CONTRATO OPERACIONAL ESPECÍFICO QUE ENTRE SI CELEBRAM A FERROVIA TRANSNORDESTNA LOGÍSTICA S.A. E A COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS.

PREÂMBULO

Pelo presente instrumento particular e na melhor forma de direito, transcrito em 03 (três) vias de igual teor e forma, para produzirem um só efeito, de um lado a **FERROVIA TRANSNORDESTINA LOGISTICA S/A,** inscrita no CNPJ/MF sob nº 17.234.244/0001-31, com sede na Avenida Francisco Sá nº 4829, Álvaro Weyne, Fortaleza, Ceará, concessionária do serviço público do transporte ferroviário de cargas, doravante denominada **FTL**, representada por seu Diretor-Presidente, o Sr. **JORGE LUIZ DE MELLO**, brasileiro, casado, portador da carteira de identidade nº 3394612, expedida pelo IFP/RJ, inscrito no CPF/MF sob o nº 510.709.017-68; e por seu Diretor Comercial e Operações, o Sr. **MARCELLO BARRETO MARQUES**, brasileiro, casado, portador da carteira de identidade nº 61111796-7 expedida pela SSP/MA, inscrito no CPF/MF sob o nº 224.743.313-87, e, de outro lado, a **COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS**, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 42.357.483/0001-26, empresa pública federal, vinculada ao Ministério do Desenvolvimento Regional, prestadora de serviço de transporte metroferroviário urbano e suburbano de passageiros, com sede na Praça Procópio Ferreira, nº 86, 2º a 5º andares, Centro, Rio de Janeiro/RJ, neste ato representada por seu Diretor-Presidente **JOSÉ MARQUES DE LIMA**, brasileiro, portador da Carteira de Identidade nº 3012434, expedida pela SSP/PE, inscrito no CPF/MF sob o nº 651.472.354-34 e por seu Diretor de Planejamento e Relações

Institucionais **PEDRO AUGUSTO CUNTO DE ALMEIDA MACHADO**, brasileiro, casado, portador da Carteira de Identidade nº 1.062.3894-2, expedida pela SSP/RJ, inscrito no CPF/MF sob o nº 028.658.257-01, doravante denominada **CBTU**.

CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES

(I) **CONSIDERANDO** que a **FTL** é concessionária da exploração e desenvolvimento do transporte ferroviário de cargas na Malha Nordeste por força do Contrato de Concessão e Contrato de Arrendamento, firmados com a União em 31 de dezembro de 1997;

(II) **CONSIDERANDO** o interesse da CBTU em estender a operação regular dos serviços de transporte metroferroviário de passageiros da Estação de Parnamirim até a Estação Papary, correspondente à extensão de 23.450 m, compreendido entre o Km 391+800 e o Km 368+350, da Malha Nordeste, Ramal Macau, nos municípios de Parnamirim, São José de Mipibu e Nísia Floresta, no Estado do Rio Grande do Norte, sob a responsabilidade da **FTL;**

(III) **CONSIDERANDO** o contido no item XXII da Cláusula Nona do Contrato de Concessão, firmado pela **COMPANHIA FERROVIÁRIA DO NORDESTE - CFN** hoje **FTL**, com a União Federal, que prevê a possibilidade de circulação de trem de passageiros na malha Nordeste sob autorização da **FTL e, após a devida aprovação da Agência Nacional de Transporte Terrestres-ANTT;**

RESOLVEM celebrar o presente Contrato Operacional Específico ("COE"; "Contrato"), que se regerá de acordo com as seguintes cláusulas e condições:

CLÁUSULA PRIMEIRA – DO OBJETO

1.1. Este COE tem por objeto implementar e regular o uso compartilhado de vias, por operação de Direito de Passagem, para a prestação do

serviço de transporte ferroviário de passageiros, de caráter regular, no trecho ferroviário que integra a Malha Nordeste sob concessão da **FTL,** no trecho de 23,45 km, compreendido entre o Km 391+800 e o Km 368+350, da Malha Nordeste, do Ramal Macau, do município de Parnamirim ao município de Nísia Floresta, no Estado do Rio Grande do Norte.

CLÁUSULA SEGUNDA – DO TRECHO

2.1 Conforme indicado no item II das Considerações Preliminares deste Contrato, as Partes acordam que o Trecho Ferroviário a ser utilizado pela CBTU, na prestação do transporte ferroviário de passageiros, compreende os municípios de Parnamirim, São José de Mipibu e Nísia Floresta, dentro do perímetro urbano apenas. O Trecho está compreendido entre os quilômetros, 391+800 e 368+350 da Malha Nordeste e totaliza 23,45 km.

2.2 Durante toda a extensão do objeto, encontram-se um total de 05 (cinco) Passagens de Nível, que serão compostas por suas respectivas sinalizações do tipo Cruz de Santo André com piscante, onde se faz presente indicações no sentido vertical.

