

CONTRATO OPERACIONAL ESPECÍFICO – COE

Pelo presente instrumento particular de contrato de uso mútuo de infraestrutura ferroviária e de recursos operacionais e outras avenças (“COE”), as partes abaixo (conjunta e indistintamente denominadas “Partes”):

RUMO MALHA CENTRAL S.A., pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 33.572.408/0001-97, com sede na Avenida Brigadeiro Faria Lima nº 4100, andar 15, Sala 05, Itaim Bibi, CEP: 04.538-132, neste ato representada na forma de seu Estatuto Social, adiante denominada “RUMO”;

FERROVIA NORTE SUL S.A., pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 09.257.877/0001-37, com sede na Avenida dos Portugueses S/N, Praia do Boqueirão, São Luis, MA, adiante denominada “FNS”.

CONSIDERANDO QUE:

- i. a FNS é a empresa Subconcessionária dos serviços públicos de transporte ferroviário de cargas na malha ferroviária entre os Municípios de Açailândia (MA) e Porto Nacional (TO), por força do Contrato de Subconcessão com Arrendamento celebrado com a União Federal por intermédio da Agência Nacional de Transportes Terrestres (“ANTT”), e com a VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. (“VALEC”) como interveniente subconcedente, em 20 de dezembro de 2007, e seus respectivos aditivos contratuais;
- ii. a RUMO é a empresa Subconcessionária dos serviços públicos de transporte ferroviário de cargas associado a exploração de infraestrutura ferroviária no trecho entre Porto Nacional (TO) e Estrela d'Oeste (SP), por força do Contrato de Subconcessão para a Exploração e o Desenvolvimento do Serviço Público de Transporte Ferroviário de Carga celebrado com a União Federal, por intermédio da ANTT, e com a VALEC como interveniente subconcedente, em 31 de julho de 2019 (“Subconcessão Rumo”);
- iii. a Resolução nº 5.943, de 1º de junho de 2021 da ANTT, que aprova o Regulamento das Operações de Direito de Passagem e Tráfego Mútuo, visando à integração do Sistema Ferroviário Nacional, dispõe sobre os procedimentos de operações de Tráfego Mútuo e Direito de Passagem visando à integração do sistema ferroviário federal;
- iv. a necessidade de se firmar um Contrato Operacional Específico (“COE”) para regular, unicamente, o transporte de trilhos da Vale S.A, com destinação a construção da FICO – Ferrovia de Integração Centro Oeste, o qual demanda o compartilhamento ferroviário com a RUMO, sendo o COE imprescindível para o usuário (VALE).
- v. as Partes estão em discussão, sob interveniência da ANTT, acerca das condições para celebração de um COE bilateral de longo prazo, situação distinta do que se abarca no presente instrumento, certo de que a celebração deste Contrato não configura qualquer renúncia e/ou novação aos temas em discussão perante a ANTT
- vi. A FNS e a RUMO, com a finalidade de atingir os objetivos expressos nos “considerandos” anteriores determinam os pontos de interseção das ferrovias, conforme estabelecido neste instrumento, exclusivamente relacionados ao Direito de passagem da FNS para acesso ao trecho sob subconcessão da RUMO correspondente.

RESOLVEM as Partes firmar o presente **CONTRATO OPERACIONAL ESPECÍFICO** (“Contrato” ou “COE”), mediante as cláusulas e condições que seguem.

CLÁUSULA PRIMEIRA - DEFINIÇÕES

DS
BD

DS
GP

DS
FNS

DS
RUMOM

1.1. **Definições.** Os termos a seguir têm, quando empregados neste Contrato com iniciais maiúsculas, os significados que ora se lhes atribui, exceto se entendimento diverso for indicado expressamente ou requerido pelo contexto, entendido que a definição de vocábulo no singular aplica-se ao plural e vice-versa. Para os demais termos deste Contrato, deve-se considerar a linguagem e terminologia próprias empregadas no âmbito ferroviário e na resolução nº 5.943/2021:

“**AMV**”: É o aparelho de mudança de via.

“**ANTT**”: Agência Nacional de Transportes Terrestres, órgão federal de fiscalização e regulamentação vinculado ao Ministério da Infraestrutura.

“**Área de Descarga**” compreende a área localizada na linha tronco do trecho da RUMO, do km 1.223+120 ao km 1.223+240, sob gestão da RUMO que será cedida para **Infra S.A.**, sob interveniência da Vale S.A., e permitirá a descarga dos Produtos.

“**CCO**”: É o Centro de Controle Operacional, responsável pelos licenciamentos dos trens nos Trechos definidos neste Contrato.

“**COE**” ou “**Contrato**”: O presente Contrato Operacional Específico.

“**Cessão da Área de Descarga**” compreende o documento a ser formalizado entre RUMO e Infra S.A., sob interveniência e anuência da Vale S.A. Este documento conterá o Projeto de Área de Descarga e condições de segurança e operação exigidas pela RUMO

“**Direito de Passagem**”: É a operação em que uma concessionária, para deslocar a carga de um ponto a outro da malha ferroviária federal, utiliza, mediante pagamento, via permanente e sistema de licenciamento de trens da concessionária em cuja malha dar-se-á parte da prestação de serviço. No presente Contrato, é a modalidade de operação de transporte ferroviário pelo qual, a composição ferroviária operada pela FNS adentra a malha ferroviária operada pela RUMO.

“**Estação de Intercâmbio**”: É a Estação de Porto Nacional/TO, AMV de entrada, onde ocorrerá o intercâmbio das composições ferroviárias com cargas despachadas em Direito de Passagem pela FNS na RUMO.

“**Faixas de Circulação**”: São os números de pares de trens, em quantidade e periodicidade previamente estabelecidas entre as Partes, para o recebimento e a circulação dos Trens-Tipo da outra Parte, de modo a permitir o exercício do Direito de Passagem. Entende-se por Faixa de Circulação a efetiva liberação, pela Ferrovia Visitada, do trecho ferroviário para passagem do Trem-Tipo operado pela Ferrovia Visitante.

“**Falhas de Material Rodante**”: Eventos de avaria no material rodante, que necessitem ou não de reboque, e que represente parada não prevista.

“**FIFO**”: “*First In, First Out*”, prioridade de acesso pelo horário de chegada do Trem-Tipo, independente da concessionária ferroviária.

“**Ferrovia Visitada**” ou “**Cedente**”: é, em uma operação de Tráfego Mútuo ou Direito de Passagem, a concessionária detentora e cedente da Infraestrutura Ferroviária e/ou de Recursos Operacionais, para fins deste COE a Rumo.

“**Ferrovia Visitante**” ou “**Requerente**”: é, em uma operação de Tráfego Mútuo ou Direito de Passagem, a concessionária que solicita o compartilhamento de Infraestrutura Ferroviária e/ou de Recursos Operacionais, para fins deste COE a FNS.

“**Gestores do Contrato**”: Tem o significado que lhes é atribuído na Cláusula 18.12.

“Índice”: É o IPCA - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo, ou o índice que venha a substituí-lo.

“Infraestrutura Ferroviária”: é, para fins deste Contrato, a infra e a superestrutura da via permanente.

“Malha Ferroviária”: o conjunto de trechos ferroviários.

“Manobras”: São as operações ferroviárias de formação, encerramento e recomposição de trens, em pátios e terminais.

“Material Rodante”: São os vagões e locomotivas utilizados para o atendimento do objeto do Contrato.

“Operações Acessórias”: aquelas complementares à realização do transporte ferroviário de cargas, tais como carregamento, descarregamento, movimentação e manobra.

“Par de Trem”: É, em uma operação de Direito de Passagem, o conjunto composto por uma ida e uma volta de um Trem-Tipo.

“Partes ou Ferrovias”: São, conjunta e indistintamente, FNS e a RUMO.

“Produto”: são as barras de trilhos destinados para a construção e operação da Ferrovia de Integração Centro-Oeste - FICO a ser transportada no Material Rodante operado pela Ferrovia Visitante.

“Programação de Trem Tipo”: É a programação de tráfego de trens em uma ferrovia, devidamente acordada entre as Partes.

“Macro Programação”: acordo e ratificação dos volumes mensais e a modalidade, Tráfego Mútuo e/ou Direito de Passagem, a ser formalizado entre as Partes.

“Recursos Operacionais”: os recursos necessários à prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas, exceto via permanente, tais como material rodante, pessoal, sistemas de sinalização e comunicação.

“Regulamentação”: são, conjunta e indistintamente, as normas ferroviárias, normas ambientais e outras especificações técnicas, determinações legais aplicáveis ao objeto do presente Contrato, bem como os Anexos deste Contrato.

“ROF”: É o Regulamento de Operações Ferroviárias da RUMO ou da FNS, conforme aplicável.

“Subconcessão Rumo”: Tem o significado que lhe é atribuído no Considerando (iii) do presente Contrato.

“THP”: Trem/hora parado.

“Trecho” ou “Trecho Ferroviário”: denominação conjunta quando indicado o Trecho RUMO e o Trecho FNS.

“Trecho RUMO”: compreende o trecho com origem em Porto Nacional/TO e destino Mara Rosa/GO, na Área de Descarga, sob Subconcessão Rumo, para o transporte dos Produtos.

“Usuário”: são os contratantes dos serviços de transporte ferroviário de cargas e/ou usuários da ferrovia.

“Transit-Time”: É o tempo de viagem da composição ferroviária entre determinado ponto de origem e determinado ponto de destino.

