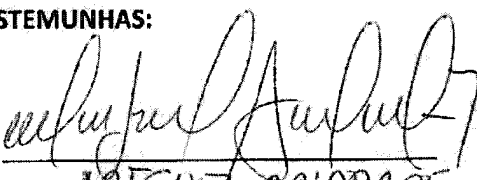

Nome: **Carlos Nello Junior**

Cargo: **Diretor de Operações EPC**
01017319

Pela Transnordestina S.A.


Nome: _____
Cargo: _____
Nome: _____
Cargo: _____

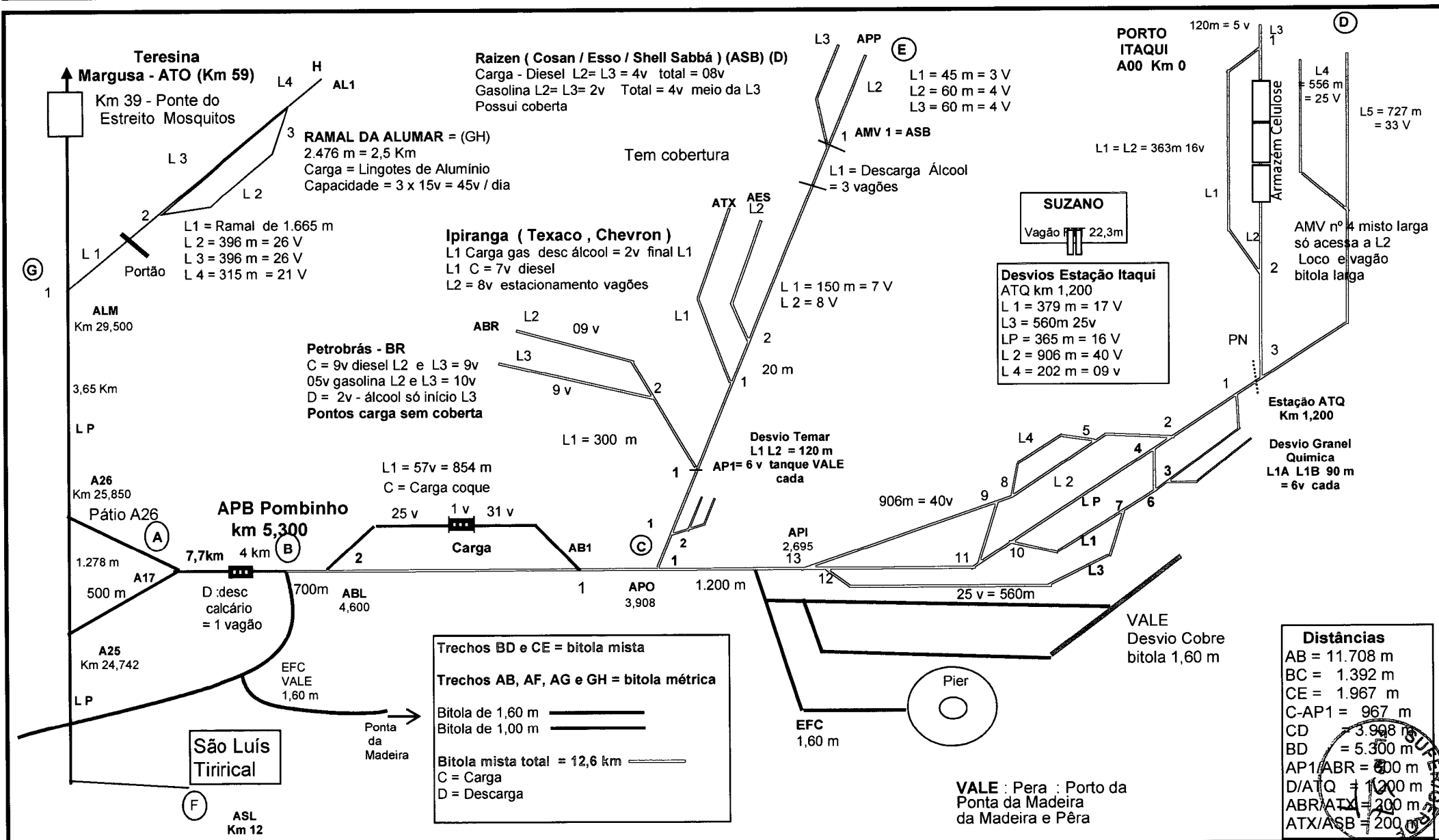
TESTEMUNHAS:


Nome: **MÍSUEL ANDRADE**
CPF: **35973625320**
Nome: _____
CPF: **006.302.483-76**

PÁTIOS Ramal Itaqui e Alumar

Extensão Ramal Itaqui (AD) : 17 Km

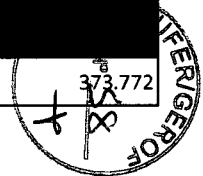
GRANDE SÃO LUÍS



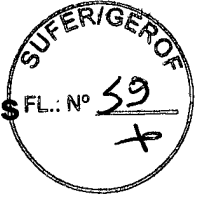
ANEXO II - Contrato Operacional Específico (COE) Vale / TLSA

Fluxos e Volumes de Transporte - Trecho I						
Produto	Origem	Destino	Tonelada Util (TU)			
			2014	2015	2016	2017
CONCENTRADO DE COBRE	QPA	QPM	431.467	380.968	351.613	377.111
OLEO DIESEL	QPM	QCA	151.224	224.291	255.881	257.057
OLEO DIESEL	QPM	QPM	186.359	213.918	219.673	292.189
OLEO DIESEL	QPM	QCA	42.578	45.739	47.798	45.391
CONCENTRADO DE COBRE	QPA	QPM	350.134	587.669	606.449	639.169
CONCENTRADO DE COBRE	QPA	QPM	0	0	0	0
OLEO DIESEL	QPM	QAL	178.080	65.000	67.000	67.000
OLEO DIESEL	QPM	QMA	134.980	200.000	205.000	211.000
GASOLINA	QPM	QAL	28.368	43.000	43.000	43.000
GASOLINA	QPM	QMA	25.560	70.000	72.000	76.000
FERRO GUSA	QAL	QPM	861.000	711.000	640.000	640.000
FERRO GUSA	QMA	QPM	378.000	360.000	360.000	360.000
FERRO GUSA	QRO	QPM	90.000	0	0	0
FERRO GUSA	QSI	QPM	0	0	0	0
OLEO DIESEL	QPM	QAL	117.180	12.000	12.000	12.000
OLEO DIESEL	QPM	QMA	42.000	49.500	51.000	55.000
GASOLINA	QPM	QAL	23.040	18.000	18.000	18.000
GASOLINA	QPM	QMA	10.800	21.500	23.000	24.000
OLEO DIESEL	QPM	QAL	0	26.500	26.500	26.500
OLEO DIESEL	QPM	QMA	0	39.000	43.000	43.000
GASOLINA	QPM	QAL	0	9.000	9.000	9.000
GASOLINA	QPM	QMA	0	25.000	30.000	31.000
OLEO DIESEL	QPM	QAL	31.920	21.500	21.500	21.500
GASOLINA	QPM	QAL	11.520	5.000	5.000	5.000
OLEO DIESEL	QPM	QAL	75.540	0	0	0
OLEO DIESEL	QPM	QMA	43.680	0	0	0
GASOLINA	QPM	QAL	17.280	0	0	0
GASOLINA	QPM	QMA	14.400	0	0	0
			3.245.109	3.128.585	3.107.415	3.252.917