CLÁUSULA TERCEIRA – DO CONTROLE DE TRÁFEGO

3.1 As Partes acordam, desde já, que para a circulação dos **TRENS URBANOS DE PASSAGEIROS DE NATAL – "TRENS DE PASSAGEIROS"** - serão adotados os seguintes procedimentos:

3.1.1 O controle de tráfego, durante o período de operação do trem de passageiros será de responsabilidade da CBTU, por meio de seu Centro de Controle Operacional - CCO, respeitado o que se define no item 3.1.2 a seguir;

3.1.2 O CCO da CBTU liberará "janelas" de circulação para a **FTL**, conforme tabela definida no Anexo 01 deste COE. Para fins de interpretação desta e das demais cláusulas e Anexo deste COE, "janelas"

correspondem à cessão de intervalo de tempo para FTL no Trecho destinado para o transporte dos passageiros da CBTU;

3.1.3 O controle da circulação no Trecho, dentro destas "janelas", será de responsabilidade exclusiva do CCO da CBTU;

3.1.4 A cada final de circulação diária, os Trens de Passageiros deverão ser recolhidos em desvio próprio, junto as Estações terminais do trecho, para permitir circulação livre e segura aos trens da **FTL**;

3.1.5 Após o período diário de operação dos trens de passageiros, o CCO da CBTU transferirá o controle da operação à FTL;

3.1.6 CBTU providenciará em todos os seus veículos e CCO a instalação de rádios transmissores, frequência VHF, com sistema de gravação, compatíveis com os utilizados pela **FTL**, para permitir a operação mútua, garantindo, com segurança, que ao dar início à circulação do material rodante no trecho, os trens da **FTL** estejam acomodados em seu pátio, com a existência de engates e/ou sistema equivalente que permita aos mesmos serem rebocados em caso de necessidade;

3.1.7 Toda comunicação operacional no trecho será gravada no CCO da CBTU;

3.1.8 Quando necessário, em casos emergenciais, os trens da **FTL** poderão circular fora das "janelas", devendo para isso serem obedecidos os procedimentos operacionais definidos no Anexo 02 deste COE;

3.1.9 As responsabilidades das operações ocorridas nas "janelas" cedidas pelo CCO da CBTU à **FTL** serão únicas e exclusivas desta última, desde que relacionados exclusivamente ao seu trem.

CLÁUSULA QUARTA – DO DESEMPENHO OPERACIONAL

4.1 Fica estabelecido que, as composições poderão trafegar em velocidade máxima autorizada (VMA) de 60 km/h no trecho entre a estação Parnamirim (Parnamirim/RN) e a Estação Papary (Nísia Floresta/RN), e de 10 km/h nas linhas secundárias e pátios de manobras.

4.1.1 A VMA acima estabelecida poderá ser revista anualmente pela CBTU, com base na capacidade necessária para atendimento aos atendimentos anuais estimados. A revisão da VMA deverá sempre ser no sentido de otimizar a operação com segurança.

4.2 Fica ainda esclarecido que, as métricas para medição de desempenho no trecho em questão estão atreladas ao tempo de deslocamento entre estações.

CLÁUSULA QUINTA – DA COMPOSIÇÃO DOS TRENS DE PASSAGEIROS

5.1. A CBTU declara, neste ato e na melhor forma de direito, que irá circular no Trecho com a seguinte composição:

5.1.1 Locomotivas com carro de passageiros e Veículos Leve sobre Trilhos (VLT) com combinações diversas (400 a 1200 passageiros), sendo destaque para o VLT composto por dois carros motores e um de passageiros equipados com ar condicionado, com passagem tipo "*gangway*", freio a disco e capacidade de transporte de 600 passageiros por VLT, com uma carga máxima de até 12.000 kgf por eixo;

5.1.2 O tráfego das composições de que trata o item 4.1 no trecho retro citado deverá ser autorizado da **ANTT** nos termos exigidos pela legislação aplicável.

CLÁUSULA SEXTA – DAS OBRIGAÇÕES DA CBTU

6.1 Sem prejuízo das demais disposições deste Instrumento, constituem obrigações da CBTU:

6.1.1 Prover durante sua vigência, a manutenção da via permanente bem como responsabilizar-se pela sinalização do trecho, aplicando serviços e materiais compatíveis com a circulação das composições que circularão no trecho; a manutenção da via permanente deverá estar em conformidade com as disposições da Resolução nº. 2748, de 12 de Junho de 2008 da ANTT, que dispõe sobre os procedimentos a serem adotados pelas Concessionárias de Serviços Públicos de Transporte Ferroviário de Cargas, no transporte de produtos perigosos;

6.1.2 A CBTU deverá realizar inspeção do trecho e, se necessário, correção de anomalias, antes do início do tráfego diário das suas composições. Inspeções regulares serão previamente agendadas com o responsável indicado pela **FTL** e, a correção das anomalias eventualmente verificadas deverá ser realizada dentro do prazo previamente definido entre as partes para este fim;

6.1.3 Não se opor ao processo de licenciamento e autorizações necessárias para utilização do trecho, que será utilizado pela FTL, desde que esta atenda a todas as suas responsabilidades previstas neste COE, respeitando os procedimentos registrados no Anexo 02 deste instrumento;

6.1.4 Responsabilizar-se por todo e qualquer dano material provocado por acidentes ferroviários, incluindo, mas não se limitando, pelo descarrilamento, avarias, tombamento de vagões, e outros, cujas causas, comprovadamente, estiverem associadas à operação no trecho objeto deste COE, devendo imediatamente, dar conhecimento à FTL, no prazo máximo de 01 (uma) hora, sobre o fato ocorrido e de imediato tomar providências para o restabelecimento do tráfego, sendo que, caso o tráfego não seja restabelecido no prazo máximo de 24 (vinte e quatro) horas a CBTU será responsável pelos atraso das cargas, estadia de vagões e indenizações em conformidade com os termos do item 9.6.1 deste COE;