“Trem-Tipo”: É, em uma operação de Direito de Passagem, a composição ferroviária planejada e programada pela Ferrovia Visitante em conjunto com a Ferrovia Visitada, formada por um determinado número/tipo de locomotivas e por determinado número/tipo de vagões, com determinadas características de tração, capacidade

e equipagem, pertencente à Ferrovia Visitante ou a seu serviço, com características técnicas adequadas para trafegar nas linhas da Ferrovia Visitada, utilizando as Faixas de Circulação conforme Programação de Trem-Tipo. Neste Contrato, é a composição ferroviária descrita e caracterizada na Cláusula Quinta. O Trem-Tipo pode receber auxílio de tração por equipamento da Ferrovia Visitada em pontos específicos, mediante Contrato com a Ferrovia Visitante.

“VALEC”: Concessionária da Ferrovia Norte Sul – Tramo Central e da Ferrovia Norte Sul – Tramo Norte.

“VMA”: Velocidades Máximas Autorizadas, tal como definidas no ROF da Ferrovia Visitada.

“Volume Anual”: É a projeção dos volumes dos Produtos a serem transportados pela Ferrovia Visitante na Malha Ferroviária da Ferrovia Visitada para cada ano civil durante a vigência do Contrato, conforme origem e destino e mês, medidos em TU.

CLÁUSULA SEGUNDA - PRINCÍPIOS

2.1 As Partes declaram e reconhecem que o presente Contrato foi negociado, entendido e celebrado em conformidade com a observância das capacidades operacionais atuais e futuramente esperadas de ambas as Partes, de modo a não privilegiar a operação de uma em detrimento da outra.

CLÁUSULA TERCEIRA - OBJETO

3.1 O presente Contrato está vinculado às Subconcessões da FNS e RUMO, e tem como objeto estabelecer as regras e condições comerciais e operacionais para o uso de Infraestrutura Ferroviária, na modalidade de Direito de Passagem, por parte da FNS especificamente e exclusivamente para a operação dos Produtos no Trecho RUMO, pelo prazo ora determinado neste COE e sempre observando os termos constantes na Resolução nº 5.943/2021.

CLÁUSULA QUARTA – PROGRAMAÇÕES DOS FLUXOS E VOLUMES

4.1 **Programação Anual.** A FNS deve informar à RUMO, até o dia 15 (quinze) de setembro de cada ano de vigência deste Contrato, o Volume Anual, em TU, dos Produtos, por mês, que pretende realizar em Direito de Passagem conforme origem e destino determinados neste COE, para o ano civil seguinte.

4.2 **Macro Programação.** A FNS deve informar à RUMO, com no mínimo 30 (trinta dias de antecedência), a necessidade de operação em Direito de Passagem, conforme origem e destino determinados neste COE.

4.2.1. A Rumo deverá retornar com o aceite da demanda da FNS em até 10 dias após o envio da demanda pela FNS.

4.2.2. A Macro Programação, com base na confirmação de demanda da cláusula 4.2.1, é vinculante e o seu descumprimento, de Parte à Parte, incide na obrigatoriedade da Parte inadimplente pagar a penalidade Take or Pay definida na Cláusula Nona, conforme apurações nas Reuniões de Produtividade.

4.2.3. Caso, no decorrer do mês, haja ocorrência de demandas não previstas na definição do volume mensal, as Partes avaliarão a possibilidade de aceite.

4.3 **Programação Diária.** No cumprimento da Macro Programação, as Partes deverão formalizar diariamente, até às 15:30h, através de correspondência eletrônica (e-mail) para os endereços eletrônicos a serem informados pelas Partes, a programação de chegadas e partidas de trens para o dia seguinte.

CLÁUSULA QUINTA - TREM-TIPO

5.1 Para viabilizar o transporte dos Produtos, fica neste ato criado o Trem-Tipo pelas Partes que, observados os termos deste Contrato, transitará livremente da sua origem até o seu destino. Na formação do Trem-Tipo deverão ser obedecidos os parâmetros (“Parâmetros”) estabelecidos no Anexo II - Manual de Intercâmbio e Tráfego mútuo.

Esforço de tração máximo	136 mil kgf
Esforço de compressão máximo	136 mil kgf
Choque de tração/compressão vagões carregados máximo	30 mil kgf
Choque de tração/compressão vagões vazios máximo	25 mil kgf
Choque de tração/compressão vagões mistos máximo	30 mil kgf
Comprimento máximo do trem (Porto Nacional/Anápolis)	1.620 metros
Limite de quantidade de locomotivas por trem carregado	06 locomotivas
Limite de quantidade de locomotivas por trem vazios (acopladas)	08 locomotivas
Opções para formação de trem	Convencional e tração distribuída
EOT (End Of Train)	Obrigatório, recomendável emergência habilitada
% Vagões isolados na composição	Limitado a 05%, exceto 04 últimos vagões da cauda
Limitador de aplicação de freio	16 PSI em trecho comum
Condução Padrão	Desenvolvida pela Engenharia da Ferrovia Visitante
Ponto Neutro (ponto nodal)	Se liberado pela Engenharia da Ferrovia Visitante
L/V máximo (Bitola larga)	0,8 %
Carga máxima por eixo (TB) – vagão	30,00 ton
Carga máxima por eixo (TB)– locomotiva	32,67 ton
Gabarito da Via Permanente (Estático)	Largura: 5.500mm; Altura: 7.210mm

5.2 As Partes acordam, desde já, que o Trem-Tipo é a referência da composição padrão, podendo haver modificação, desde que previamente aprovado pela Ferrovia Visitada, nos termos da Cláusula 5.3.

5.2.1 As Partes desde já acordam que a FNS fará a circulação do Produto na RUMO em consonância ao trem tipo de até 2 locomotivas SD70 e até 45 vagões PES/PET, sendo 22 carregados e 23 vazios, atendendo ao limite de 30 tb / eixo.

5.2.2 Por se tratar de trem tipo especial, as partes estabelecem algumas premissas a serem seguidas, conforme elencadas abaixo:

- (i) Velocidade máxima de 30 Km/h;
- (ii) A cada 100 Km a carga deve ser inspecionada; e
- (iii) Caso ocorra emergência ou penalidade de freio, a composição deverá ser revista por completo.

5.2.3 Os limites operacionais da RUMO deverão ser respeitados pela FNS, inclusive em relação às restrições de gabarito, conforme especificidade de cada carga em Direito de Passagem.

5.3 Caso a Ferrovia Visitante deseje alterar a formação do seu Trem-Tipo, esta deverá apresentar aos Gestores do Contrato da Ferrovia Visitada o seu pleito de forma fundamentada e de acordo com o procedimento

estipulado no Anexo I - Trem-tipo e procedimento para alteração. Após recebida a documentação exigida, a Ferrovia Visitada terá o prazo de até 60 (sessenta) dias para retornar com a avaliação do pleito da Ferrovia Visitante, e somente poderá recusá-lo de forma fundamentada e baseada em critérios técnicos, de segurança e de capacidade.

5.4 O não cumprimento, por parte da Ferrovia Visitante, dos Parâmetros, das disposições deste Contrato, do Regulamento Operacional da Ferrovia Visitada e da Regulamentação aplicável, facultará à Ferrovia Visitada o direito de impedir a entrada das composições fora de padrão em sua malha até que o Trem-Tipo seja regularizado pela Ferrovia Visitante.

5.5 O Trem-Tipo deverá ser dotado de Computador de Bordo de Locomotiva (“CBL”), ou equipamento similar que garanta o cumprimento das licenças e restrições, envie o posicionamento do trem e registre os eventos, como pontos de aceleração, aplicação de freios e velocidade – como por exemplo o On Board Computer (“OBC”) –, além de sistema de conferência de cauda, rádios fixos e digitais, GPS cadastrados para uso no sistema da Ferrovia Visitada, sistema de comunicação por satélite Autotrack Satelital, Autotrack Prime ou comunicação Satelital IP, ou outro a ser adotado pela Ferrovia Visitada e obrigatoriamente implementado pela Ferrovia Visitante e demais dispositivos de segurança operacionais de uso na Ferrovia Visitada.

5.6 A Ferrovia Visitante deverá enviar à Ferrovia Visitada, relatório contendo todas as informações necessárias sobre os materiais rodantes e equipagens em até 05 (cinco) dias úteis sempre que solicitado pela Ferrovia Visitada, além de cópia dos arquivos digitais de leitura do computador de bordo e do registrador de eventos original da locomotiva, sempre que possível. Em caso de acidente ferroviário, o prazo máximo para envio das informações será de até 03 (três) dias úteis. O relatório deverá conter obrigatoriamente registro das telas de acompanhamento da condução do trem ao longo do trecho requisitado, contendo todas as variáveis de acompanhamento requisitadas, tais como ponto de aceleração, velocidade instantânea e indicadores dos sistemas de freio da composição, entre outros.

5.7 A formação e circulação de trens da Ferrovia Visitante deverá considerar as características técnicas oficiais da Ferrovia Visitada, bem como aquelas relacionados neste Contrato e Anexos.

5.8 Especificamente para entrada de novos ativos, as Partes definem procedimento, conforme Anexo III - Homologação de Novos Ativos., detalhando as etapas técnicas necessárias para o desenvolvimento e homologação de novos ativos para circularem em tráfego mútuo elou Direito de Passagem.