Volumes de Transporte - Trecho II				
Volume Estimado (TU)	2014	2015	2016	2017
Cruzamento no ATO	394.689	635.094	300.356	373.772



Anexo 3 – Das Condições Básicas de Manutenção de Ativos



Contrato Operacional Específico - COE
Vale x FTL

Versão v01. 02-2014
Data Versão: 10/02/2014

SUMÁRIO



1. OBJETIVOS.....	03
2. CAMPO DE APLICAÇÃO.....	03
3. PREMISSAS DE INSPEÇÃO ENTRE VALE X FTL (Transnordestina).....	03
3.1. <i>Das condições normais de inspeção (Não emergencial)</i>	03
3.2. <i>Das condições críticas de inspeção (emergencial)</i>	03
3.3. Parâmetros de manutenção de Via Permanente.....	04
3.4. Parâmetros de manutenção de Material Rodante - Locomotivas.....	04
3.5. Parâmetros de manutenção de Material Rodante - Vagões.....	05
4. ACIONAMENTO ENTRE AS DUAS FERROVIAS VALE X FTL (Transnordestina).....	05
5. ANEXOS.....	06
6. ELABORADORES.....	07

1. OBJETIVOS

Este documento tem como objetivo orientar quanto às premissas de manutenção dos ativos de interface entre as empresas Vale e FTL (Transnordestina) regulamentado pelo Contrato Operacional Específico – COE (Vale x FTL), visando à segurança operacional por meio de um processo estruturado de inspeções entre as partes envolvidas.

2. CAMPO DE APLICAÇÃO

Este documento aplica-se às Gerências de Operação Ferroviária da EFC – Regional 1, Manutenção de Vagões, Manutenção de Locomotivas e Manutenção de Via Permanente da Vale e Gerências de Operação Ferroviária, Manutenção de Via Permanente da FTL (Transnordestina).

3. PREMISSAS DE INSPEÇÃO ENTRE VALE X FTL (Transnordestina)

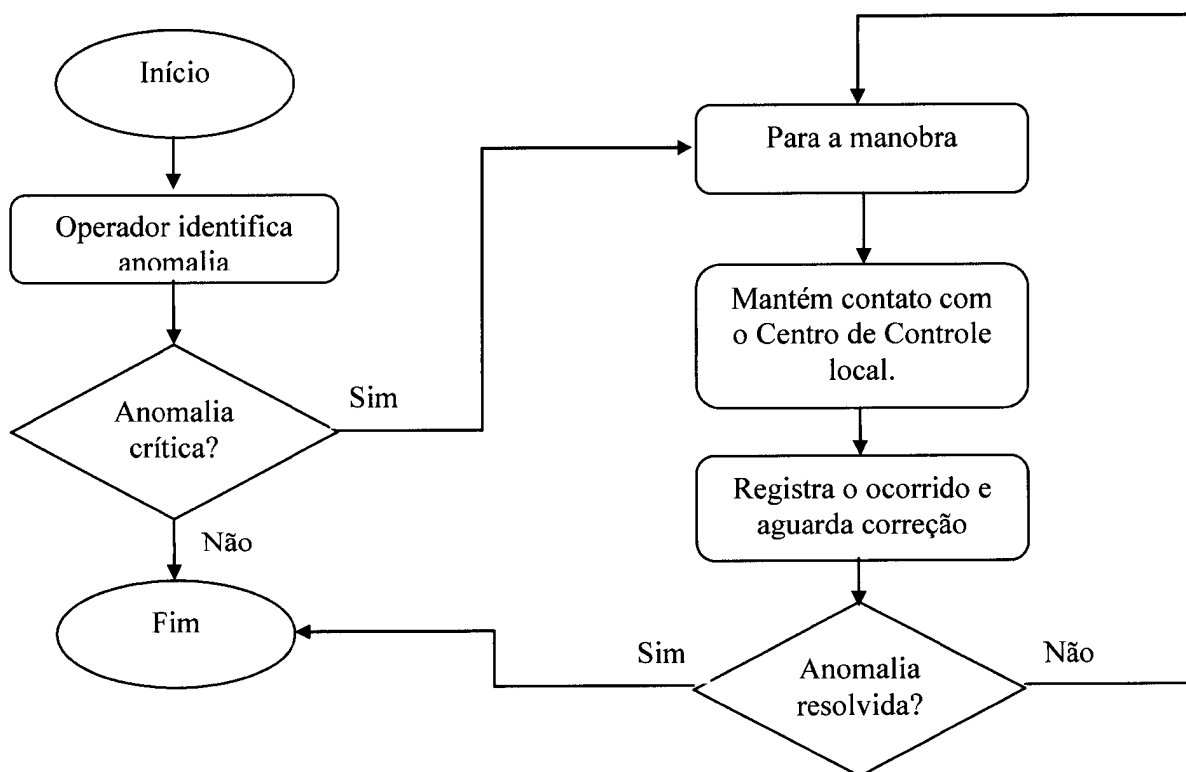
3.1 Das condições normais de inspeção (Não emergencial)

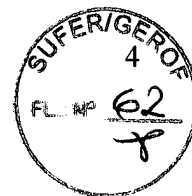
As inspeções deverão acontecer de forma programada entre as partes, ou seja, deve haver um planejamento prévio a fim de garantir participação dos representantes de cada ferrovia nas inspeções de segurança.

Para a realização das inspeções deve-se utilizar o modelo **anexo A** deste documento e formalizá-lo por meio de correio eletrônico seguindo as orientações do item 4 deste documento.

3.2 Das condições críticas de inspeção (emergencial)

Quando o operador de alguma ferrovia identificar alguma situação de emergência, o mesmo deve imediatamente parar a manobra ferroviária e acionar a equipe da operação para seguir o fluxo de atendimento.





3.3. Parâmetros de manutenção de Via Permanente

Nas inspeções realizadas, os parâmetros a serem observados na via permanente são:

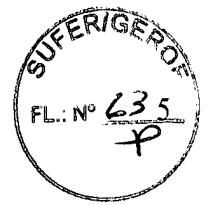
- Nivelamento Transversal
 - Nivelamento Transversal em tangentes;
 - Nivelamento Transversal em curvas;
- Superelevação;
- Nivelamento Longitudinal;
- Bitola da via;
- Flambagem (aspecto visual);
- Condições de desgaste dos trilhos;
- Acessórios de fixação;
- Placas de apoio
- Aspecto de juntas / Talas;
- Condições de Dormentação;
- Condições de Lastro;
- Cotas de salva guarda de AMV;
- Condições de geometria de via;
- Condições de Juntas e Talas.