6.1.5 Informar a **FTL,** no prazo máximo de 12hs (doze horas), contados de sua ocorrência, qualquer ato que possa colocar em risco ou ameaçar, seja de que forma e a que título for a integridade dos bens e/ou ativos que estejam sob a responsabilidade da **FTL**;

6.1.6 Operar, conforme às disposições estabelecidas no Regulamento Geral de Transportes e no Regulamento Geral de Operações vigentes, bem como no Procedimento Operacional – POP, definido no Anexo 02 deste instrumento;

6.1.7 Realizar a manutenção das composições sob sua responsabilidade através de um Plano de Manutenção, a qual deverá ser feita em local fechado, obedecendo a todas as exigências da legislação ambiental e da NR 13;

6.1.8 Ajustar previamente com a **FTL** qualquer alteração da circulação, comunicando com antecedência mínima de 48 (quarenta e oito) horas eventuais alterações no planejamento de circulação dos trens;

6.1.9 Providenciar para que o objeto deste COE seja executado rigorosamente de acordo com a legislação em vigor e nos termos ora estabelecidos;

6.1.10 Adotar as medidas necessárias e ações adequadas para evitar ou corrigir danos ao meio ambiente, porventura causados pelo Transporte de Passageiros, observada a legislação aplicável e as recomendações da ANTT específicas para o setor;

6.1.11 Garantir a segurança dos passageiros, nos dias de operação, inclusive embarque e desembarque, restringindo o acesso de terceiros às áreas operacionais (pátios e linhas de circulação) disponibilizando recursos de vigilância devidamente treinados e capacitados para a função;

6.1.12 Em caso de acidentes ferroviários, a CBTU deverá promover o socorro às vítimas por todos meios possíveis, devendo para tanto manter brigadas preparadas e treinadas para situações de emergência, bem como prestar a assistência que se fizer necessária a todas as vítimas e terceiros afetados em conformidade com os termos do Regulamento de Transporte Ferroviário;

6.1.13 Garantir que, onde houver passagens em nível, em áreas urbanas, dentro do trecho operado, que estas estejam em conformidade à legislação vigente, sendo a CBTU responsável pela manutenção dos equipamentos das PN's;

6.1.14 Responsabilizar-se, exclusivamente, por todos os prejuízos e danos que a operação do transporte ferroviário de passageiros causar a terceiros e à FTL, ou ressarcir à FTL se o restabelecimento do tráfego tiver sido feito às expensas deste último em até 90 (noventa) dias corridos, contados da data da ocorrência;

6.1.15 Pagar todos os tributos ou taxas eventualmente incidentes sobre os bens disponibilizados, bem como para a operacionalização do trecho objeto deste COE;

6.1.16 Responsabilizar-se, quando necessário, pela sinalização e desvio do trânsito ao longo do Trecho, em especial, no momento em que forem realizados obras ou serviços de manutenção ou conservação;

6.1.17 Não se exonerar das responsabilidades decorrentes deste contrato, obrigando-se, desde já, a cumprir integralmente o disposto na legislação em vigor, em especial, nas normas da **ANTT,** bem como aquelas que vierem a ser instituídas durante a vigência deste COE;

6.1.18 Providenciar e manter em vigor todas as licenças e autorizações necessárias para a perfeita operação;

6.1.19 Utilizar pessoal qualificado e em número suficiente para o fiel cumprimento das obrigações estabelecidas neste instrumento. A CBTU será a única responsável pelas obrigações decorrentes dos contratos de trabalho de seus empregados e contratados, inclusive por eventuais inadimplementos trabalhistas em que possa incorrer, não podendo ser arguida solidariedade da **FTL,** nem responsabilidade subsidiária, não existindo vínculo empregatício entre a **FTL** e os empregados ou contratados da CBTU, responsabilizando-se em caso de passivos, pela assunção da lide e ressarcimento de eventuais despesas;

6.1.20 Não se eximir das responsabilidades decorrentes deste COE, vedado transferi-las a terceiro(s), obrigando-se, desde já, a cumprir integralmente o disposto na legislação em vigor, em especial, nas normas, resoluções e determinações da **ANTT**;

6.1.21 A **CBTU** assume integralmente a responsabilidade sobre eventuais acidentes decorrentes da operação de transporte de passageiros, inclusive todo e qualquer custo e despesa de cunho indenizatório em decorrência dos danos causados em eventuais ocorrências e acidentes ferroviários que envolvam as Partes, seus ativos e /ou terceiros;

6.1.22 Para todos os fins deste COE, considera-se como acidente ferroviário a ocorrência que, com a participação direta de veículo ferroviário, provocar danos a este, a pessoas, a outros veículos, a instalações, a obras de arte, a via permanente, ao meio ambiente e, desde que ocorra a paralisação do tráfego, a animais, em conformidade com a Resolução ANTT 1.431/2006;

6.1.23 A **CBTU** se compromete a entregar para a FTL a documentação necessária à execução das obras de duas estações ferroviárias, quais sejam **(i) Estação Boa Esperança => km 390+100; (ii) Estação Cajupiranga => km 388+350; (iii) Estação São José de Mipibu => km 370+290 e (iv) Estação Papary => km 368+350**. A documentação deverá seguir os trâmites estabelecidos na Resolução ANTT 2.695 de 13 de maio de 2008.