CLÁUSULA SEXTA –DESCARGA, ESTACIONAMENTO E EQUIPAGEM

6.1 **Descarga.** A descarga dos Produtos será realizada na Área de Descarga pela Vale S.A., interveniente anuente do contrato de Cessão da Área de Descarga. Toda a operação para manobra, movimentação, tração e demais atividades necessárias a serem executadas pela FNS até a permissão para a descarga dos Produtos será de responsabilidade da FNS. Após a conclusão da atividade ferroviária, a descarga dos Produtos ficará à encargo da Vale S.A. De toda forma, a RUMO não é responsável por quaisquer dessas atividades, sejam aquelas relacionadas à ferrovia, sejam aquelas relacionadas às atividades de descarga, cuja relação será entre FNS e Vale S.A., tão somente.

6.2 **Área de Descarga.** Para a formalização do contrato de Cessão da Área de Descarga, a Infra S.A. e a Vale S.A. apresentarão à RUMO o projeto para as operações de pátio, de trem e instalação da infraestrutura necessária, segura e operacionalmente viável, nos termos dos parâmetros mínimos abaixo, que deverá ser formalmente aprovado pela RUMO (“Projeto Área de Descarga”).

6.3 **Condição Suspensiva.** Após a aprovação, pela RUMO, do Projeto Área de Descarga, execução e conclusão das intervenções, pela Vale S.A. e nova aprovação e liberação da Área de Descarga, pela RUMO, cujos prazos para início e conclusão das instalações serão definidos entre Infra S.A., Vale S.A. e RUMO, a RUMO, sob interveniência da Vale S.A., deverá formalizar o contrato de **Cessão da Área de Descarga** com a Infra S.A. ou

outro documento vigente entre Rumo e Vale com transferência de posse e, ato subsequente, a operação ferroviária definida neste COE poderá ser iniciada ("Início da Operação").

6.4 Estacionamento de Ativos: É vedado o estacionamento de veículos e/ou composições em Direito de Passagem nos pátios, ou na malha ferroviária da Ferrovia Visitada, ressalvados os casos em que houver avarias que não permitam a continuidade da viagem de forma segura, ocasião na qual a Ferrovia Visitante poderá estacionar a parte da composição avariada em local a ser determinado pela Ferrovia Visitada, devendo, porém, efetuar a retirada em até no máximo 02 (dois) dias úteis ou outro prazo acordado entre as Partes, após a autorização e programação da Ferrovia Visitada para a retirada pela Ferrovia Visitante.

6.4.1. Caso haja necessidade de circulação no trecho da RUMO enquanto o trem da FNS estiver descarregando, o trem da FNS fará o cruzamento na Estação de Campinorte, km 1238+700 ou outro local indicado pela RUMO, retornando ao entroncamento da FICO para retomar a descarga assim que autorizado pela RUMO.

6.4.2. Em caso de estacionamento de ativos decorrente de avarias, é de responsabilidade exclusiva da Ferrovia Visitante a providência de todos os recursos necessários para garantir a segurança patrimonial dos ativos estacionados e das cargas em transporte que estiverem estacionadas, não cabendo à Ferrovia Visitante qualquer reclamação em caso de eventual sinistro ocorrido em função do estacionamento.

6.4.3. Para casos de avarias identificadas previamente como vandalismo e/ou sabotagem, será necessário o registro de Boletim de Ocorrência na Delegacia de Polícia Civil responsável pela região.

6.4.4. Mediante prévio acordo entre as Partes, poderá ocorrer estacionamento de ativos da Ferrovia Visitante na Ferrovia Visitada, conforme período e local negociado. Nessa situação, a responsabilidades pela segurança patrimonial dos ativos fica a cargo da Ferrovia Visitante a partir do momento da chegada das composições no local de estacionamento.

6.5 Equipagens: As equipagens dos trens serão formadas por maquinistas habilitados e certificados para operar no Trecho RUMO, cabendo à Ferrovia Visitante disponibilizá-los para realizarem treinamento que será fornecido pela Ferrovia Visitada, sobre o sistema de licenciamento e Regulamento Operacional dos Trechos visitados por cada Parte

6.5.1. Os treinamentos dos maquinistas da Ferrovia Visitante poderão ser realizados por multiplicadores da Ferrovia Visitante a serem determinados pela Ferrovia Visitada.

6.5.2. A Ferrovia Visitante deverá seguir os padrões de treinamento, carga horária, exames físicos e psicológicos em vigor na Ferrovia Visitada, para as equipes que efetuarão as operações do Trem-Tipo. Caso solicitado pela Ferrovia Visitada, a Ferrovia Visitante deverá comprovar o atendimento à condição prevista nesta Cláusula.

6.5.3. Em caso de necessidade do envolvimento de outros profissionais para a realização das atividades da Ferrovia Visitante, estes estarão sujeitos aos critérios das cláusulas 6.5.1 e 6.5.2.

6.5.4. Todas as despesas e ônus decorrentes dos requisitos estabelecidos nesta cláusula serão às expensas da Ferrovia Visitante.

6.6 Regime de Operação de Trens e Atendimento à Ocorrências Ferroviárias: As operações em Direito de Passagem, inclusive manobras e transbordo em pátios da Ferrovia Visitada, bem como atendimento às ocorrências ferroviárias, reestabelecimento do tráfego e/ou qualquer atividade operacional relacionada a execução do Contrato, salvo condição contrária estabelecida no Contrato, ocorrerão sem restrição de turno, 24 horas por dia, 7 dias por semana, em ambos os sentidos da ferrovia

CLÁUSULA SÉTIMA - FAIXAS DE CIRCULAÇÃO

7.1. **Faixas de Circulação:** Quando do Início da Operação, conforme Cláusula Sexta, as Partes definirão a programação de circulação dos trens de acordo com a capacidade disponível na RUMO, conforme Cláusula Quarta.

7.1.1. Os trens coletores, de serviço e socorro não são contemplados como faixa de circulação do dia, e terão sua programação realizada de acordo com a conveniência da Ferrovia Visitada e conforme preço previamente acordado.

7.2. **Intervalo de Circulação e Prazo de Início de Utilização das Faixas de Circulação:** Para qualquer solicitação de circulação em via singela, a Ferrovia Visitada terá até 2h00m (duas horas) para a concessão de licença após a solicitação da Ferrovia Visitante, desde que a solicitação tenha sido feita dentro do horário programado para circulação, conforme definido na Reunião de Programação, e o boletim contendo as informações do trem tenha sido transmitido.

7.2.1. Uma vez concedida a licença prevista na Cláusula 7.2, não poderá haver trens que interfiram ou impeçam a circulação em via singela e a Ferrovia Visitada ficará desobrigada de autorizar novos acessos até a liberação da via singela.

7.2.2. Os Trens da Ferrovia Visitante, após receber e confirmar a licença de circulação, em qualquer dos Trechos, deverão iniciar a circulação imediatamente. Caso o trem da Ferrovia Visitante não inicie sua circulação dentro de 10 (dez) minutos exclusivamente por sua responsabilidade, a Ferrovia Visitada poderá cancelar a licença, liberando o Trecho para circulação da fila de trens. O trem cuja licença foi cancelada em função da não circulação dentro do prazo estipulado por responsabilidade da Ferrovia Visitante, deverá realizar nova solicitação e deverá ser liberado para circulação em até 5 (cinco) horas.

7.3. **Faturamento e cadastro de fluxos e ativos ferroviários:** A Ferrovia Visitada deverá realizar o faturamento dos trens da Ferrovia Visitante até o momento do pedido de concessão de licença, desde que a Ferrovia Visitante envie os dados em formato eletrônico nos moldes acordados pelas Partes ou preferencialmente de maneira automática e integrada ao sistema da Ferrovia Visitada, conforme cronograma a ser consensado pelas Partes, e que não exista qualquer pendência ou inconsistência com relação aos cadastros de ativos ferroviários (vagões e locomotivas) e de fluxos comerciais de transporte, para faturamento em até 2 (duas) horas antes do pedido de concessão de licença.

7.3.1 Os pedidos para cadastro de novos fluxos de transporte pela Ferrovia Visitante serão atendidos pela Ferrovia Visitada sem restrição de regime de trabalho, ocorrendo, salvo mera liberalidade da Ferrovia Visitada 24 horas por dia, 7 dias por semana. Quando houver integração eletrônica entre as Partes, o cadastro de novos fluxos ocorrerá necessariamente 24 horas por dia, 7 dias por semana.

7.3.2 Os pedidos para cadastro de novos ativos ferroviários pela Ferrovia Visitada serão atendidos em horário de expediente administrativo, salvo mera liberalidade da Ferrovia Visitada.

7.3.3 Para os novos ativos que demandem processo de homologação, conforme estabelecido na Cláusula 5.8, os mesmos serão cadastrados pela Ferrovia Visitada após aprovação da engenharia da Ferrovia Visitada.

7.3.4 Visando gerar eficiência no processo de intercambio e Direito de Passagem a comunicação das informações operacionais dos trens, devem acontecer via EDI – Electronic Data Interchange, conforme cronograma a ser consensado pelas Partes.

DS
BD

DS
F. J. M.

DS
RMPDM

DS
GP

CLÁUSULA OITAVA - REGULAMENTO OPERACIONAL, INSPEÇÕES E PEQUENOS REPAROS

8.1 As operações serão realizadas de acordo com a legislação aplicável, o ROF da Ferrovia Visitada, obedecendo-se as normas técnicas para vagões e locomotivas estabelecidas no Regulamento Operacional e neste Contrato.