.Tais parâmetros devem ser avaliados no Anexo B – Parâmetros de Via Permanente deste documento.

3.4. Parâmetros de manutenção de Material Rodante - Locomotivas

Os parâmetros identificados neste documento visam avaliar as condições de manutenção dos ativos envolvidos na interface entre Vale e FTL. Com isso nas inspeções realizadas, os itens a serem observados nas locomotivas da Vale que acessam as vias da FTL são:

- Condições de limpa trilho;
- Interferência de bico de areeiros;
- Vazamentos:
 - Circuito do Cilindro de freio;
 - Caixa coletora;
 - Bocal de abastecimento;



- Rodas:
 - Trincas;
 - Calos;
- Truques;
 - Trincas ou molas quebradas;
 - Fixação dos amortecedores;

3.5. Parâmetros de manutenção de Material Rodante - Vagões

Os parâmetros identificados neste documento visam avaliar as condições de manutenção dos ativos envolvidos na interface entre Vale e FTL. Com isso nas inspeções realizadas, os itens a serem observados nos vagões da Vale que acessam as vias da FTL são:

- Vazamentos:
 - Rolamento /caixa de graxa;
 - Gotejamento de TCTs;
- Condições de Rodas:
 - Calos;
 - Frisos
 - Cava
- Condições dos Truques;
 - Trinca ou molas quebradas;
 - Triângulo de freio / Barras de compressão quebradas;

4. ACIONAMENTO ENTRE AS DUAS FERROVIAS VALE X FTL (Transnordestina)

Para os casos de acionamento entre as ferrovias, deve-se considerar a seguinte regra: O supervisor de Operações da EFC – Carga Geral sempre manterá o contato inicial com o Supervisor de Operações Ferroviárias da FTL, e vice-versa, para os casos de acionamento em anomalias identificadas, onde o acionado deverá seguir o fluxo de acionamento interno (para cada ferrovia).



5. ANEXOS

I. Anexo A – Ficha de Inspeção Programada;



ANEXO A - FORMUL
INSP VALEXFTL - COE

II. Anexo B – Parâmetros de Via Permanente;

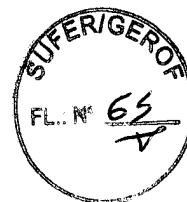


ANEXO B -
PARAMETROS VP - C

III. Anexo C – Parâmetros de Material Rodante;



ANEXO C -
PARAMETROS MATEF

**6. ELABORADORES**

Colaborador	Gerência	Atuação	Empresa
Lizandro Terceiro	Gerência de Operações Ferroviárias da EFC - Regional 1	Pátios de Cargas	Vale
Harão Carvalho	Gerência de Manutenção de Vagões	Manutenção de Vagões	Vale
Raimundo Carlos Silva	Gerência de Via Permanente Regional 1	Manutenção Via Permanente	Vale
José Maciel	Gerência de Planejamento e Manutenção de Via Permanente	Confiabilidade Via Permanente	Vale
Ricardo Lafaelton Henrique Ferreira	Gerência de Manutenção de Locomotivas e Máquinas de Via Permanente	Manutenção de Locomotivas	Vale
José Luiz Merlo	Gerência de Operações e Manutenção - Geope/Gemam	Pátio Terminais e Operações	FTL
Amauri Andrade	Gerência de Manutenção de Via Permanente	Manutenção de Via Permanente	FTL



Por estarem de acordo com os presentes termos, firmam as PARTES o presente instrumento em duas vias de igual teor e forma, na presença de 2 (duas) testemunhas igualmente signatárias, para que se produza os seus jurídicos efeitos.

São Luís (MA), 19 de fevereiro de 2014

Pela VALE S.A.

Rivelino Nascimento (Supervisor de Pátio)

Sérgio Cardoso (Supervisor de Pátio)

Pela FTL S.A.

José Luiz Merlo (Supervisor de Pátio)

Amauri Andrade (Engenheiro de Via Permanente)

Testemunhas

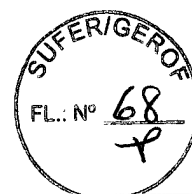
Nome:

Nome:

**FORMULÁRIO DE INSPEÇÃO (VALE x FTL)**Anexo A – Modelo padrão
de inspeção – COE.

Departamento: DIXX	Gerência Geral: XXXXX	Gerência de Área: GAXXX	Supervisão: XXXXXXX
Contratada: NA	Nº do Contrato: NA	Local:	
Nome dos participantes:			Gerência/Empresa:
Data:	Hora:	→ Tipo de Inspeção: () Programada () Não Programada () Vale; () FTL; () SESMT; () CIPA	

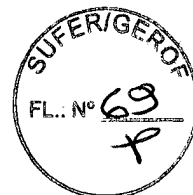
Item	Condição de Risco	Sugestões para correção	Prazo de Execução	Responsável
01	Anomalia detectada com legenda e foto.	Ação de correção	DD/MM/AAAA	Fulano de Tal



Agulha	Valores admissíveis em mm	
	Mínimo	Máximo
Bitola na ponta da agulha esquerda	1595	1615
Bitola na ponta da agulha esquerda	1595	1615
Folga de livre passagem na ponta da agulha esquerda	$\geq (B - 1533)$	NA
Folga de livre passagem na ponta da agulha direita	$\geq (B - 1533)$	NA
Folga livre passagem ao final da usinagem da agulha - lado esquerdo	$\geq (B - 1533)$	NA
Folga livre passagem ao final da usinagem da agulha - lado direito	$\geq (B - 1533)$	NA
Vedação da ponta da agulha esquerda	NA	0
Vedação da ponta da agulha direita	NA	0
Abertura do coice da agulha - lado esquerdo	159	NA
Abertura do coice da agulha - lado direito	159	NA

Jacaré	Valores admissíveis em mm	
	Mínimo	Máximo
Profundidade do Canal - lado esquerdo	40	NA
Profundidade do Canal - lado direito	40	NA
Proteção da ponta jacaré - lado esquerdo	≥ 1554	NA
Proteção da ponta jacaré - lado direito	≥ 1554	NA
Folga de Livre passagem do jacaré - lado esquerdo	NA	≤ 1514
Folga de Livre passagem do jacaré - lado direito	NA	≤ 1514
Largura da Calha do jacaré - lado esquerdo	NA	58
Largura da Calha jacaré - lado direito	NA	58