CLÁUSULA SÉTIMA – DAS OBRIGAÇÕES DA FTL

7.1 Sem prejuízo das demais disposições deste COE, constituem obrigações da **FTL**:

7.1.1 Cumprir o horário de operação no período pré-estabelecido, conforme Anexo 01 deste instrumento e desde que possível, garantir que em quaisquer imprevistos de atrasos, quebras do equipamento e outros que provoquem interrupções da linha, o trecho operado seja liberado até o término da "janela" concedida;

7.1.2 Providenciar para que o objeto deste COE seja executado rigorosamente de acordo com a legislação em vigor e nos termos ora estabelecidos;

7.1.3 Informar ao CCO/CBTU/STU-NAT quaisquer anormalidades no trecho assim que constatadas, suspendendo o tráfego se as condições não estiverem adequadas à circulação até que sejam realizadas as intervenções necessárias;

7.1.4 Apresentar Plano de Atendimento de Emergência à CBTU a fim de ser implementado quando se fizer necessário;

7.1.5 Obedecer ao seu Regulamento de Operações Ferroviárias (ROF), bem como todas as normas exigíveis para o desenvolvimento da operação mútua no trecho, inclusive as normas que regulamentam o setor do transporte ferroviário, incluído as já estabelecidas pela **ANTT** e aquelas que vierem a ser instituídas durante a vigência deste COE;

7.1.6 Ajustar previamente com a CBTU qualquer alteração da circulação, comunicando com antecedência mínima de 02 (duas) horas as alterações no planejamento de circulação dos trens;

7.1.7 Informar à CBTU, para fins de cumprimento ao estabelecido na Resolução **ANTT** nº 1.431/2006, por meio dos números de telefone do Centro de Controle Operacional – CCO da CBTU, a serem oportunamente indicados, no prazo máximo de 60 (sessenta) minutos, a contar do momento da ocorrência, qualquer acidente ferroviário que, com a participação direta de veículo ferroviário, provocar danos a este, a pessoas, a outros veículos, a instalações, a obras-de-arte, à via permanente, ao meio ambiente, a animais e desde que ocorra paralisação do tráfego;

7.1.8 Sem prejuízo à comunicação telefônica, enviar preenchido, por fax ou e-mail indicados, no prazo de 02 (duas) horas o formulário anexo à referida Resolução, com todas as informações exigidas e outras adicionais que se fizerem necessárias, inclusive em razão de novas normas aplicáveis que vierem a ser editadas;

7.1.9 A FTL poderá, na forma acordada com a CBTU, fazer inspeções nos Trens de Passageiros para verificar o cumprimento das obrigações previstas no presente COE.

CLÁUSULA OITAVA – DO VALOR DA CONTRAPARTIDA

8.1 Fica ajustado entre as partes que todas as despesas com manutenção e conservação do trecho utilizado mutuamente pelas Partes, correrão por conta exclusiva da CBTU. Para a realização da manutenção a CBTU deverá observar a planilha anual de manutenção na qual constarão os itens a serem mantidos e plano de ação a ser apresentado pela CBTU o qual deverá a ser aprovado pela FTL.

CLÁUSULA NONA – DAS RESPONSABILIDADES DAS PARTES

9.1 A CBTU é responsável pela utilização, funcionamento, conservação e manutenção do trecho utilizado pelas suas composições e pela prestação, adequação, qualidade e desempenho do transporte de passageiros, devendo arcar diretamente com todos os custos, despesas, compensações e indenizações decorrentes de tal utilização, funcionamento, conservação e manutenção dos bens. Fica expressamente vedada a terceirização da operação e cessão de qualquer área do trecho cedida pela FTL à CBTU.

9.2 A CBTU será responsável pelos eventuais acidentes que seus ativos, empregados, prepostos ou contratados derem causa durante a prestação do serviço de transporte de passageiros, e indenizará a **FTL** por quaisquer danos decorrentes de demanda ou reclamação movida por terceiros contra a mesma,

relacionados à lesão corporal ou morte de qualquer pessoa empregada ou não, incluindo visitantes, clientes, autoridades e prestadores de serviços de um modo geral.

9.3 Sempre que acontecer outras ocorrências ferroviárias no trecho objeto deste contrato, a retomada da circulação das composições deverá ser precedida de uma inspeção no trecho, na forma julgada adequada pelas partes, se necessário em auto de linha, no menor prazo possível.

9.4 As operações de intercâmbio nas linhas objeto deste COE serão realizadas de acordo com o Procedimento Operacional ajustado entre as Partes constante no Anexo 02 deste instrumento.

9.5 As partes obedecerão às Velocidades Máximas Autorizadas ("VMA's") bem como as restrições de velocidade no trecho, ajustadas entre as partes. Fica ajustado desde já que a velocidade dos trens da CBTU respeitará os parâmetros de Via Permanente estipulados ou a serem indicados pela ANTT.