8.1.1 Novos parâmetros operacionais da Ferrovia Visitada, motivados por aspectos relacionados às condições de segurança operacional, deverão ser comunicados com prazo mínimo de 20 (vinte) dias de antecedência para adequações da Ferrovia Visitante ou outro prazo a ser consensuado entre as Partes.

8.1.2 Caso a motivação da mudança dos parâmetros operacionais da Ferrovia Visitada seja outra, sendo por exemplo em função de aumento de produtividade, terá a Ferrovia Visitante a prerrogativa de se adequar ou não aos novos parâmetros.

8.2 A Ferrovia Visitada poderá, a seu critério, fazer inspeções de rotina e inspeções motivadas nos trens da Ferrovia Visitante para verificar o cumprimento das obrigações previstas no presente Contrato, à legislação aplicável e o atendimento às normas técnicas vigentes definidos no ROF e no Manual de Intercambio e Tráfego Mútuo, o que fará sempre em conjunto com a Ferrovia Visitante, mediante comunicação prévia em até 2hrs (duas horas), salvo se esta não disponibilizar pessoal para acompanhamento em até uma hora após a solicitação pela Ferrovia Visitada.

8.2.1 O escopo das inspeções de rotina está definido no Anexo IV – Anexo de Inspeção O tempo máximo admitido para inspeção de rotina e motivada é de até 80 segundos por ativo inspecionado. No caso de inspeção motivada o tempo de realização poderá exceder os 80 segundos desde que tecnicamente justificados.

8.2.2 As inspeções motivadas acontecerão sempre que houver indício e ou suspeita de anomalia sistemática e/ou recorrente nos ativos da Ferrovia Visitante, originados a partir da ocorrência de acidentes e/ou de incidentes ou mesmo dos resultados das inspeções de rotina e terão seu escopo e prazos para realização tecnicamente justificados. A ocorrência de um único fato isolado não enseja a realização de inspeção motivada, exceto em relação a acidentes nos quais haja indícios de irregularidade no material rodante da Ferrovia Visitante.

8.2.3 A partir do momento da manifestação de interesse da Ferrovia Visitada de fazer uma inspeção motivada nos trens da Ferrovia Visitante, a circulação só poderá ser interrompida após a chegada da equipe destacada para fazer a inspeção.

8.2.4 As inspeções de rotina motivadas serão realizadas no tempo dos trens parados aguardando para circulação em local definido de comum acordo entre as Partes.

8.3 As Partes obedecerão às VMA's e as restrições de velocidade em cada trecho.

8.4 Todos os veículos ferroviários da Ferrovia Visitante que tiverem de transitar em Direito de Passagem pela malha da Ferrovia Visitada deverão circular em estado de conservação de acordo com o ROF vigente e manual de operação ferroviária, com todos os acessórios para a necessária segurança do pessoal e do tráfego, com respectivos documentos, inclusive quanto ao correto posicionamento e amarração de carga.

8.5 O não cumprimento por parte da Ferrovia Visitante da legislação aplicável, das condições estabelecidas neste Contrato, do ROF e do Manual de Intercambio e Tráfego Mútuo facultará à Ferrovia Visitada o direito de impedir a entrada das composições fora de padrão em sua malha até que o Trem-Tipo seja regularizado pela Ferrovia Visitante.

CLÁUSULA NONA – PENALIDADE TAKE OR PAY E TRANSIT TIME

DS
BD

DS
GP

DS
F. J.

DS
RMPDM

9.1. **Penalidade “Take or Pay”** - Apurado o volume realizado na Reunião de Produtividade conforme Cláusula Décima-Quarta, fica acordado que a não realização do Direito de Passagem conforme compromisso firmado na Macro Programação acarretará para a Parte responsável, como forma de penalidade não compensatória, uma multa correspondente a 30% (trinta por cento) do valor do Preço, multiplicado pelo volume programado e não realizado.

9.1.1. Para efeito de aplicação da Cláusula 9.1, será tolerada, sem aplicação da penalidade *Take or Pay*, uma variação de até 10% (dez por cento) sob o volume programado e não realizado pela FNS.

9.2. O *Take or Pay* deverá ser apurado, com compensações trimestrais, e consolidado através das Reuniões de Produtividade a serem realizadas conforme Cláusula Décima-Quarta e o pagamento deverá ser realizado em periodicidade trimestral com a incidência dos encargos tributários aplicáveis conforme legislação vigente.

9.2.1. O pagamento do *Take or Pay* será efetuado em até 15 (quinze) dias corridos, contados do recebimento do documento de cobrança emitido pela Ferrovia Visitada.

9.3. Caso ocorra atraso no pagamento das penalidades previstas na Cláusula Nona, serão aplicados sobre o montante devido os encargos estipulados na Cláusula 12.7.

9.4. **Transit Time.** A Ferrovia Visitada garantirá à Ferrovia Visitante, em ambos os Sentidos, um “Transit Time” médio máximo definido conforme tabela abaixo:

Ferrovia Visitada	Trecho	Transit Time
RUMO	Porto Nacional a Entroncamento com a FICO	18,0 horas

9.4.1. Todos os trens da Ferrovia Visitante que trafeguem na malha da Ferrovia Visitada serão considerados para contabilização do Transit Time Médio Mensal.

9.4.2. Deverão ser expurgadas do Transit Time as horas em (a) força maior nos termos da legislação do código civil e (b) impactos ocasionados por acidentes ferroviários que impeçam toda a circulação na malha da Ferrovia Visitada acima de 06 (seis) horas.

9.4.3. Após expurgadas as horas acima descritas, contabilizar-se-ão mensalmente a média das horas de Transit Time das composições conforme:

Transit Time Médio Mensal = Somatório do Transit time de todos os trens da Ferrovia Visitante no mês dividido pelo número de trens realizados pela Ferrovia Visitante no mês.

CLÁUSULA DÉCIMA - “FIFO”

10.1. Para efeito de cumprimento do presente Contrato, fica desde já acordada a não alteração da sequência de entrega de trens por terminais, salvo solicitado/autorizado pela Ferrovia Visitada, bem como, o Trem da Ferrovia Visitante não poderá ser ultrapassado, salvo por questões que envolvam falhas operacionais, avarias em materiais rodantes, falta de equipagem, falta de condição de recebimento no terminal, blackout de sistemas de informação, acidentes ferroviários graves, interdições da ferrovia, condições de documentação da carga ou fatos extraordinários.

10.1.1. Após liberado o trem avariado e/ou a circulação normal trecho, o mesmo solicitará licença ao CCO da Ferrovia Visitada, voltando imediatamente para a fila de trens.

DS
BD

DS
RMPDM

DS
F. J.

DS
GP

10.1.2. Caso haja descumprimento do FIFO pela Ferrovia Visitada das composições da Ferrovia Visitante, será devido o valor de R\$ 1.000 (mil reais) por vagão para cada evento.

CLÁUSULA DÉCIMA-PRIMEIRA - MANUTENÇÃO DA VIA PERMANENTE

11.1. As operações de Direito de Passagem na RUMO ocorrerão em bitola larga (1,60 metro), tendo como características da via rampa máxima de 1,54%, dormentação predominantemente de concreto, além de haver trechos com madeira, trilho TR 57, fixação elástica e capacidade máxima por eixo de 32,67 t para locomotivas e 30,0 t para vagões.

11.2. Caberá à Ferrovia Visitada, às suas expensas, a manutenção e conservação da via permanente e dos sistemas de sinalização, quando houver, e da comunicação, de modo a permitir a circulação ajustada neste Contrato.

11.2.1. O sistema de controle de tráfego utilizado na malha da RUMO é o ATW, que será substituído pelo TMDS (Train Manager Dispatcher System), através da comunicação com o CBL. Nesse trecho a comunicação é realizada por via satelital para o licenciamento.

11.2.2. Caso a RUMO venha a modificar seu sistema de comunicação e/ou licenciamento, ela comunicará a FNS, que deverá adequar-se ao novo sistema apresentado conforme detalhado a seguir.

11.2.3. Caso a RUMO comunique a FNS até 30 de agosto do ano anterior, a FNS deverá adequar os sistemas de comunicação e/ou licenciamento proposto pela RUMO até agosto do ano seguinte, podendo ser prorrogado até dezembro do ano seguinte de comum acordo entre as Partes.

11.3. Caberá à Ferrovia Visitante prover os equipamentos e sistemas operacionais necessários à compatibilização eletrônica com a Ferrovia Visitada.

11.4. A Ferrovia Visitada compromete-se a manter as vias permanentes em estado compatível com a densidade de tráfego.

CLÁUSULA DÉCIMA-SEGUNDA – REMUNERAÇÃO E PAGAMENTOS

12.1 A FNS remunerará a RUMO, pelo Direito de Passagem para transporte dos Produtos no Trecho RUMO, o valor de R\$ 18,25/ton (“Preço”):

12.1.1 Com relação a precificação da tarifa de Direito de Passagem, a distância percorrida considerada na precificação será de 502,780 km.

12.2 Todos os valores citados no COE serão reajustados anualmente pela variação do IPCA dos últimos 12 (doze) meses anteriores à data do reajuste, sendo certo que a Data-Base é a assinatura deste Contrato.

