

rumo

03
FCA
VL!

CONTRATO OPERACIONAL ESPECÍFICO

De um lado:

ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA PAULISTA S.A., pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ/MF sob o nº CNPJ nº 02.502.844/0001-86, com sede na cidade de Avenida Presidente Juscelino Kubitschek, 1327, 3º Andar, Sala 08 – Vila Nova Conceição, Cidade e Estado de São Paulo, CEP: 04543-011, adiante denominada simplesmente "Malha Paulista"; ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA NORTE S.A., pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 24.962.466/0001-36, com sede na ROD BR 163, s/n, KM 96, zona rural, Rondonópolis – MT, CEP 78.750-899 adiante denominada simplesmente "Malha Norte"; ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA OESTE S.A., pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 39.115.514/0001-28, com sede na Avenida Presidente Juscelino Kubitschek, 1327, 3º Andar, Sala 10, conjunto 32 – Vila Nova Conceição, Cidade e Estado de São Paulo, CEP: 04543-011 adiante denominada simplesmente "Malha Oeste", sendo Malha Paulista, Malha Norte e Malha Oeste denominadas conjuntamente de "GRUPO RUMO";

De outro lado:

FERROVIA CENTRO-ATLÂNTICA S.A., pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 00.924.429/0001-75, com sede na Rua Sapucaí, 383, Bairro Floresta, Belo Horizonte, MG, neste ato representada na forma de seu Estatuto Social.

CONSIDERANDO QUE:

1. a FCA é a empresa concessionária dos serviços públicos de transporte ferroviário de cargas na Malha Centro-Leste, por força do Contrato de Concessão para a Exploração e o Desenvolvimento do Serviço Público de Transporte Ferroviário de Carga celebrado com a União Federal, por intermédio do Ministério dos Transportes, em 27 de agosto de 1996;
2. a Malha Paulista é a empresa concessionária dos serviços públicos de transporte ferroviário de cargas na Malha Paulista, por força do Contrato de Concessão para a Exploração e o Desenvolvimento do Serviço Público de Transporte Ferroviário de Carga celebrado com a União Federal, por intermédio do Ministério dos Transportes, em 30 de dezembro de 1998;
3. a Malha Oeste é a empresa concessionária dos serviços públicos de transporte ferroviário de cargas na Malha Oeste, por força do Contrato de Concessão para a Exploração e o Desenvolvimento do Serviço Público de Transporte Ferroviário de Carga celebrado com a União Federal, por intermédio do Ministério dos Transportes, em 27 de junho de 1996;
4. a Malha Norte empresa concessionária dos serviços públicos de transporte ferroviário de cargas na Malha Norte, por força do Contrato de Concessão para a Exploração e o Desenvolvimento do Serviço Público de Transporte Ferroviário de Carga celebrado com a União Federal, por intermédio do Ministério dos Transportes, em 19 de maio de 1989;
5. a Malha Centro-Leste, operada pela FCA, se estende dentro do Estado de São Paulo até a estação de Boa Vista Nova, inclusive, ponto no qual faz conexão com a Malha Paulista, operada pela Malha Paulista;
6. as Partes desejam ampliar a participação do modal ferroviário no atendimento às demandas de transporte de cargas, bem como melhorar as operações de transporte ferroviário de cargas mediante o melhor aproveitamento das respectivas infraestruturas ferroviárias e material rodante, modernizando suas práticas comerciais e empresariais;
7. as Partes têm interesse em fortalecer as sinergias existentes na integração das suas operações, facilitadas pela conexão das malhas por elas operadas, com o objetivo de aumentar



* l

a eficiência do serviço público prestado aos usuários, ampliar a base de clientes e proporcionar o crescimento de suas receitas;

8. a FCA e o GRUPO RUMO, com a finalidade de atingir os objetivos expressos nos "considerandos" anteriores e desejando conferir maior agilidade ao tráfego ferroviário, determinam os pontos de intersecção das ferrovias, conforme estabelecido neste Contrato:

- Direito de passagem da FCA para acesso ao trecho sob concessão da Malha Paulista entre Boa Vista Nova e Perequê e Alumínio e Ramal do Cnaga;
- Direito de passagem da Malha Paulista e Malha Norte e Malha Oeste nos trechos entre Boa Vista Nova e Paulínia para acesso ao Ramal da Replan, de responsabilidade da FCA.

9. as Partes desejam consolidar, em um único instrumento, o contrato firmado em 15 de abril de 2008 e o 1º termo aditivo ao referido contrato, firmado em 09 de setembro de 2015, bem como todas as demais relações com respeito às matérias identificadas nos "considerandos" acima, relativos ao compartilhamento de infraestrutura ferroviária e de recursos operacionais, visando a integração operacional do Sistema Ferroviário Nacional, sendo que as disposições contratuais do presente instrumento substituem integralmente o contrato firmado em 15 de abril de 2008 e o 1º termo aditivo ao referido contrato e qualquer outro instrumento que verse sobre os temas aqui dispostos e celebrados entre as mesmas Partes, com exceção do Acordo de Investimentos, celebrado entre as Partes em 17 de fevereiro de 2014.