9.6 A responsabilidade sobre eventuais anomalias e/ou acidentes, nos aspectos técnicos e de avaria, será imputada à PARTE causadora, apurada por uma Comissão Permanente de Apuração de Acidentes – CPAA, conforme previsto no item 9.7, e devidamente comprovada por laudo técnico conclusivo no prazo máximo de 20 (vinte) dias consecutivos, contados a partir da data da ocorrência, observando-se:

(i) As ocorrências no trecho objeto deste COE cuja causa raiz seja imputável ao material rodante, serão de responsabilidade da parte detentora do material, que deverá se demandar paralisação do tráfego ferroviário, de imediato, tomar todas as providências para o seu pronto restabelecimento;

(ii) As ocorrências cuja causa raiz sejam imputáveis ao estado da via permanente serão de responsabilidade conforme exposto a seguir:

a. Caso seja constatado pela CPAA que a causa do acidente seja decorrente de falta de manutenção da via permanente para as condições previstas na alínea 1, item 6.1 da cláusula sexta, a responsabilidade do acidente será da CBTU.

(iii) As ocorrências cuja causa raiz seja comprovadamente decorrentes de falha na condução (Equipagem) do trem, serão de responsabilidade da PARTE responsável pela Equipagem;

(iv) 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 atingidos, conforme o caso;

(v) Sem prejuízo das disposições acima, as ocorrências serão de responsabilidade da PARTE causadora do acidente.

9.6.1 As responsabilidades imputadas às PARTES, quando responsável pela causa raiz do acidente se referem:

(i) às despesas com a recuperação e/ou substituição do material rodante;

(ii) às mercadorias destruídas e/ou danificadas;

(iii) aos danos diretos causados aos prepostos, empregados, contratados e/ou terceiros, suportando, integral e exclusivamente, a qualquer tempo, as indenizações de ordem trabalhista (apenas acidentes de trabalho) e/ou cível, bem como os encargos judiciais decorrentes, inclusive aqueles oriundos de danos ao meio ambiente, multas, laudos e recuperação dos danos ambientais, sendo certo que o aqui disposto não configura, sob hipótese alguma, vínculo

empregatício entre os empregados de uma PARTE em relação à outra;

(iv) Na hipótese de uma PARTE ser demandada judicialmente, a qualquer tempo, em razão de atos praticados, direta ou indiretamente, pela outra PARTE, decorrentes da execução do presente Contrato, obriga-se esta a intervir voluntariamente no feito, pleiteando a exclusão da PARTE inocente da lide e assumindo a responsabilidade integral e exclusiva pelo pagamento e providências reclamadas. Caso não se opere a referida exclusão, a PARTE considerada culpada responderá pelo pagamento e cumprimento integral da decisão judicial, ou ressarcimento após o trânsito em julgado à outra PARTE, se for o caso, desde que notificada, citada ou intimada do fato. A PARTE demandada obriga-se a comunicar a ocorrência à outra PARTE em até 5 (cinco) dias consecutivos a contar da data do recebimento da intimação, do auto de infração, da citação ou da notificação.

9.6.2 Em caso de acidente e/ou anomalias eventualmente ocorridas nas operações reguladas por este instrumento, a CBTU avisará de imediato à **FTL,** a fim de que esta última envie seu(s) representante(s) ao local do sinistro, para que, em conjunto, seja feita a investigação das suas causas. Caso a **FTL** não seja avisada do acidente pela CBTU, no prazo de 24 (vinte e quatro) horas, contados do seu acontecimento, não lhe poderá ser imputada qualquer responsabilidade pelo acidente, bem como por suas consequências.

9.7 Para fins do estabelecido nos itens acima, a CBTU indicará, em até 15 dias, 03 (três) representantes do seu quadro técnico para participarem da Comissão Permanente de Apuração de Acidentes – CPAA. A **FTL** indicará seus representantes para participar da CPAA caso manifeste interesse em voltar a operar carga no trecho. Estes representantes serão considerados membros permanentes da CPAA. Os representantes permanentes poderão designar por escrito, outras pessoas do quadro técnico de suas empresas para substituí-los na apuração dos acidentes.

9.8 Caso a CBTU ou a **FTL** posterguem, injustificadamente, por sua culpa exclusiva, a apuração das causas do acidente e o prazo acima estipulado no item 9.6 não seja cumprido, fica certo e ajustado que a PARTE inadimplente deverá reembolsar a outra PARTE os valores, devidamente comprovados, que forem apresentados pela outra PARTE.

9.9 Caberá à PARTE que sofrer a avaria a decisão sobre o local onde serão executados os serviços de reparo.

9.10 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 a indenização compatível com o valor de mercado do bem avariado.

9.11 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 incorridas com trens socorro para desimpedimento da linha, despesas de remoção ou como reacondicionamento de carga, e despesas com cumprimento de exigências legais cabíveis – serão de responsabilidade da PARTE que der causa ao acidente.

9.12 Em caso de danos a terceiros e clientes devido a acidente, o ressarcimento das despesas, bem como a responsabilidade civil pelo acidente, serão imputadas à PARTE que deu causa direta ao mesmo. Ressalvando-se aqui que, na ocorrência de acidentes relacionados à Manutenção do trecho objeto deste Contrato, toda e qualquer responsabilidade será imputada à CBTU.

9.13 Na hipótese de culpa concorrente da **CBTU** e da **FTL**, os prejuízos totais por estes sofridos e/ou causados a seus clientes serão suportados pelas partes proporcionalmente à responsabilidade de cada uma, conforme apurado em laudo elaborado pelas partes ou mediante perícia administrativa e/ou judicial.