12.3 Mensalmente, ocorrerá a emissão do documento de cobrança pela Ferrovia Visitada, dos valores devidos ao Direito de Passagem realizados pela Ferrovia Visitante no mês anterior. O pagamento será efetuado em até 07 (sete) dias corridos, contados do recebimento do documento de cobrança pela Ferrovia Visitada.

12.4 Os pagamentos relativos às multas previstas no presente Contrato serão realizados até o último dia útil do mês subsequente de apuração.

12.5 Os documentos de cobrança deverão ser pagos em até 30 (trinta) dias após o recebimento da fatura, salvo disposição específica neste instrumento.

12.6 Estão incluídos nos valores de remuneração pelo Direito de Passagem, os tributos relacionados ao PIS/Cofins incidentes sobre o pagamento destas remunerações. Ocorrendo mudança na legislação tributária atual, que impacte os tributos relacionados a este serviço, a nova tributação será aplicada.

12.7 Em caso de atraso no pagamento de qualquer valor devido de Parte a Parte, a inadimplente pagará, sem prejuízo das demais penalidades previstas neste instrumento:

- (i) correção monetária de acordo com a variação do IPCA do período ou índice que vier a substituí-lo;
- (ii) juros moratórios de 1% (um por cento) ao mês sobre o valor corrigido; e
- (iii) multa contratual de 2% (dois por cento) sobre o valor corrigido.

CLÁUSULA DÉCIMA-TERCEIRA- ACIDENTES DOS TRENS-TIPO DE UMA FERROVIA NO TRECHO OPERADO PELA OUTRA E PROCEDIMENTOS DE INDENIZAÇÃO

13.1 Em caso de anomalia e/ou acidente ocasionado por causa raiz definida pela Comissão Interna de Prevenção e Investigação de Acidentes ("CIPIA"), associada comprovadamente à Ferrovia Visitada tais como mas sem se limitar às hipóteses citadas na cláusula 13.1.1, a Ferrovia Visitada indenizará a Ferrovia Visitante em todos os danos diretos, inclusive despesas com a recuperação do material rodante, bem como pelas mercadorias danificadas, excluídos os salvados.

13.1.1 Via permanente, erro e/ou falha de licenciamento, sinalização da via ou não atendimento às disposições constantes neste Contrato.

13.2 Em caso de anomalia e/ou acidentes provocado por causa raiz definida pela CIPIA, associada comprovadamente à Ferrovia Visitante, tais como mas sem se limitar às hipóteses citadas na cláusula 13.2.1, a Ferrovia Visitante indenizará a Ferrovia Visitada por todos os danos diretos causados pelo acidente, incluindo, mas não se limitando a: (a) pelos danos que o acidente tiver causado à via permanente; (b) pelas despesas com liberação e reconstrução da via; (c) pelos danos causados aos prepostos, empregados, contratados e/ou terceiros; e (d) danos ambientais.

13.2.1 Estado de conservação do material rodante, desobediência ao Regulamento Operacional da Ferrovia Visitada, não atendimento do gabarito da Ferrovia Visitada, não atendimento às disposições constantes neste Contrato, falha na condução (equipagem do trem) ou arrumação inadequada da carga no vagão.

13.3 Os acidentes e os custos deles provenientes, cuja causa raiz seja imputada à terceiros (ex: atropelamento, abalroamento), levando em consideração as regras determinadas pela ANTT para sua definição, serão de responsabilidade da Ferrovia Visitada.

13.4 A responsabilidade sobre eventuais anomalias e/ou acidentes, nos aspectos técnicos e de avaria, inclusive violação ou perda de carga, será imputada à Parte causadora (causa raiz), apurada em conjunto pela CIPIA, formada por representantes legais do quadro técnico das Partes e devidamente comprovada por laudo técnico conclusivo no prazo máximo de 20 (vinte) dias consecutivos, contados a partir da data da ocorrência.

13.5 Na hipótese de acidentes em que seja atribuído causas não mencionadas nessa cláusula, os danos diretos por estas sofridos e/ou causados a seus clientes serão suportados pela Parte responsável pela causa raiz, conforme apurado em laudo elaborado pela CIPIA.

13.6 Os acidentes e/ou perdas de mercadoria cuja causa que não tenham sido definidas pela CIPIA, deverão ser encaminhados para a Reunião Gerencial entre as Partes, e persistindo esta indefinição a questão poderá ser submetida à ANTT.

DS
BD

DS
RMPDM

DS
R. fl.

DS
GP

13.7 Caso uma das Partes postergue, injustificadamente, por sua exclusiva culpa, a apuração da causa raiz do acidente e o prazo acima estipulado na cláusula 13.4, fica certo e ajustado que a Parte inadimplente deverá reembolsar a outra Parte os valores devidamente comprovados, que lhe foram apresentados a outra Parte.

13.8 As regras definidas nesta cláusula quanto à responsabilidade por acidentes, aplicam-se, também para efeito de atribuição de responsabilidade perante terceiros, inclusive, com relação a prepostos, contratados e com relação a acidente de trabalho sofrido pelos seus empregados, bem como pelos danos sofridos pelos empregados da outra Parte, suportando, integral e exclusivamente, a qualquer tempo, as indenizações de ordem trabalhista (apenas acidentes de trabalho) e cível, bem como pelos encargos judiciais decorrentes (excetuando-se os honorários advocatícios), 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.

13.9 Os danos causados ao material fixo, como por exemplo, linhas, AMV's, obras de arte, sinalização, instalações elétricas e hidráulicas, prédios e rede de comunicação, bem como as despesas com trens de socorro para desimpedimento da linha, despesas de remoção, recondicionamento da carga ou relativas ao cumprimento de exigência legal cabível, serão de responsabilidade da Parte que for comprovadamente responsável pela causa raiz do acidente, e, para fins de ressarcimento, deverão ser comprovados.

13.10 As Ferrovias deverão contratar e manter apólice de seguro com cobertura de carga transportada e de Responsabilidade Civil.

13.11 Em caso de acidente que cause dano, perda total ou parcial da carga, a Parte responsável pela emissão do documento de cobrança do frete contra o cliente, deverá ressarcir o cliente dos prejuízos reclamados e será devidamente reembolsada pela Parte culpada, responsável pela causa raiz do acidente, conforme Procedimento abaixo.

13.12 A cobrança de ressarcimento de perdas e danos pela Parte em relação à outra deverá obedecer ao seguinte Procedimento de Indenização:

13.12.1 A Parte solicitante deverá enviar para a Parte solicitada os seguintes documentos: (i) solicitação do cliente requerendo a indenização da carga e o reembolso do frete pago; (ii) cópia da Nota Fiscal que acompanhava a mercadoria no momento do transporte; (iii) cópia do Despacho Ferroviário emitido para o transporte; (iv) cópia dos tickets de passagem na origem, se for o caso; e (v) cópia do relatório da ocorrência, que em caso de perda e/ou avaria de mercadoria, deverá ser elaborado em conjunto entre as Partes.

13.12.2 A Parte solicitada terá o prazo máximo de 30 (trinta) dias úteis contados da data de recebimento de toda a documentação relacionada na alínea "a" acima para aceitar ou contestar tecnicamente a cobrança. Caso a Parte solicitada não o faça neste prazo, será considerada devedora dos valores cobrados pela Parte solicitante, a qual poderá compensar tais valores com qualquer outro valor devido à Parte solicitante em razão deste Termo, após anuência prévia da outra Parte.

13.12.3 A Parte devedora terá o prazo de 30 (trinta) dias, contados da data de emissão do documento de cobrança pela Parte credora para efetuar o pagamento correspondente.

13.12.4 Havendo a Parte credora efetuada a venda do salvo 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, caso esta indenização ainda não tenha sido efetuada. Na hipótese desta indenização já ter ocorrido, este valor será reembolsado para a Parte devedora.

13.2 Na ocorrência de acidentes no Trecho RUMO, o trem avariado, quando possível, será retirado da via de circulação principal de modo a dar passagem aos outros trens, que deverão respeitar a programação acordada

DS
BD

DS
GP

DS
P. J.

DS
KMPDM

entre as Partes. Imediatamente após a liberação do trem avariado/acidentado para circulação, este entrará de volta à fila de circulação.

13.13 Cada Parte será responsável pelo atendimento de acidentes e avarias em sua malha e deverá dispor de equipamentos e pessoal necessários ao reestabelecimento do tráfego o mais breve possível.

13.13.1 A Ferrovia Visitada prestará atendimento à Ferrovia Visitante em caso de acidentes e avarias, devendo iniciar o atendimento o mais brevemente possível.

13.13.1.1 A RUMO desde já afirma que envidará todos os esforços para liberação da linha o mais breve possível, se comprometendo a alocar todos os recursos necessários para agilizar a liberação e reestabelecimento da circulação ferroviária.

13.14 As Partes poderão mutuamente prestar serviços que possam auxiliar nas providências para o restabelecimento do tráfego ferroviário regular na malha onde houver ocorrido o acidente ("Serviços Emergenciais"). Mediante solicitação, considerando a natureza do acidente e os recursos necessários (equipamentos, pessoal, etc.), a outra Parte avaliará a viabilidade de prestar os Serviços Emergenciais, condicionada à disponibilidade de tais recursos e ao atendimento de todas as regras e critérios de segurança utilizados nas operações.