Contratrilha	Valores admissíveis em mm	
	Mínimo	Máximo
Largura da Calha contra trilho - lado esquerdo	NA	58
Largura da Calha contra trilho - lado direito	NA	58
Profundidade do canal do contr trilho esquerdo	41	NA
Profundidade do canal do contr trilho direito	41	NA
Folga livre passagem extremidade do contratrilha - lado esquerdo - entrada	$\geq (B - 1533)$	NA
Folga livre passagem extremidade do contratrilha - lado esquerdo - saída	$\geq (B - 1533)$	NA
Folga livre passagem extremidade do contratrilha - lado direito - entrada	$\geq (B - 1533)$	NA
Folga livre passagem extremidade do contratrilha - Lado direito saída	$\geq (B - 1533)$	NA



LIMITES DE MANUTENÇÃO DOS ASPECTOS DE VIA PERMANENTE - COE (VALE x FTL)

ANEXO 3 – DAS CONDIÇÕES DE MANUTENÇÃO DOS ATIVOS - VIA PERMANENTE

Agulha	Valores admissíveis em mm	
	Mínimo	Máximo
Bitola na ponta da agulha esquerda	995	1015
Bitola na ponta da agulha esquerda	995	1015
Folga de livre passagem na ponta da agulha esquerda	$\geq (B - 930)$	NA
Folga de livre passagem na ponta da agulha direita	$\geq (B - 930)$	NA
Folga livre passagem ao final da usinagem da agulha - lado esquerdo	$\geq (B - 930)$	NA
Folga livre passagem ao final da usinagem da agulha - lado direito	$\geq (B - 930)$	NA
Vedação da ponta da agulha esquerda	NA	0
Vedação da ponta da agulha direita	NA	0
Abertura do coice da agulha - lado esquerdo	159	NA
Abertura do coice da agulha - lado direito	159	NA

Jacaré	Valores admissíveis em mm	
	Mínimo	Máximo
Profundidade do Canal - lado esquerdo	40	NA
Profundidade do Canal - lado direito	40	NA
Proteção da ponta jacaré - lado esquerdo	≥ 959	NA
Proteção da ponta jacaré - lado direito	≥ 959	NA
Folga de Livre passagem do jacaré - lado esquerdo	NA	≤ 911
Folga de Livre passagem do jacaré - lado direito	NA	≤ 911
Largura da Calha do jacaré - lado esquerdo	NA	58
Largura da Calha jacaré - lado direito	NA	58

Contratrilho	Valores admissíveis em mm	
	Mínimo	Máximo
Largura da Calha contra trilho - lado esquerdo	NA	58
Largura da Calha contra trilho - lado direito	NA	58
Profundidade do canal do contr trilho esquerdo	40	NA
Profundidade do canal do contr trilho direito	40	NA
Folga livre passagem extremidade do contratrilho - lado esquerdo - entrada	$\geq (B - 930)$	NA
Folga livre passagem extremidade do contratrilho - lado esquerdo - saída	$\geq (B - 930)$	NA
Folga livre passagem extremidade do contratrilho - lado direito - entrada	$\geq (B - 930)$	NA
Folga livre passagem extremidade do contratrilho - Lado direito saída	$\geq (B - 930)$	NA



LIMITES DE MANUTENÇÃO DOS ASPECTOS DE VIA PERMANENTE - COE (VALE x FTL)

ANEXO 3 – DAS CONDIÇÕES DE MANUTENÇÃO DOS ATIVOS - VIA PERMANENTE

Lista de Inspeção - Aspectos de Via Permanente - Aparelho Especial de Via

IDENTIFICAÇÃO DA VIA

1. TIPO E CARACTERÍSTICA DA VIA:

() PRINCIPAL SINGELA () DESVIO SINALIZADO () SECUNDÁRIA () PÁTIO
() VIA MISTA () PRINCIPAL DUPLA () DESVIO NÃO SINALIZADO () RAMAL SECUNDÁRIO

2. RESIDÊNCIA:

3. TRECHO:

4. IDENTIFICAÇÃO DO AMV:

5. DATA DA ÚLTIMA INSPEÇÃO DO APARELHO:

6. LOCALIZAÇÃO NA VIA SB / RH:

TIPO DE APARELHO ESPECIAL DE VIA

7. TIPO DE APARELHO:

() AMV () TRAVESSÃO SIMPLES () TRAVESSÃO DUPLO () OBLÍQUO

DADOS DA AGULHA DO AMV

8. TIPO DE AGULHA: () RETA () CURVA SECANTE () CURVA TANGENTE

9. DETALHE DE PONTA DE AGULHA: () 6100 () 5100 () 4000

10. COMPRIMENTO DA AGULHA (MM) :

CONFIGURAÇÃO DO AMV

11. CONFIGURAÇÃO: () DESVIO À DIREITA () DESVIO À ESQUERDA () SIMÉTRICO

DADOS DO JACARÉ

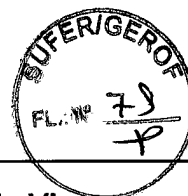
12. TIPO DE JACARÉ: () TRILHO PARAFUSADO () NÚCLEO MANGANÊS () MACIÇO EM MANGANÊS

13. FORMA DO JACARÉ : () RETO () CURVO

14. ABERTURA:

15. ESPÉCIE DE PONTA: () PONTA FIXA () PONTA MÓVEL COM MOLA () PONTA MÓVEL COM APARELHO

CROQUI



Lista de Inspeção - Aspectos de Via Permanente - Aparelho Especial de Via

DEFEITOS OBSERVADOS

17. ANOMALIAS DETECTADAS:

Item	Ondulado	Quebrado	Frouxo	Faltando	Rachado	Impróprio	Poluído	Gasto	Quantidade
Ponta da Agulha									
Abrigo da Agulha									
Trilho de Encosto									
Contra-Trilho									
Escora Lateral									
Calço-Coice Agulha									
Placa de Apoio									
Coice da Agulha									
Ponta do Jacaré									
Barra da AMV									
Elevador									
Placa Bitoladora									
Máquina de Chave									
Lastro									
Dormentes									
Fixação de Trilho									
Aparelho de Manobra									
Outros									

PREENCHIMENTO

DATA:

NOME E MATRÍCULA:

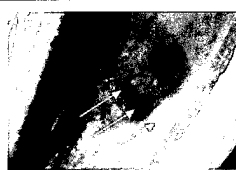
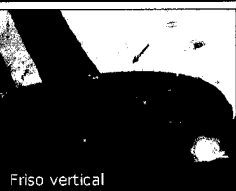
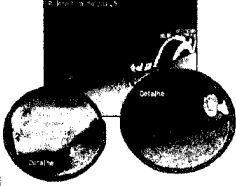
ASSINATURA:

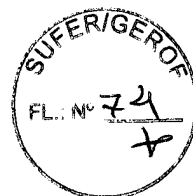


FORMULÁRIO DE INSPEÇÃO - VIA PERMANENTE																																																																								
IDENTIFICAÇÃO																																																																								
CORREDOR:		PAR DE ESTAÇÃO ou EH		KM INICIAL		KM FINAL																																																																		
GER. ÁREA		SUPERVISÃO		DATA																																																																				
☐ LINHA SINGELA ☐ LINHA DUPLA ☐ LINHA 1 ☐ LINHA 2			☐ PÁTIO ou CH NÚMERO LINHA			OUTROS DADOS RAMPA no sentido do trem %																																																																		
TRILHOS DIREITO ou TRILHO EXTERNO PERFIL TR BARRA (m) DEFEITO DESG H ☐ DESG V ☐			TRILHOS ESQUERDO ou TRILHO INTERNO PERFIL TR BARRA (m) DEFEITO DESG H ☐ DESG V ☐			FIXAÇÃO <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> ☐ RÍGIDA ☐ PREGO ☐ TIREFOND ☐ PLACA ☐ RETENSOR </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> ☐ ELÁSTICA ☐ GEO DEENIK ☐ PANDROL ☐ ML ☐ RN ☐ FASTCLIP </td> </tr> </table>				☐ RÍGIDA ☐ PREGO ☐ TIREFOND ☐ PLACA ☐ RETENSOR	☐ ELÁSTICA ☐ GEO DEENIK ☐ PANDROL ☐ ML ☐ RN ☐ FASTCLIP																																																													
☐ RÍGIDA ☐ PREGO ☐ TIREFOND ☐ PLACA ☐ RETENSOR	☐ ELÁSTICA ☐ GEO DEENIK ☐ PANDROL ☐ ML ☐ RN ☐ FASTCLIP																																																																							
DORMENTAÇÃO % INSERVÍVEIS TIPO MATERIAL ☐ MADEIRA ☐ CONCRETO ☐ AÇO ☐ PLÁSTICO ☐ OUTRO			LASTRO TIPO ☐ NORMAL ☐ CONTAMINADO ☐ FRACO ALT. LASTRO (m) TAM. OMBRO (m)																																																																					
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 20%; text-align: left; padding: 5px;">ESTADO DOS MATERIAIS</th> <th style="width: 5%; text-align: center; padding: 5px;">1</th> <th style="width: 5%; text-align: center; padding: 5px;">2</th> <th style="width: 5%; text-align: center; padding: 5px;">3</th> <th style="width: 5%; text-align: center; padding: 5px;">4</th> <th style="width: 5%; text-align: center; padding: 5px;">5</th> <th style="width: 5%; text-align: center; padding: 5px;">6</th> <th style="width: 5%; text-align: center; padding: 5px;">7</th> <th style="width: 5%; text-align: center; padding: 5px;">8</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="padding: 5px;">TALA DE JUNÇÃO</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">PARAFUSO/PORCA</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">RETENSOR</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">PREGO/TIREFOND</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">GRAMPO</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">OUTROS ELEM FIX</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> <td>☐</td> </tr> </tbody> </table>										ESTADO DOS MATERIAIS	1	2	3	4	5	6	7	8	TALA DE JUNÇÃO	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	PARAFUSO/PORCA	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	RETENSOR	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	PREGO/TIREFOND	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	GRAMPO	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	OUTROS ELEM FIX	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
ESTADO DOS MATERIAIS	1	2	3	4	5	6	7	8																																																																
TALA DE JUNÇÃO	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐																																																																
PARAFUSO/PORCA	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐																																																																
RETENSOR	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐																																																																
PREGO/TIREFOND	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐																																																																
GRAMPO	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐																																																																
OUTROS ELEM FIX	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐																																																																
									LEGENDA 1 - BOM 2 - RUIM 3 - FROUXO 4 - FALTANDO 5 - CORROÍDO 6 - DECEPADO 7 - IMPRÓPRIO 8 - OUTROS																																																															

LIMITES DE MANUTENÇÃO DOS ASPECTOS DO MATERIAL RODANTE - COE (VALE x FTL)

ANEXO 3 – DAS CONDIÇÕES DE MANUTENÇÃO DOS ATIVOS - LOCOMOTIVAS E VAGÕES

ITEM	EXEMPLOS DE ANOMALIAS CRÍTICAS		
Pontos lisos / Calos (Vagões / Locomotivas)			Defeitos Térmicos Slid Flat (Cala) Hot Spot (Sapata)
Defeitos do friso (Vagões / Locomotivas)			
Quebras / Trincas de rodas (Vagões / Locomotivas)			
Cava / Friso alto (Vagões / Locomotivas)			
Manga de eixo quebrada ou superaquecida (Vagões / Locomotivas)			
Molas (Vagões / Locomotivas)			
Barra de Compressão (Vagões)			
Amparo Balanço (Vagões)			



LOCOMOTIVAS							
ITEM	PARÂMETRO	APLICAÇÃO		MEDIDA (mm)		FERRAMENTA	REFERÊNCIA
		Bitola	Modelo	Mín	Máx		
Ampara-Balanço	Folga vertical (mm)1	Métrica	GE	1,59	6,35*	Calibre de lâminas	GE - MI EP 30100-001D GE - MI EP 30100-006 EMD - MI 1503 * A folga em um dos lados poderá exceder a 0,250" desde que o somatório do
			EMD	6,35	6,35*		
		Larga	GE	4,62	9,39		
			EMD	6,35	12,70		
Rodeiros	Bitola interna do rodeiro5	Métrica	Todos	918,00	920,00	Trena (campo) ou Gabarito específico (Oficina)	ABNT/ NBR 5565 AAR M107 / 208
		Larga	Todos	1520,00	1522,00		
	Geometria do friso	Métrica	GE	Narrow Flange AAR 1B		Norma AAR M107/208	
			GM	Narrow Flange AAR G29 rebaxado na face em		Desenho Vale DI-A00034	
	Larga	Todos	Wide Flange AAR 1B		Norma AAR M107/208		
	Espessura de friso	Métrica	Todos	21,00	32,00	Gabarito específico	
		Larga	Todos	21,00	34,00		
	Altura de friso	Métrica	Todos	25,40	32,00		
		Larga	Todos	25,40	32,00		
	Espessura de bandagem2	Métrica	Todos	19,00	-		
		Larga	Todos	25,40	-		
Diâmetro de rodas	Rodas no mesmo eixo3	Todas	EMD	-	0,50	Fita tape ou Trena	EMD - MI 1519, GE - MI EP-30001-009; ALCO - MI 16009
			GE	-	0,00		
			ALCO	-	2,40		
	Rodas no mesmo truque4	Todas	EMD	-	12,80		
			GE	-	12,80		
			ALCO	-	8,00		
	Rodas na mesma locomotiva	Todas	EMD	-	25,40		
			GE	-	25,40		
			ALCO	-	25,40		
Altura do Limpa-Trilhos7	Distancia vertical entre o boleto e o limpa-trilho	Métrica	Todos	2" + Bandagem	2 1/8" + Bandagem	Trena	Engenharia de Locomotivas
		Larga	Todos	2 1/2" + Bandagem	2 5/8" + Bandagem		
Altura de engate	Altura entre centro da mandibula e topo do boleto	Métrica	Todos	715,00	765,00	Trena ou gabarito específico	ABNT NBR 7708
		Larga8	Todos	965,00	978,00		
Folga entre caixa de rolamento e pedestal do truque 6	Folga Lateral Total (Axial)	Todas	EMD Caixa Hyatt	3,20	9,50	Calibre de lâminas ou paquímetro	EMD - MI 1506 GE - GEI-EP - 83554B GE - MI - EP - 30106 ALCO - MI-16009
			EMD Rol. Cartucho	9,50	19,00		
			GE Rodeiros nas extremidades (truques B, BB e C)	3,18	9,50		
			GE Rodeiros intermediários (truques C)	7,90	14,30		
			ALCO MX-620	3,18	6,35		
			ALCO MX-620	3,20	9,50		
	Folga Longitudinal Total (Radial)	Todas	EMD Caixa Hyatt	3,20	9,50		
			EMD Rol Cartucho	3,20	9,50		
			GE Rodeiros nas extremidades (truques B, BB e C)	1,59	6,35		
			GE Rodeiros intermediários (truques C)	1,59	6,35		
			ALCO MX-620	1,58	2,38		
			ALCO MX-620	1,58	2,38		
Pivô Central	Folga do diametro Total do Pivô Central	Todas	EMD	1,27	6,35	Calibre de lâminas ou paquímetro	EMD - MI 1506 GE - GEI-EP - 83554B GE - MI - EP - 30106 ALCO - MI-16009
			GE	1,27	6,35		
			ALCO MX-620	1,58	7,90		