9.13.1 A cobrança de ressarcimento de perdas e danos pela **FTL** em relação à **CBTU** deverá obedecer ao seguinte Procedimento de Indenização:

(i) A **FTL** deverá enviar para a **CBTU** os seguintes documentos: (i) carta do cliente com memória de cálculo solicitando a indenização da carga e do frete pago; (ii) cópia da Nota Fiscal que acompanhava a mercadoria no momento do transporte; (iii) cópia do DCL emitido para o transporte; (iv) cópia dos tíquetes de pesagem na origem e no destino, se aplicável;

(ii) A **CBTU** terá o prazo máximo de 15 (quinze) dias contados da data de recebimento de toda a documentação relacionada na alínea (i) acima para aceitar ou contestar tecnicamente a cobrança. Caso a CBTU não o faça neste prazo, será considerada devedora dos valores cobrados pela **FTL**, a qual poderá compensar tais valores com qualquer outro valor devido à **CBTU** em razão deste Contrato, após anuência prévia da outra parte;

(iii) Havendo divergência entre as PARTES, o processo de indenização será submetido à CPAA, que terá o prazo máximo de 10 (dez) dias consecutivos para se pronunciar a respeito;

(iv) Após acordo entre a FTL e a CBTU quanto aos valores da indenização, a parte devedora terá o prazo de 15 (quinze) dias, contado da data de emissão do documento de cobrança pela parte credora, para efetuar o pagamento correspondente;

(v) Em caso de acidente que cause danos, perda total ou parcial da carga transportada pela FTL, a **CBTU** deverá ressarcir a FTL dos prejuízos reclamados por seu cliente, quando for a CBTU responsável pelo acidente.

9.14 Havendo a parte credora efetuado a venda do salvado e/ou da carga proveniente do acidente ou objeto de recusa pelo cliente, o seu resultado será descontado do valor devido pela outra PARTE, a título de indenização, desde que este valor tenha feito parte do montante total cobrado.

CLÁUSULA DÉCIMA – DA GESTÃO E FISCALIZAÇÃO

10.1 A CBTU designará um Gestor e um Fiscal, no prazo de 15 (quinze) dias contados da assinatura da presente Concessão, sendo suas deliberações suficientes para o cumprimento das obrigações de rotina. Tais deliberações serão comunicadas à **FTL** e havidas como parte integrante e complementar do presente instrumento.

10.2 Caso manifeste interesse em voltar a operar carga no trecho, a **FTL** designará um Gestor e Fiscal, no prazo de 15 (quinze) dias contados da manifestação. As deliberações para o cumprimento das obrigações de rotina passarão a ser feitas em conjunto entre as partes.

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA – DA VIGÊNCIA

11.1 Este Contrato terá vigência correspondente ao prazo da Concessão da FTL, ou seja, até 31 de dezembro de 2027. A CBTU deverá comunicar à FTL o inicio do tráfego das suas composições no trecho objeto deste COE.

CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA – DA DENÚNCIA E RESCISÃO

12.1 Este Contrato poderá ser denunciado por qualquer das Partes, mediante comunicação por escrito, com antecedência mínima de 30 (trinta) dias, sem pagamento de qualquer indenização, devendo ser precedido eventuais acertos de contas, nos seguintes casos:

12.1.1 Descumprimento por qualquer **Parte** de qualquer cláusula deste Contrato, desde que o descumprimento constatado não seja sanado no prazo de 90 (noventa) dias pela Parte que lhe deu causa, assegurado o direito de ampla defesa;

12.1.2 Encampação pelo poder concedente, ou seja, a retomada do serviço pela **ANTT** durante o prazo de autorização, por motivo de interesse público nos termos da legislação em vigor;

12.1.3 Caducidade da autorização da **ANTT** nos termos previstos na legislação em vigor, e;

12.1.4 Determinação expressa da **ANTT**.

12.2 Em caso de cancelamento ou revogação da concessão pelo Poder Concedente, fica desde já acordado, o objeto deste Contrato Operacional Específico, será devolvido à União e a CBTU, se ainda interessada na continuação da prestação do serviço de passageiro, estará submetida à negociação com o Poder Concedente.

CLÁUSULA DÉCIMA TERCEIRA – DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

13.1 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 (Lei nº 10.406/2002), devendo, para tanto, comunicar a ocorrência do fato de imediato à outra parte e informar os feitos danosos do evento.

13.1.1 Constatada a ocorrência de caso fortuito ou de força maior, ficarão suspensas, enquanto estas perdurarem, as obrigações que as partes ficarem impedidas de cumprir.

13.2 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, salvo nos casos de acidentes que deverão ser realizadas imediatamente.

13.3 O não exercício, pelas **Partes**, de quaisquer dos direitos ou prerrogativas previstos neste Termo, 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.

13.4 As partes comprometem-se, nos casos omissos e de eventuais dúvidas suscitadas na execução do presente pacto, a buscar consenso no prazo de 10 (dez) dias, antes de recorrerem à via judicial.

13.5 A responsabilidade da FTL, além daquelas definidas neste instrumento limita-se à cessão de intervalo de tempo ("janela") no Trecho, para o transporte dos passageiros, sendo a operação de responsabilidade da CBTU, não tendo a FTL responsabilidade sobre qualquer vínculo estabelecido entre a

CBTU e a(s) empresa(s) ou entidades que venham a ser contratadas pelo mesmo, e/ou empregados, contratados e prepostos.

13.6 A **FTL** poderá, conforme seus procedimentos padrões, realizar inspeções, com prévio aviso, a fim de verificar se as normas de operação, de manutenção, bem como se os requisitos legais e ambientais estão sendo cumpridos em conformidade com a legislação e padrões legais.