13.14.1 No retorno deste(s) equipamento(s) para a Parte prestadora dos serviços, será realizado diagnóstico das condições de operação e manutenção. Os valores de aquisição de peças e de mão-de-obra para executar eventuais reparos em qualquer uma das Partes danificadas quando do atendimento ao acidente ou mesmo durante a viagem de retorno para a sede, estando comprovado tratar-se de efeito dos esforços de atendimento, serão apropriados e repassados à outra Parte, que terá 30 (trinta) dias para pagamento do documento de cobrança;

13.2.1 A negociação dos valores devidos pela cessão e operação de equipamentos de Socorro Ferroviário, sem prejuízo às disposições constantes nas duas cláusulas acima. O documento de cobrança será efetuado após a finalização dos serviços, com pagamento em até 30 (trinta) dias após a emissão do documento de cobrança.

13.14.2 As Partes concordam que a execução dos Serviços Emergenciais poderá ser suspensa mediante comunicação por escrito, nas seguintes circunstâncias:

13.14.2.1 Caso haja evento referente às operações ferroviárias da Parte prestadora do Socorro que demande os recursos utilizados, ocasião na qual desmobilizará de imediato os recursos que estejam sendo utilizados na malha adversa para atender ao chamado nas ferrovias sob sua responsabilidade;

13.14.2.2 No atendimento de quaisquer requisitos de segurança estabelecidos pela Parte prestadora dos serviços ou outras condições necessárias para a execução dos mesmos; e

13.14.2.3 Inadimplência da obrigação de pagar os preços faturados pela Parte beneficiada pelos serviços.

13.14.2.4 As condições estabelecidas neste Contrato para Serviços Emergenciais também se aplicam às ocorrências em terminais de propriedade ou responsabilidade dos usuários de cada Parte.

13.15 Após apurada a responsabilidade pelo acidente e/ou pelas perdas (causa raiz), a Parte que disponibilizar recursos para o atendimento do mesmo será ressarcida pela Parte definida como culpada, ou seja, pela causa raiz do acidente.

13.16 As ocorrências relativas a furtos, roubos, vandalismos e/ou saques de carga serão de responsabilidade da Ferrovia Visitada, responsável pela malha ferroviária, desde que a Ferrovia Visitante não tenha concorrido de forma exclusiva e comprovada para tal ocorrência e ressalvados os casos previstos no item sobre “Estacionamento de Ativos”.

13.16.1 A fim de mitigar a ação de vândalos, furtos e roubos, a Ferrovia Visitante se obriga a circular, quando for o caso, com os trens por ela operados o mais próximo possível da velocidade máxima permitida para cada trecho e não efetuar paradas das composições em locais intermediários e/ou locais mapeados como críticos pela Segurança Empresarial da Ferrovia Visitada (tais como próximos a comunidades lindeiras e áreas com a presença de invasores da faixa de domínio), que não aqueles estritamente ordenados pela Ferrovia Visitada, a qual é responsável pelo licenciamento dos trens.

13.17 Os casos não previstos neste instrumento serão objeto de negociação entre as Partes.

CLÁUSULA DÉCIMA-QUARTA - REUNIÕES

14.1 Com a finalidade de maximizar a eficiência operacional das Partes e para se garantir os direitos e obrigações estabelecidos no presente Contrato, deverão ser cumpridas as seguintes reuniões de rotinas:

14.1.1 Reunião de Programação:

- **Público Alvo:** Operação Ferrovias e CCO FNS e CCO RUMO.
- **Frequência:** Diário
- **Local:** Foneconferência ou Plataformas Digitais
- **Horário:** 11:00 horas
- **Abrangência:** Discutirá assuntos relativos à programação de faixas, nos termos da Cláusula Quarta.
- **Pauta:** Performance Programação Anual, ratificação ou retificação na Macro Programação (discussão da aderência à programação de faixas e sequenciamento de trens com apuração das causas de perdas) e Programação do D, D+1 e D+2
- **Produto:** Relatório de fechamento do cumprimento de faixas com motivos e responsabilidades para perdas, programação de faixas, sequenciamento de trens e grade de trens.

14.1.2 Reunião de Apuração de Acidentes:

- **Público Alvo:** Comissão de investigação de acidentes FNS e RUMO.
- **Frequência:** Reunião realizada quando ocorrer acidente entre as Partes da comissão de acidente em até 15 (quinze) dias após o acidente.
- **Local:** Porto Nacional ou Plataformas Digitais
- **Horário:** 10 horas
- **Abrangência:** Trecho RUMO.
- **Pauta:** Validação das apurações dos acidentes ocorridos envolvendo as duas ferrovias.
- **Produto:** Relatório de encerramento com definição de causas e apropriação de custo dos acidentes ocorridos no mês anterior.

14.1.3 Reunião Produtividade:

- **Público Alvo:** Gerente FNS e RUMO.
- **Frequência:** Bimestral
- **Local:** Porto Nacional ou Plataformas Digitais
- **Horário:** 10 horas.
- **Abrangência:** Programação Anual e Macro Programação.
- **Pauta:** Cumprimento dos compromissos assumidos no âmbito da Programação Anual e Macro Programação, culpabilidades e apuração da penalidade Take or Pay, conforme Cláusula [-]

- **Produto:** Relatório de performance do período anterior consolidado e definição das penalidades

14.1.4 Reunião Gerencial:

- **Público Alvo:** Gerente FNS e RUMO.
- **Frequência:** Semestral
- **Local:** Porto Nacional
- **Horário:** 10 horas.
- **Abrangência:** Trecho RUMO.
- **Pauta:** Acompanhamento e validação dos relatórios gerados nas reuniões mencionadas acima e definição para solução de eventuais divergências e avaliação indicadores de desempenho, ações de segurança, definição de responsabilidades e ações para correção e produtividades.
- **Produto:** Relatório de performance do mês anterior consolidado, incluindo o produto das reuniões 14.1.1, 14.1.2 e 14.1.3.

14.2 Todas as reuniões mencionadas nesta cláusula deverão ser registradas em Atas.

CLÁUSULA DÉCIMA-QUINTA- OUTRAS PENALIDADES

15.1 Penalidade pelo descumprimento de prazos. Para todas as Cláusulas deste Contrato e seus Anexos que prevejam prazo para cumprimento de determinada obrigação contratual, desde que não prevejam penalidades específicas em caso de inadimplemento, a Parte infratora estará sujeita a multa não compensatória de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) por evento de descumprimento, sem prejuízo do cumprimento da obrigação inadimplida.

15.1.1 A Parte inocente deverá imediatamente notificar a Parte contrária sobre o não atendimento do prazo, concedendo o prazo de 05 (cinco) dias para adimplemento da obrigação. Decorrido o prazo e mantido o inadimplemento, será aplicada a penalidade prevista na Cláusula 15.1 Caso a Parte contrária discorde dos fundamentos para o inadimplemento, deverá indicar suas razões em contranotificação enviada para a Parte infratora.

15.1.2 O valor da penalidade prevista na Cláusula 15.1 pago diretamente pela Parte Infratora ou deduzido de qualquer crédito a que qualquer delas tenha direito junto à outra Parte.

CLÁUSULA DÉCIMA-SEXTA - OBRIGAÇÕES DAS PARTES

16.1 Cada Parte atenderá prontamente qualquer exigência ou solicitação que venha a ser feita pela ANTT, com base na legislação aplicável.

16.2 Caberá a cada Parte obter e manter todas as licenças e registros exigidos pelo Poder Público para que sejam cumpridos os acordos comerciais e Contratos de prestação de serviços de transporte ferroviário que firmar, não respondendo uma Parte pelo insucesso da outra em tal obtenção ou manutenção.

16.3 Cada Parte arcará integral e exclusivamente com os tributos, encargos e contribuições que incidam ou venham a incidir sobre o objeto deste Contrato, os seus acordos comerciais e sobre os Contratos de prestação de serviços de transporte ferroviário que firmar.

CLÁUSULA DÉCIMA-SÉTIMA - PRAZO E RESCISÃO

17.1 Nos termos do artigo 125, do Código Civil, o presente Contrato é firmado sob condição suspensiva de cumprimento das condições estipuladas na Cláusula Sexta. Superada a condição, ou seja, quando do Início da Operação, o presente Contrato entra em vigor e permanecerá vigente até 30 de junho de 2027, podendo ser renovado, mediante termo de acordo a ser firmado entre as Partes.

17.2 É vedada a rescisão unilateral imotivada.

17.3 O presente Contrato somente poderá ser rescindido pelos seguintes motivos:

17.3.1 Em caso de decretação de falência, deferimento do processamento de recuperação judicial ou homologação de recuperação extrajudicial da outra Parte ou seus colaboradores;

17.3.2 De forma motivada em decorrência de inadimplemento que se mantenha após a parte infratora receber notificação por escrito para sanar o inadimplemento e, em 90 (noventa) dias, não cumpra as obrigações contratuais.

17.3.3 Em caso de determinação do Poder Concedente - ANTT.

17.4 O descumprimento de uma Parte perante a outra do presente Contrato, que acarrete a rescisão deste Contrato, obrigará a Parte culpada pela rescisão ao pagamento de multa compensatória correspondente a R\$ 1.000.000,00 (um milhões de reais), corrigida anualmente pelo IPCA ou outro índice que venha a substituí-lo. A multa será diminuída proporcionalmente ao tempo restante de vigência deste Contrato.

17.5 O término ou rescisão deste Contrato não obstará a exigibilidade e a cobrança dos valores devidos a título de remuneração das Partes, das sanções ou acréscimos pecuniários previstos nesse Contrato, que poderão ser reclamados pela Parte credora em até 90 (noventa) dias consecutivos após a rescisão do Contrato.