Notas:

- 01 - Folgas de ampara-balanço inferiores a mínima dificultam a articulação do truque e aumentam os valores de L/V, propiciando descarrilamentos. Contudo, uma super elevação da via incompatível com a velocidade de tráfego promoverá o contato permanente do ampara-balanço, aumentando os valores de L/V propiciando descarrilamentos, principalmente nas entradas e saídas de curvas ou pontos de variações abruptas nas medidas dos raios.
- 02 - Anormalidades nas espessuras de bandagem propiciarão descarrilamentos quando ocorrer a presença de escoriações ou anormalidades na pista de rolamento e na geometria da roda.
- 03 - Grandes diferenças de diâmetro em rodas do mesmo eixo propiciam descarrilamentos para o lado da roda de menor diâmetro. Descarrilamentos ocorridos para o lado da roda de maior diâmetro não podem ser atribuídos a esta anomalia, devido aos baixos valores teóricos de L/V.
- 04 - A diferença de diâmetro entre rodas de um mesmo truque interfere diretamente na força vertical exercida pelas molas do pedestal. Desta forma a diferença de diâmetros entre rodas irá propiciar descarrilamentos em um dado rodeiro para o caso de a força vertical incidente em este for inferior a força média nominal. Neste caso ter-se-á valores de L/V superiores a média. Contudo, diâmetros de rodas que condicionem forças verticais superiores a média nominal, para um dado rodeiro, será uma condição favorável para que não ocorra o descarrilamento. Esta situação irá requerer que este rodeiro seja submetido a forças laterais superiores, para que ocorra o descarrilamento.
- 05 - O processo de rebitolamento de rodeiros para a bitola de 918-920mm teve início em 2007, onde há um grande número de locomotivas na EFVM que não passaram pelo rebitolamento, até setembro de 2009. O rebitolamento ocorre quando um dado rodeiro tem a sua campanha encerrada, e o rodeiro a ser repostado apresenta a dimensão de 918-920mm. Considerando, desta forma, que um rodeiro tem uma vida média da ordem de 4,5 anos, admite-se a presença de rodeiros com bitola de eixamento de 926mm (+/-1mm) nas locomotivas cativas da EFVM. A estimativa de término do processo de rebitolamento é em 02/2012.
- 06 - Folgas demasiadas no jogo axial do rodeiro propiciarão descarrilamentos, quando o somatório das folgas axiais com as folgas de bitola resultarem em uma medida "J" não recomendada.
- 07 - Com o objetivo do limpa-trilhos proteger todos os componentes inferiores da locomotiva o limpa trilhos deve ser regulado de acordo com a média de medida de bandagem esboçada para cada locomotiva, assim sendo garantir-se-á que o limpa trilhos esteja sempre em um nível de altura igual ou inferior aos demais componentes inferiores da locomotiva, tais como o tanque, as timonarias e os motores de tração.
- 08 - Para quaisquer alturas apresentadas para as rodas das locomotivas da EFC os engates deverão sempre apresentar a dimensão de altura com o range de 965mm a 978mm. Isso irá favorecer o acoplamento com vagões nas condições de vazio e carregado etc.



LIMITES DE MANUTENÇÃO DOS ASPECTOS DO MATERIAL RODANTE - COE (VALE x FTL)

ANEXO 3 – DAS CONDIÇÕES DE MANUTENÇÃO DOS ATIVOS - LOCOMOTIVAS E VAGÕES

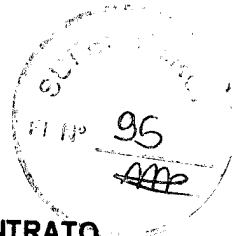
ITEM	MEDIDA	APLICAÇÃO		VALOR		FERRAMENTA
				Min	Máx	
Ampara-Balanço	Medida de folga (mm) - Medir de forma individual, por ampara-balanço	Métrica	Castanha	4,76mm (3/16")	10 mm	TA7813
			Roleta	4,76mm (3/16")	10 mm	TA7813
		Larga	Frame brace	4,75 mm	8 mm	TA7813
Paridade entre laterais	Diferença de "botões" entre laterais mesmo truque (qt)	Métrica	Todos	-	1	visual
			Frame brace	-	0	visual
		Larga	Demais	-	1	visual
Altura de cunha	Altura média entre topo da cunha de fricção e chapa superior da travessa. Medida com calibre "bigode" (os valores são referencias para auxiliar na análise geral)	Métrica	RC-6.1/2"x9"	-	46 mm	TA0381
			S2M	-	19 mm	TA8719
			RC-6"x11"	-	46 mm	TA0381
			BB-6"x11"	-	38,1 mm	TA8702
			RC-5.1/2"x10"	-	51 mm	TA0382
			BB-5.1/2"x10"	-	54,7 mm	TA08960
			RC-5.1/2"x10"FCA	-	35 mm	TA7899
			RC-5"x9"	-	34,9 mm	TA0383
			RC-4.1/4"x8"	-	-	-
		Larga	RC6.1/2"x12"	-	39,7 mm	1-8737 ASF
			Frame brace	-	39,7 mm	1-8737 ASF
			RC-6"x11"	-	46 mm	TA0381
			S2E	marca de desgaste		-
Rodeiros	Diferença entre tapes das rodas no mesmo eixo	Métrica	Todos	-	1	Fita tape
		Larga	Todos	-	1	Fita tape
	Distância de eixamento	Métrica	Rodas 30"e 33"	911 mm	914 mm	Caibre
			Rodas 29.1/4"	914 mm	920 mm	
	Espessura de friso	Larga	Todos	1514 mm	1516 mm	Calibre passa-não-passa
		Carga	Métrica	19 mm	-	
			Larga	20 mm	-	
		Passageiros	Métrico	21 mm	-	
	Altura de friso		Larga	28 mm	-	Calibre específico
		Carga	Todos	-	38,1 mm	
	Altura de bandagem	Passageiros	Todos	-	38,1 mm	Calibre bico de papagaio
		Carga	Métrica	19 mm	-	
			Larga	25 mm	-	
			Métrica	25 mm	-	
		Passageiros	Larga	32 mm	-	