13.7 A FTL poderá solicitar a interrupção da operação no trecho objeto deste COE quando constatado quaisquer das condições de operação e segurança aqui destacadas e/ou dos Regulamentos vigentes sejam descumpridas pela CBTU e desde que, tendo as Partes, em reunião provocada pela FTL, ajustado prazos para regularização das não conformidades, os mesmos não tenham sido cumpridos.

13.8 A CBTU é a responsável pela circulação dos trens de passageiros no trecho objeto deste instrumento, sendo sempre o único responsável pelos acidentes que comprovadamente ocorrerem desta operação e indenizará a **FTL** por quaisquer danos decorrentes de demanda ou reclamação movida por terceiros relacionados à lesão corporal ou morte de qualquer pessoa empregada ou não, incluindo visitantes, clientes, autoridades e prestadores de serviços de um modo geral, desde que as mesmas sejam comprovadamente decorrentes de atos e ou ações de responsabilidade da CBTU.

13.9 Caso haja algum dano de cunho ambiental causado pela operação da CBTU, esta será o responsável pela comunicação aos órgãos competentes bem como, assumirá exclusiva responsabilidade, pelo tratamento e recuperação de todos os danos causados.

13.10 Caso o dano acima especificado seja causado pela operação dos trens de cargas da FTL, esta será a responsável pela comunicação aos órgãos competentes bem como, assumirá exclusiva responsabilidade, pelo tratamento e recuperação de todos os danos causados.

13.11 Fica desde já ajustado entre as partes que o referido contrato tão logo assinado será imediatamente submetido à análise e manifestação da ANTT.

13.12 Pelas obrigações e compromissos aqui assumidos as Partes poderão estabelecer contrapartidas de uma em relação a outra, as quais deverão ser formalizadas através de termo aditivo ao presente contrato, se necessário.

CLÁUSULA DÉCIMA QUARTA – DA CESSÃO DE DIREITOS E OBRIGAÇÕES

14.1 É vedado à CBTU ceder, transferir, ou sublocar, de maneira parcial, temporária, gratuita ou onerosa, o trecho objeto do presente instrumento.

CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA – DO FORO

15.1 As partes elegem o Foro da Seção Judiciária do Ceará – Justiça Federal como o único competente para dirimir as questões decorrentes deste Termo, com renúncia expressa a qualquer outro, por mais privilegiado que seja.

E, por estarem assim justas e contratadas, assinam as partes este contrato, em 03 (três) vias de igual teor e forma, para um só efeito, na presença das testemunhas abaixo, para que produza seus jurídicos e regulares efeitos, o qual obriga as partes a qualquer título, sendo aplicável ao presente acordo os termos da Lei Federal nº 10.233/2001.

Fortaleza, 01 de Outubro de 2020.

FERROVIA TRANSNORDESTINA LOGISTICA S/A

JORGE LUIZ MELLO
Diretor-Presidente

MARCELLO BARRETO MARQUES
Diretor Comercial e de Operações

COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS

JOSÉ MARQUES DE LIMA
Diretor-Presidente

PEDRO AUGUSTO CUNTO DE ALMEIDA MACHADO
Diretor de Planejamento e Relações Institucionais

TESTEMUNHAS

NOME: ROBERTO JORGE BRAUN VIEIRA NETO
CPF: 028.046.863-67

Roberto Jorge Braun Vieira Neto
OAB/CE 27646

NOME: ANTONIO DE PÁDUA DA SILVA FERREIRA
CPF: 231.869.683-72

ANEXO 01

QUADRO DE HORÁRIOS DAS "JANELAS" PARA OPERAÇÃO

JANELA PREFERENCIAL	
JANELA SECUNDÁRIA	

ANEXO 02

PROCEDIMENTO OPERACIONAL- POP

ASSUNTO: Licenciamento e circulação dos Trens de Passageiros pertencentes a CBTU - COMPANHIA DE TRENS URBANOS DE NATAL, no trecho ferroviário compreendido no Município de Natal.

1 – OBJETIVO:

Estabelecer procedimentos para o licenciamento e a circulação dos Trens de Passageiros em Natal, trecho de 23,45 km compreendido entre o Km 391+800 e o Km 368+350.

2 – DESTINATÁRIOS:

São destinatários do presente Procedimento Operacional – POP

a) Pela GTA (Gerência de Transportes de PARNAMIRIM/CAJUPIRANGA-RN): (Gerente, Controlador de CCO, Agentes de Estação, Operadores de Trem, Manobradores);

b) Pela Ferrovia Transnordestina - COCTE, COPT, GEVIP, CCO.

3 – VIGÊNCIA:

A vigência deste POP contar-se-á a partir do início da operação do GTA.

4 – DESCRITIVO:

Com o início da circulação dos Trens de Passageiros, o trecho compreendido entre as Estações de Parnamirim (Parnamirim/RN), km 391+800, e Papary (Nísia Floresta/RN), km 368+350, numa extensão de 23,45 Km, ficará sob total controle da GTA no seu horário de operação.

Não existe circulação de trens de carga no referido trecho compartilhado.

Para tanto serão estabelecidas "janelas horárias" para o acesso desses trens, caso a FTL manifeste desejo de operar trens de carga no referido trecho.