17.5.1 Na hipótese de extinção de quaisquer dos Contratos de Subconcessão, fica automaticamente rescindido o presente Contrato estritamente em relação à empresa concessionária específica, de modo que não será devido qualquer valor pelas Partes a título de danos diretos, indiretos, consequentes ou lucros cessantes, tampouco incidirá a multa.

CLÁUSULA DÉCIMA-OITAVA - DISPOSIÇÕES GERAIS

18.1 Capacidade. As Partes são capazes de entender e avaliar os direitos e obrigações decorrentes do presente Contrato, tendo-os discutido, negociado e avençado em pé de igualdade contratual e considerando-os necessárias e suficientes à plena e satisfatória execução do seu objeto.

18.2 Não Renúncia. A celebração deste Contrato vincula tão somente as Partes contratantes e o objeto pretendido, e não representa quitação, novação, renúncia ou transação de quaisquer direitos e obrigações a qualquer das Partes por força de lei ou da regulamentação aplicável, incluindo, mas não se limitando às questões relacionadas ao procedimento arbitral - Processo nº 50500.010057/2022-78 perante a ANTT, bem como, eventuais arguições, prejuízos ou condições de qualquer das Partes perante o Poder Público, Agência Reguladora, VALEC ou outros que, por ação ou omissão, interferiram no resultado das negociações deste COE.

18.3 Acordo Integral. O presente Contrato e seus Anexos constituem um ato jurídico perfeito e passam a representar o único e integral acordo entre as Partes a respeito do objeto disciplinadas, ficando revogado qualquer documento, decisão e/ou instrumento jurídico firmado anteriormente, nos Termos da Resolução da ANTT de nº 3695/2011.

18.4 Omissões. As eventuais omissões, bem como dificuldades ou inadequações constatadas na aplicação do presente Contrato, serão resolvidas de comum acordo entre as Partes e, se necessário, regulamentadas através de Aditivos.

18.5 Cessão. É vedada a cessão ou transferência, total ou parcial, por qualquer das Partes, dos direitos e obrigações decorrentes do presente Contrato, sem autorização, por escrito, das outras Partes.

DS
BD

DS
GP

DS
[assinatura]

DS
RMPDM

18.6 Ausência de renúncia. A não exigência imediata, por qualquer das Partes, em relação ao cumprimento de qualquer dos compromissos avençados no presente Contrato, constitui-se em mera liberalidade, não caracterizando novação ou precedente invocável pela outra Parte para obstar ao cumprimento de suas obrigações.

18.7 Sucessores. O presente Contrato e seus eventuais respectivos Aditivos obrigam as Partes e os respectivos sucessores e cessionários autorizados a qualquer título.

18.8 Alteração. O presente Contrato e seus eventuais respectivos Aditivos somente poderão ser alterados por instrumento escrito assinado por todas as Partes.

18.9 Permanência. Na hipótese de qualquer disposição deste Contrato vir a ser considerada nula de pleno direito, inválida, ilegal, inexecutível ou ineficaz, as demais disposições continuarão a vincular as Partes, devendo as mesmas, de boa-fé, acordar na substituição das disposições nulas, inválidas, ilegais, inexecutíveis ou ineficazes de forma a atingir os objetivos ali pretendidos.

18.10 Intervenção na Lide. Na hipótese de uma das Partes ser demandada judicialmente e/ou administrativamente a qualquer tempo, em razão de quaisquer fatos praticados pela Parte contrária, 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 a referida exclusão não se opere, por fatores alheios à Parte considerada culpada, esta responderá pelo pagamento e cumprimento integral da decisão judicial e/ou administrativa, ou ressarcimento imediato à Parte demandada, se for o caso. A Parte demandada obriga-se a comunicar à outra Parte em até 48 (quarenta e oito) horas, do recebimento da intimação, auto de infração, citação ou notificação para que esta adote as medidas cabíveis de intervenção na lide.

18.11 Gestores do Contrato. As Partes nomearão gestores para representá-los na execução e acompanhamento deste Contrato, ficando os mesmos autorizados a tomar as medidas necessárias para resguardar os interesses das respectivas Partes ("Gestores do Contrato").

18.12 Comunicações. Qualquer comunicação referente a este Contrato deverá ser realizada por escrito e será considerada recebida na data do efetivo recebimento (i) de carta registrada com aviso de recebimento ou "courier" ou (ii) por e-mail enviado para os endereços eletrônicos indicados abaixo. Toda e qualquer comunicação deverá ser enviada aos endereços físicos ou eletrônicos indicados abaixo (ou a outro endereço físico ou eletrônico que venha a ser comunicado por uma Parte à outra) nos termos desta cláusula.

(a) Se para o RUMO
RUMO MALHA CENTRAL S.A
Rua Emílio Bertolini nº 100, Vila Oficinas
CEP: 82.920-030
Curitiba - PR
Atenção: Edson Bernardes de Oliveira
Tel.: 13 98123-61-00
Email: edson.oliveira@rumolog.com

(b) Se para a FNS:
Ferrovia Norte Sul S.A.
Rua Sapucaí, 383
CEP: 31150-904
Floresta – Belo Horizonte– MG
Atenção: Rafael Mesquita Pinto de Magalhães
Tel.: [31] 3279-4230 / 5981
E-mail: rafael.magalhaes@vli-logistica.com.br

DS
BD

DS
RMPDM

DS
R. P.

DS
GP

18.13 Apresentação à ANTT. Cada uma das Partes se compromete a encaminhar à ANTT uma cópia autenticada do presente Contrato, dentro do prazo de 30 (trinta) dias após a data de sua celebração.

18.14 Execução específica. Os compromissos e obrigações aqui assumidos pelas Partes comportam execução específica, nos termos da legislação aplicável.

18.15 Sigilo. As Partes comprometem-se, mutuamente, a zelar pela manutenção do sigilo de todos os segredos comerciais, conhecimentos técnicos e outras informações que venham a tomar conhecimento uma da outra em função deste Contrato, não podendo usar qualquer destas informações confidenciais, a não ser quando expressamente autorizadas para tanto por seu titular; exceto em casos de informação de domínio público ou que tenham que ser reveladas legalmente em virtude de uma ordem administrativa ou judicial sob leis aplicáveis ao caso.

18.16 Securitização e Cessão Fiduciária de Recebíveis. É expressamente vedado às Partes utilizar o crédito decorrente do presente Contrato como garantia em outros Contratos, inclusive de transações bancárias e/ou financeiras de qualquer espécie, efetuar operação de desconto, negociar, repassar ou de qualquer forma ceder os créditos decorrentes de sua execução a Bancos, empresas de "factoring", securitização de recebíveis ou a quaisquer terceiros.

18.17 Cada Parte é responsável integralmente pelo pagamento do salário de seus empregados, bem como por todas as exigências da legislação trabalhista, fiscal e previdenciária, inexistindo qualquer vínculo empregatício entre uma Parte e os empregados ou contratados da outra, tampouco responsabilidade solidária ou subsidiária entre as Partes.

18.18 Responsabilidade Trabalhista. Cada uma das Partes será responsável exclusivamente por seus empregados, sendo que na hipótese de ação trabalhista, a Parte contratante do empregado compromete-se a assumir todo o passivo na ação trabalhista, 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.

18.19 Como condição para a celebração do presente Contrato, as Partes obrigam-se a cumprir todas as disposições contratuais que lhe dizem respeito, bem como as disposições legais relacionadas às atividades econômicas que realiza, em especial, mas sem se limitar a elas: (i) a não utilizar mão-de-obra infantil no exercício de suas atividades, nos termos do inciso XXXIII do art. 7º da Constituição da República vigente; (ii) a não utilizar mão-de-obra em condições análogas a de escravo; (iii) a obedecer aos limites diários de jornada de trabalho legalmente previstos; (iv) a obter e manter válidas todas as licenças e condições sanitárias e ambientais exigíveis por lei e por todos e quaisquer órgãos públicos competentes para o exercício de suas atividades; (v) a efetuar os pagamentos de todos os tributos e contribuições previdenciárias; (vi) a observar as normas ambientais e de saúde e medicina do trabalho; (vii) a envidar os seus melhores esforços para que as obrigações acima referidas também sejam observadas pelos seus fornecedores de insumos e serviços, como de resto por todos aqueles com quem mantém relação no exercício de sua atividade econômica; (viii) a cumprir todas as obrigações trabalhistas com seus empregados, subcontratados e prepostos, tais como pagamento de natureza fiscal, previdenciária, salarial, férias acrescidas de 1/3, vale-transporte, FGTS, 13º salário, entre outras.

18.20 As Partes convencionam que os Anexos abaixo relacionados, após elaborados, deverão ser rubricados pelas Partes e passarão a fazer parte integrante deste instrumento.

Anexo I – Trem-tipo e procedimento para alteração.

Anexo II – Manual de Intercâmbio e Tráfego mútuo

Anexo III – Homologação de Novos Ativos.

Anexo IV – Anexo de Inspeção

Anexo V – ROF FNS – Regulamento de Operação Ferroviária da FNS
Anexo VI – RO Rumo – Regulamento de Operação Ferroviária da Rumo

18.21 Em caso de contradição entre as disposições dos Anexos e deste Contrato, prevalecerão as disposições do Contrato. Em caso de contradição entre as disposições dos Anexos, a ordem de prevalência acima deverá ser obedecida.