Altura de engate	Altura entre centro da mandíbula e topo do boleto (mm)	Métrica (Vazio)	Minério	680 mm	800 mm	Calibre específico ou trena
			Carga Geral	680 mm	763 mm	
			PEE 275	680 mm	880 mm	
			HFE série 247 (chinês)	680 mm	775 mm	
		Métrica (Carregado)	Todos	650 mm	-	
	Larga (Vazio)	Todos	955 mm	1005 mm		
Prato-pião (A) - diâmetro interno máximo do anel da travessa (B) diâmetro externo mínimo do bojo (C) diâmetro interno máximo do anel superior	(A-B)	Prato pião integral	diâmetro - 12"	-	35 mm	Trena / compasso
			diâmetro - 14"	-	35 mm	
			diâmetro - 16"	-	35 mm	
	(A+C - 2xB)	Bojo Solto	diâmetro - 12"	-	35 mm	
			diâmetro - 14"	-	35 mm	
		Folga vertical entre anel da travessa e centro pião superior	Todos	Todos	1,6 mm	

Notas:

01 - A alteração dos limites de regulação das folgas dos ampara-balanços, conforme estabelecido pelo Doctec 2211, implica na necessidade de adequação da frota de vagões. Durante um período de 3 anos (até 31/12/2012) os valores de folga entre 4,76 mm e 3,2 mm serão aceitos.
02 - Conforme estabelecido no Doctec 2491 somente é permitido ao vagão viajar com friso com espessura entre 19 mm e 17,46 mm, uma única vez, nas seguintes condições: - se estiver carregado para descarga e recolhimento imediato a uma oficina após a descarga; - se estiver vazio com destino a oficina para substituição de rodeiro.



1º TERMO ADITIVO AO CONTRATO OPERACIONAL ESPECÍFICO RELATIVO AO DIREITO DE PASSAGEM NO RAMAL DO ITAQUI, CELEBRADO ENTRE A TRANSORDESTINA LOGÍSTICA S.A. E A VALE S.A.

De um lado, como contratante,

VALE S/A, sociedade com sede na Cidade e Estado do Rio de Janeiro, na Avenida Graça Aranha, inscrita no CNPJ/MF sob o n.º 33.592.510/0001-54, doravante denominada "VALE";

e, de outro lado, como contratada,

FTL - FERROVIA TRANSNORDESTINA LOGÍSTICA S.A. Com sede na Cidade de Fortaleza, no Estado do Ceará, na Av. Francisco Sá, 4829, Álvaro Weyne, CEP 60.335-195, inscrita no CNPJ/MF 17.234.244/0001-31, ambas indistinta e individualmente denominadas "Parte" e, em conjunto, "Partes";

CONSIDERANDO que:

- (i) Houve cisão da empresa **TRANSNORDESTINA LOGÍSTICA S.A. "TLSA"**, ficando **DIREITOS E OBRIGAÇÕES** transferidos à **FERROVIA TRANSNORDESTINA LOGÍSTICA S.A "FTL"**, através de ata de cisão ocorrida em 27 de dezembro de 2013;
- (ii) as PARTES celebraram no dia 26 de dezembro de 2013 o "Contrato Operacional Específico Relativo ao Direito de Passagem no Ramal do Itaqui e outras Avenças" ("COE");
- (iii) as PARTES desejam adequar as atuais disposições do COE, mantendo a relação jurídica existente entre elas em condições de pleno equilíbrio;
- (iv) e ainda, a ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres encaminhou o Ofício nº 651 e 652/2014/GEROF/SUFER/ANTT determinando a promoção dos ajustes necessários no COE, a fim de dar cumprimento ao quanto determinado da Resolução ANTT nº 3.695/2011;
- (v) é interesse das PARTES ajustar o quanto solicitado.

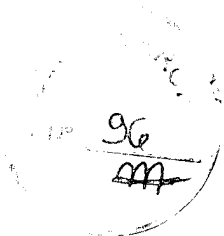
Resolvem neste ato, celebrar o PRIMEIRO aditivo ao Contrato Operacional Específico, mediante as cláusulas e condições abaixo acordadas:

CLÁUSULA PRIMEIRA – DO OBJETO DO ADITIVO

1.1. O presente Termo Aditivo tem por objetivo:

1º Termo Aditivo ao COE entre Vale S.A. (EFC) e Ferrovia Transnordestina Logística S.A. (FTL)



- 
- (i) Alterar o item 2.4 da cláusula segunda "Características Gerais do Sistema";
 - (ii) Alterar o Anexo II – *Dos Fluxos e Volumes*;
 - (iii) Alterar os itens 3.1.1 e 3.1.2 da cláusula terceira da "Remuneração";
 - (iv) Adequar o item 7.1 e excluir suas alíneas "i" e "iii" e renomear a alínea "ii" para "i", alterar os itens 7.3., alterar o item 7.2 da cláusula sétima da "Construção de Linhas" e excluir o item 7.5.1 e suas alíneas "a" e "b".

CLÁUSULA SEGUNDA – DAS ALTERAÇÕES

2.1 Em decorrência do disposto na Cláusula Primeira supracitadas, as cláusulas ora citadas passarão a vigorar com a seguinte redação:

2.4. A sinalização nos trechos I e II é passiva e adequada à determinação da norma ABNT vigente.

3.1.1 Considerando o disposto no art. 12 da Resolução ANTT nº. 3.695/2011, fica acordado entre as PARTES que a VALE pagará à FTL, como remuneração pelo Direito de Passagem no Trecho I, o valor bruto de R\$ 2,70 (Dois reais e setenta centavos) por tonelada útil transportada por suas composições ferroviárias.

3.1.1.1 O valor da tarifa descrito no item 3.1.1, acima, é composto do custo operacional e da remuneração de capital, nos termos do art. 12, inciso I, da Resolução ANTT nº. 3.695/2011, sendo assim discriminados:

a) Parcela de custo operacional será composta pelos custos fixos e variáveis, bem como os custos de arrendamento, necessários à prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas na modalidade de direito de passagem, perfazendo o valor de R\$ 2,22 (Dois reais e vinte de dois centavos);

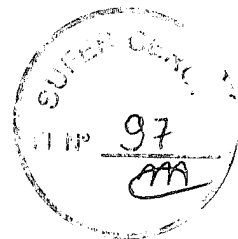
b) parcela correspondente à remuneração do capital, calculada sobre uma base de remuneração, acrescida dos tributos incidentes sobre o resultado, perfazendo o valor de R\$ 0,48 (Quarenta e oito centavos);

3.1.2 Considerando o disposto no art. 12 da Resolução ANTT nº. 3.695/2011, fica acordado entre as PARTES que a VALE pagará à FTL, como remuneração pelo Direito de Passagem no Trecho II, o valor bruto de R\$1,31 (Um real e trinta e um centavos) por tonelada útil transportada por suas composições ferroviárias.