5 – HORÁRIO DE CIRCULAÇÃO DOS TRENS DE PASSAGEIROS:

No cenário inicial de circulação dos Trens de Passageiros haverá uma "operação branca" (operação de teste), que funcionará fora dos que são considerados horários de pico da manhã (06:00 às 08:00 horas) e tarde/noite (16:00 às 19:00 horas). Assim sendo funcionará o VLT no intervalo horário de 08h00min às 16h00min de segunda a sexta-feira.

Após essa fase inicial de testes, a circulação de Trens de Passageiros se dará nos turnos da manhã, tarde e noite, com horários a serem definidos e informados.

6 – CIRCULAÇÃO DOS TRENS DE PASSAGEIROS:

A circulação do VLT dar-se-á entre a Estação Parnamirim até a Estação Papary, sendo a Estação de Parnamirim, provisoriamente como único local para a realização dos cruzamentos, quando estiver obedecendo completamente à grade horária elaborada.

7 – COMUNICAÇÃO:

Toda a comunicação operacional nos Trens de Passageiros da CBTU/STU-NATAL será feita através do rádio VHF, incluindo, principalmente, o licenciamento, seja para o VLT ou para o trem de carga.

Será terminantemente proibido o trato de assuntos que não tenham qualquer interesse operacional através do rádio VHF, devendo ser utilizado outro meio para tal, evitando, desta forma, que haja congestionamento nas comunicações, induzindo dúvidas no entendimento das mensagens operacionais.

É expressamente proibida a utilização dos equipamentos de comunicação por pessoas não-treinadas e não-autorizadas para tal.

Os empregados treinados e autorizados a operar os equipamentos de comunicação não podem, conscientemente, transmitir comunicação contendo alarmes falsos, mensagens desnecessárias, irrelevantes ou inteligíveis, nem utilizar linguagem obscena, profana, gírias ou brincadeiras, o que constitui FALTA GRAVE.

Terão prioritariamente acesso ao rádio VHF, os operadores do CCO, os operadores dos Trens de Passageiros, os agentes de estação (quando em atividade nas estações) e os agentes de manobras (quando em atividade nos pátios das estações).

8 – LICENCIAMENTO:

Todo o processo de licenciamento, tanto para a circulação do VLT, bem como para a circulação do trem de carga, será de competência do CCO – Centro de Controle Operacional da CBTU, que através do rádio VHF emitirá a licença diretamente aos maquinistas.

Visando dar maior agilidade ao processo, não haverá emissão de qualquer documento impresso relativo à licença. Para tanto, toda a conversação relativa ao licenciamento, bem como qualquer diálogo referente à circulação do VLT ou do trem de carga serão devidamente gravados em equipamento próprio, que ficará instalado no CCO para futuras consultas.

8.1 – PADRONIZAÇÃO DE DIÁLOGOS OPERACIONAIS:

Para melhor compreensão das mensagens operacionais, os diálogos entre o pessoal envolvido deverão obedecer a um padrão, evitando, com isso, interpretações equivocadas.

A emissão de qualquer mensagem deverá ser precedida das seguintes informações:

Operador dos Trens de Passageiros:

Prefixo dos Trens de Passageiros.

Local onde se encontra (estação).

Setor a que se dirige (CCO, estação), pronunciando a palavra "câmbio".

Operador do CCO:

Nome do operador.

CCO.

Prefixo dos Trens de Passageiros ou estação a que se dirige, pronunciando a palavra "câmbio".

Agente de Estação ou de Manobra:

Nome do Agente.

Local onde se encontra (estação).

Setor a que se dirige (CCO, estação), pronunciando a palavra "câmbio".

Ao final do diálogo operacional, é necessário que o último participante a falar pronuncie a seguinte frase: "câmbio final e desligando".

Além do pessoal acima mencionado, poderá fazer uso do rádio VHF, o pessoal da via permanente, quando da execução de serviços de manutenção na via, e o pessoal de oficina quando realizando reparos no material rodante (Trens de Passageiros) no trecho, os agentes de segurança operacional e as equipes de sistemas fixos desde que o procedimento padrão acima seja fielmente obedecido, não fugindo à regra expressa.

A seguir exemplos de comunicação a serem seguidos

VLT 0101:

VLT 0101 / Nome do operador / Estação Central / chamando CCO / câmbio;

CCO: Nome / CCO / atendendo Trem de Passageiros 0101 na Estação Central/câmbio;

VLT 0101:

VLT 0101 pede autorização para circular da Estação Parnamirim até Estação Cajupiranga/Câmbio;

CCO:

CCO autoriza Trem de Passageiros 0101 a circular da Estação Parnamirim até Estação Cajupiranga (cruzamento, ordens restritivas, observações etc.) devendo partir da Estação xxxxx às xx horas e um minuto/câmbio.

Trem de Passageiros 0101:

Trem de Passageiros 0101 confirma autorização recebida para circular da Estação xxxxx ou xxxxxx até Estação xxxxxxx ou xxxxxx (cruzamento, ordens restritivas, observações, etc.) Trem de Passageiros partindo da Estação xxxxxxxxxx às dez horas e um minuto/câmbio final e desligando.

CCO:

CCO/autoriza trem ou VLT nº (000) a circular da Estação xxxxxxxxx até Estação xxxxxxxxxxxx (cruzamento, ordens restritivas, observações, etc.) devendo partir da Estação xxxxxxxx às xxxxxxx horas e quinze minutos/câmbio;