

Carta nº 286/GEARC-GACAC/17

Belo Horizonte, 13 de maio de 2019.

ANTT
50510.312636/2019-38
13/05/2019

Ao Senhor

ALEXANDRE PORTO MENDES DE SOUZA

Superintendente de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas

Assunto: Encaminha o Primeiro Termo Aditivo ao Contrato Operacional Específico ("COE") firmado entre a FNS e a EFC (VALE)

Prezado Senhor Superintendente,

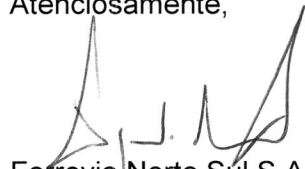
Fazemos referência ao art. 7, parágrafo 1º da Resolução nº 3.695/2011 que determina a obrigação de encaminhamento à ANTT de cópia dos COE's e eventuais aditivos realizados nos mesmos, em até trinta dias após a sua formalização.

Nestes termos, em cumprimento às obrigações impostas pelo citado artigo, vimos por intermédio da presente manifestação encaminhar cópia do Primeiro Termo Aditivo ao Contrato Operacional Específico firmado entre a Ferrovias Norte-Sul S.A. e a Estrada de Ferro Carajás ("EFC").

Importante observar que não obstante a data do presente COE ser o dia 22 de janeiro de 2019, a efetiva assinatura do Termo Aditivo em questão apenas foi concluída no começo deste mês de maio, após passar por fases de validação, governança e aprovação nos Conselhos de Administração da VLI e da VALE, por se tratar de partes relacionadas em razão da sua composição acionária.

Ante ao exposto, e uma vez cumprida as obrigações regulatórias previstas, colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais que porventura se apresentem necessários, de forma que despedimo-nos renovando votos de elevada estima e consideração

Atenciosamente,



Ferrovias Norte Sul S.A.
Gerência de Regulatório

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

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

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

CONSIDERANDO

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

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







CLÁUSULA PRIMEIRA – DO OBJETO

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

CLÁUSULA SEGUNDA – DAS ALTERAÇÕES

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

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

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

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

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

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

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

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



CLÁUSULA TERCEIRA – DAS ALTERAÇÕES

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

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

Rio de Janeiro, 22 de janeiro de 2019.

VALE S.A.

Nome: Peter Poppinga
Cargo: Diretor-Executivo

Nome: Luciano Siani Pires
Cargo: Diretor-Executivo

FERROVIA NORTE-SUL S.A.

Nome: _____
Cargo: _____

Nome: _____
Cargo: _____

TESTEMUNHAS

Nome: Rafael Mesquita P. Nogueira
CPF: 058.742.446-91

Nome: _____
CPF: _____



Vitória, 07 de outubro de 2014



À VLI Multimodal S.A.

Aos cuidados de: Sr. Leonardo Paiva

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

Referencia: Vale-018-F-10-2014

Prezado,

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

1. Identificação das responsabilidades no ciclo:

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

2. Utilização do THP:

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

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

3. Tempo da Ferrovia Transnordestina (FTL):

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

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

Atenciosamente,

Ricardo Gomes
Gerente Planejamento Logístico
de Carga Geral e Carvão



Workshop Modelo Dispersão Carga Geral Sistema Norte

Unidade de Negócio: Carga Geral Vale

Responsável: Rafael Rocha

Data de realização:

10/09/14

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

Check-list inicial

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

S / N

N

Apresentado a todos o objetivo do workshop

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

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

Como pontos principais foram discutidos:

- Identificação das responsabilidades no ciclo:

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

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

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

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

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

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

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

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

- Utilização do THP:

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

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

- Tempo da FTL:

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

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

NOVAS AÇÕES

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