3.1.2.1 O valor da tarifa descrito no item 3.1.2, acima, é composto do custo operacional e da remuneração de capital, nos termos do art. 12, inciso I, da Resolução ANTT nº. 3.695/2011, sendo assim discriminados:

1º Termo Aditivo ao COE entre Vale S.A. (EFC) e Ferrovia Transnordestina Logística S.A. (FTL)





a) Parcela de custo operacional será composta pelos custos fixos e variáveis, bem como os custos de arrendamento, necessários à prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas na modalidade de direito de passagem, perfazendo o valor de R\$ 0,83 (Oitenta e três centavos);

b) parcela correspondente à remuneração do capital, calculada sobre uma base de remuneração, acrescida dos tributos incidentes sobre o resultado, perfazendo o valor de R\$ 0,48 (Quarenta e oito centavos);

CLÁUSULA SÉTIMA – DA CONSTRUÇÃO DE LINHAS

“7.1 Os investimentos para a construção de novas linhas dentro da faixa de domínio da FTL poderão ser realizados pela VALE, desde que sejam apresentados projetos específicos para tanto, os quais devem estar devidamente acompanhados da documentação elencada no Anexo I da Resolução ANTT nº. 2.695/2008 e em conformidade com a legislação ambiental regulatória pertinente, especialmente quanto à análise e aprovação dos referidos projetos. Em conformidade com o Capítulo IV, art. 9º da Resolução ANTT nº 3.695/2011, as PARTES acordam que a responsabilidade pela aprovação técnica dos projetos, bem como que a responsabilidade pelas obras de expansão da capacidade do trecho ferroviário objeto do COE será sempre da FTL, inclusive no caso de investimentos suportados pela VALE. O projeto deve identificar:

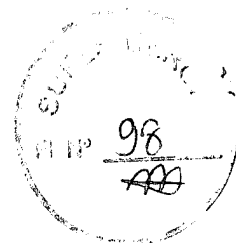
- (i) Construção de uma segunda linha pela Vale, duplicando o ramal de acesso às bases de combustível, inclusive com a construção do travessão que fará a interligação entre a base de combustíveis e o píer da VALE, com estrutura em bitola mista e utilização por ambas as concessionárias.

“7.2 As PARTES acordam que a realização de investimentos de ampliação de capacidade será objeto de aditivo a este COE, respeitando os Termos da Resolução 3.695/2011, ou outra regulamentação da ANTT que a substitua;

7.3. Caso se decida pela construção dos ramais paralelos dentro da faixa de domínio da FTL, esta última se compromete a permitir o acesso de profissionais da empreiteira contratada para a construção, e/ou da VALE ou de empreiteira por esta contratada, às áreas e instalações que interfiram com as obras de construção de linhas, assim como a liberar faixas de trabalho para execução das respectivas obras, no que interferir com a circulação dos trens, através da paralização do tráfego ferroviário, conforme programação previamente acordada entre as PARTES;

1º Termo Aditivo ao COE entre Vale S.A. (EFC) e Ferrovia Transnordestina Logística S.A. (FTL)



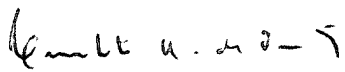


CLÁUSULA TERCEIRA - DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

- 3.1. Permanecem inalteradas e ratificadas todas as demais cláusulas do contrato, naquilo em que não conflitem com o teor deste instrumento.
- 3.2. O presente termo entra em vigor a partir da data de sua assinatura.

E, por estarem assim justas e contratadas, as Partes assinam o presente Termo Aditivo, em 2 (duas) vias de igual teor e forma, para um só efeito, na presença das testemunhas abaixo.

Rio de Janeiro, 22 de junho de 2015.

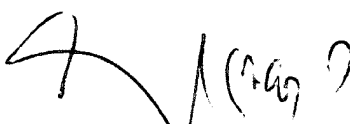
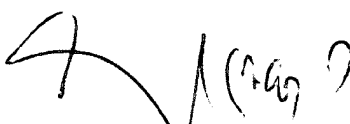


VALE S.A.

Nome: Humberto Freitas
Cargo: Diretor-Executivo



VALE S.A.

Nome: 
Cargo: 



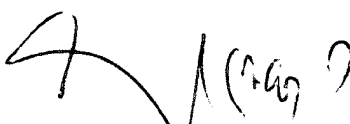
FERROVIA TRANSNORDESTINA

Nome: 
Cargo: 
ftl LOGÍSTICA S.A.
Marcello Barreto Marques
Diretor de Negócios e Logística
CPF: 224.743.313-87



TESTEMUNHAS

Nome: Miguel Andrade
Cargo: Gerente Comercial
CPF: 359.736.253-20


FERROVIA TRANSNORDESTINA

Nome: 
Cargo: 
ftl LOGÍSTICA S.A.
Ricardo Fernandes
Diretor Administrativo-Financeiro
CPF: 196.337.058-94



TESTEMUNHAS

Nome: FRANCISCO PATRICIO CARVALHO
Cargo: 

Rua do Ouvidor, 99, Centro - (021) 3233-2600 RJ, 08 de Junho de 2015
RECONHECO POR SEMELHANÇA a(s) firma(s) de:
MARTINHO RAMOS DE FREITAS.....
RJ: 0,22, FUNDEPERJ: 0,22, FETJ: 0,99, FUNARPEN: 0,17, EMOL+PMOCAC(2%) 4,55
Em Testemunha da verdade.
MAT 94-9873 - ANTONIO BRANDÃO JÚNIOR - ESCRIVENTE AUTORIZADO
EB6199310-XLP Consulte em <https://www3.tjrj.jus.br/sitepublico>



Rua do Ouvidor, 99, Centro - (021) 3233-2600 RJ, 08 de Junho de 2015
RECONHECO POR SEMELHANÇA a(s) firma(s) de:
GIANE LUZA ZIMMER FREITAS.....
FUNPERJ: 0,22, FUNDEPERJ: 0,22, FETJ: 0,99, FUNARPEN: 0,17, EMOL+PMOCAC(2%) 4,55
Em Testemunha da verdade.
MAT 94-9873 - ANTONIO BRANDÃO JÚNIOR - ESCRIVENTE AUTORIZADO
EB6199318-GDZ Consulte em <https://www3.tjrj.jus.br/sitepublico>



1º Termo Aditivo ao COE entre Vale S.A. (EFC) e Ferrovia Transnordestina Logística S.A. (FTL)