18.22 As Partes declaram possuir todas as autorizações societárias necessárias para celebração do presente instrumento.

CLÁUSULA DÉCIMA-NONA- CASO FORTUITO OU FORÇA MAIOR

19.1 As Partes não são responsáveis pelo inadimplemento que resultar de caso fortuito ou força maior, nos termos do disposto no Código Civil Brasileiro, inclusive ocorridos terminais de carregamento e descarregamento de cargas, ou ainda, de crise mundial ou nacional instalada, na medida em que tais ocorrências impeçam ou retardem o cumprimento das obrigações avençadas neste Termo, 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, ou crise mundial ou nacional, retomar-se-á a execução do instrumento daí em diante.

CLÁUSULA VIGÉSIMA - ANTICORRUPÇÃO E COMPLIANCE

20.1 As Partes garantem que cumprem e cumprirão, por si e por sua controlada, subsidiária, coligada e terceiros contratados, bem como por seus respectivos administradores e empregados, a legislação nacional ou estrangeira, contra práticas ou atos lesivos à administração pública, incluindo, mas não limitando, as Leis nº 9.613, de 3 de março de 1998 (“Lei nº 9.613”), nº 12.846, de 1º de agosto de 2013, conforme alterada (“Lei nº 12.846”), Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011 (“Lei nº 12.529”), ao US Foreign Corrupt Practices Act (“FCPA”), ao UK Bribery Act ou qualquer legislação ou regulamentação aplicável que implemente o OECD Convention on Combating Bribery of Foreign Public Officials in International Business Transactions, Sarbanes-Oxley Act (“SOX”), o Código de Conduta da RUMO disponível através do endereço eletrônico <http://ri.rumolog.com/ptb/estatutos-politicas-e-codigo-de-etica> (“Código de Conduta RUMO”), o código de Ética e Conduta da VLI, disponível no endereço eletrônico <https://www.vli-logistica.com.br/wp-content/uploads/2021/05/Codigo-de-Conduta-VLI-A4-7-1.pdf> e as políticas da RUMO e da VLI que estão públicas, conforme aplicáveis (“Regras de Compliance”), devendo, para tanto (i) manter políticas e procedimentos internos que visem assegurar integral cumprimento de tais normas; (ii) dar conhecimento de tais normas a todos os profissionais e contratados a que venham a se relacionar; e (iii) absterem-se de praticar atos de corrupção e de agirem de forma lesiva à administração pública, nacional e estrangeira, no seu interesse ou para seu benefício, exclusivo ou não.

20.2 As Partes declaram que em todas as atividades relacionadas a este Contrato não incidiram em prática fraudulenta, não prometeram nem prometerão, ofereceram nem oferecerão, deram nem darão ou se comprometeram nem se comprometerão a dar a quem quer que seja, inclusive pessoa pública, ou aceitar ou se comprometer a aceitar de quem quer que seja, tanto por conta própria quanto através de outrem, qualquer pagamento, item de valor, doação, compensação, vantagens financeiras ou não financeiras ou benefícios de qualquer espécie que constituam prática de corrupção, ato lesivo, ou que viole as leis anticorrupção brasileira, seja de forma direta ou indireta quanto ao objeto deste Contrato, ou de outra forma que não relacionada a este Contrato, devendo garantir, ainda, que seus prepostos e colaboradores ajam da mesma forma.

20.3 Declaram, ainda, que em todas as atividades relacionadas a este Contrato e em seu nome e de suas subsidiárias, joint ventures e outras coligadas sob o controle, direta ou indiretamente, no todo ou em parte, e seus respectivos diretores, conselheiros, empregados ou beneficiários, consultores, representantes, agentes, corretores ou outros intermediários, não adotaram nem adotarão qualquer medida que constitua prática ilegal ou viole as leis

anticorrupção de qualquer país e não pagaram, ofereceram, prometeram ou autorizaram, nem pagarão, oferecerão, prometerão ou autorizarão o pagamento de dinheiro ou qualquer coisa de valor, direta ou indiretamente, a qualquer agente público, nacional ou estrangeiro, das leis anticorrupção brasileira, ou a terceira pessoa a ele relacionada, com a finalidade de: (i) influenciar qualquer ato ou decisão de tal pessoa em sua capacidade oficial; (ii) induzir tal pessoa a agir (seja por ação ou omissão) em violação de seu dever legal; (iii) obter qualquer vantagem indevida; ou (iv) induzir tal pessoa a usar a sua influência para afetar ou influenciar qualquer ato ou decisão de uma autoridade governamental, a fim de auxiliar as Partes a obterem ou reterem negócios com, ou a canalizar negócios para, qualquer pessoa.

20.4 As Partes declaram que (i) não são indivíduos e/ou entidades com as quais transações são restritas e/ou proibidas com base em qualquer sanção econômica, comercial ou qualquer outra restrição semelhante imposta oficialmente pelo Brasil, Estados Unidos da América, União Europeia, Nações Unidas, Canadá, pelo Reino Unido (UK), Suíça, por Cingapura e/ou por qualquer outra jurisdição aplicável à qualquer das Partes ("Sanções"); e (ii) nenhuma parte que tenha qualquer tipo de interesse nas transações contempladas por este instrumento ("Pessoas Sancionadas") são: (i) indicadas em qualquer lista oficial de Pessoas Sancionadas em; (ii) localizadas, organizadas ou residentes em países ou territórios listados nas Sanções que proibam, de forma geral, transações com os referidos países ou territórios; ou (iii) controlados, ou agem em benefício de Pessoas Sancionadas ou localizados em países ou territórios listados nas Sanções. As Partes declaram, ainda, que nenhum produto, tecnologia e/ou serviço, conforme o caso, que qualquer das Partes adquiriram e/ou de outra forma obtiveram no âmbito deste instrumento (i) não foi produzido ou outra forma obtida, (ii) não envolveu; e (iii) não beneficiou, qualquer Pessoa Sancionada e/ou País Sancionado. As Partes declaram, ainda, que nenhum produto, tecnologia e/ou serviço, conforme o caso, que qualquer das Partes adquiriram e/ou de outra forma obtenham no âmbito deste instrumento (i) não foi produzido ou outra forma obtida, (ii) não envolveu; e (iii) não beneficiou, qualquer Pessoa Sancionada e/ou País Sancionado. A celebração deste instrumento e a performance das atividades aqui descritas não violam nenhuma Sanção e não são sujeitas à limitação por nenhuma Sanção.

20.5 A constatação e comprovação pela FNS do envolvimento da RUMO em qualquer prática que viole o descrito no Código de Ética da VLI), ou na Lei Anticorrupção, direta ou indiretamente, poderá resultar, a exclusivo critério da FNS na rescisão imediata do Contrato.

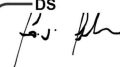
20.6 A constatação e comprovação pela RUMO do envolvimento da FNS em qualquer prática que viole o descrito no Código de Conduta da RUMO S.A. (controladora da RUMO), ou na Lei Anticorrupção, direta ou indiretamente, poderá resultar, a exclusivo critério da RUMO na rescisão imediata do Contrato.

CLÁUSULA VIGÉSIMA-PRIMEIRA– DA SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS

21.1 As Partes elegem, em comum acordo, o Foro da Comarca de São Paulo/SP, com renúncia expressa a qualquer outro, por mais privilegiado que seja, para dirimir dúvidas decorrentes da presente contratação e de sua execução.

DS
BD

DS
GP

DS


DS
RMPDM

21.2 Continuidade de Cumprimento das Obrigações. Salvo se de outra forma acordado por escrito, as Partes continuarão a cumprir com suas respectivas obrigações previstas neste Contrato enquanto a negociação, perícia técnica ou, conforme o caso, o procedimento judicial estiver em curso.

E, por estarem assim decididas, as Partes firmam o presente em 03 (três) vias de igual teor e para um só efeito, na presença das testemunhas infra-assinadas. Como alternativa à assinatura física do Termo, as Partes declaram e concordam que a assinatura mencionada poderá ser efetuada em formato eletrônico. As PARTES reconhecem a veracidade, autenticidade, integridade, validade e eficácia deste Termo nos termos do art. 219 do Código Civil, em formato eletrônico e/ou assinado pelas PARTES por meio de certificados eletrônicos, ainda que sejam certificados eletrônicos não emitidos pela ICP-Brasil, nos termos do art. 10, § 2º, da Medida Provisória nº 2.200-2, de 24 de agosto de 2001 ("MP nº 2.200-2").

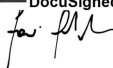
DocuSigned by:

5B810441E4C54FE...
RUMO MALHA CENTRAL S.A
27-02-2023

DocuSigned by:

6D1CB2BDD1DC4FD...
FERROVIA NORTE SUL S.A
27-02-2023

São Paulo/SP, 24 de fevereiro de 2023

DocuSigned by:

E8BF185F33444C7...
RUMO MALHA CENTRAL S.A
28-02-2023

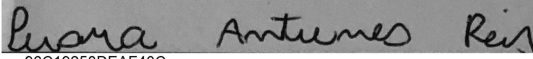
DocuSigned by:

3839F596729B430...
FERROVIA NORTE SUL S.A
24-02-2023

TESTEMUNHAS:

DocuSigned by:

Nome: Ticiano Augusto Callai Bragatto
CPF: 680.454.823-43

DocuSigned by:

Nome: Luara Antunes Reis
CPF: 96C19258DEAF40C...