RESOLVEM as Partes firmar o presente Contrato **OPERACIONAL ESPECÍFICO** ("Contrato"), mediante as cláusulas e condições que seguem.

PRIMEIRA PARTE DEFINIÇÕES E OBJETO

CLÁUSULA PRIMEIRA **DEFINIÇÕES**

1.1. Os termos a seguir têm, quando empregados neste Contrato com iniciais maiúsculas, os significados que ora lhes atribuí, 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:

Contrato. É o presente Contrato Operacional Específico.

Malha Paulista. É a empresa concessionária da Malha Paulista do GRUPO RUMO – América Latina Logística Malha Paulista S.A.

Malha Norte. É a empresa concessionária da Malha Norte do GRUPO RUMO – América Latina Logística Malha Norte S.A.

Malha Oeste. É a empresa concessionária da Malha Oeste do GRUPO RUMO – América Latina Logística Malha Oeste S.A.

GRUPO RUMO. É a denominação das Malha Paulista, Malha Norte e Malha Oeste em conjunto.

AMV. É o aparelho de mudança de via.

ANTT. É a Agência Nacional de Transportes Terrestres, órgão federal de fiscalização e regulamentação vinculado ao Ministério dos Transportes.



Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page.

rumo

FCA
VLI

Baixada Santista. É o trecho ferroviário compreendido entre as estações de (i) Perequê e Valongo, da MRS pela Margem Direita, (ii) Perequê e Conceiçãozinha, da MRS pela Margem Esquerda e (iii) o Ramal de Fábricas a partir do Pátio de Perequê.

Célula Integrada da Baixada Santista. É constituída por membros designado pelas três ferrovias (GRUPO RUMO, FCA e MRS), que determina a programação ferroviária para circulação e permanência de trens na Baixada Santista.

CCO. É o Centro de Controle Operacional, responsável pelos licenciamentos dos trens nos trechos definidos neste Contrato.

LOGISPOT/ TERMINAL DE SUMARÉ (atual denominação do CNAGA). É o terminal armazenador de grãos, terminal de contêineres e armazém geral, localizado na cidade de Sumaré, Estado de São Paulo, cujo ramal de acesso integra a concessão da Malha Paulista e é acessado pela FCA.

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 do serviço. No presente Contrato, é a modalidade de operação de transporte ferroviário pelo qual, nas hipóteses acima indicadas, Composição Ferroviária operada pela FCA adentra a malha ferroviária operada pelo GRUPO RUMO, ou vice-versa.

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.

FCA. É a Ferrovia Centro-Atlântica S.A.

Ferrovia Visitada. É, em uma operação de Direito de Passagem, a ferrovia detentora da infraestrutura ferroviária. No caso é a Malha Paulista com relação à FCA, quando a FCA ingressa na Malha Paulista, ou é a FCA com relação ao GRUPO RUMO, quando qualquer empresa do GRUPO RUMO ingressa na Malha Centro-Leste.

Ferrovia Visitante. É, em uma operação de Direito de Passagem, a ferrovia responsável pela operação da composição ferroviária na infraestrutura da Ferrovia Visitada. No caso da FCA com relação à Malha Paulista, quando a FCA ingressa na Malha Paulista, ou do GRUPO RUMO com relação à FCA, quando qualquer empresa do GRUPO RUMO ingressa na malha Centro-leste.

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

Helper. É a disponibilização de uma ou mais locomotivas adicionais para auxílio na tração de uma composição ferroviária.

HP-Hora. É a unidade de medida da capacidade de tração necessária para o Trem-Tipo, igual ao somatório dos HP ("horse-power") das locomotivas integrantes da composição, multiplicado por um determinado número de horas de utilização ou ociosidade, conforme o caso. Denomina-se ainda HP-Hora, na forma do presente Contrato, a expressão monetária dessa medida.

Índice. É o IGP-M – Índice Geral de Preços – Mercado, calculado e divulgado pela Fundação Getúlio Vargas, ou o índice que venha a substituí-lo.



* L

Malha Centro-Leste. É a malha ferroviária concedida e operada pela FCA.

Malha Paulista. É a malha ferroviária concedida e operada pela Malha Paulista.

Manobras. São as operações ferroviárias de formação, encerramento e recomposição de trens, em pátios e terminais, inclusive para atendimento a clientes em desvios particulares.

Margem Direita. É a malha ferroviária entre as estações (i) de Perequê e Valongo na malha de concessão da MRS, (ii) de acesso à margem direita do Porto de Santos e todos os terminais a ela ligados.

Margem Esquerda. É a malha ferroviária entre as estações de Perequê e Conceiçãozinha na malha de concessão da MRS e CODESP, de acesso à margem esquerda do Porto de Santos e todos os terminais a ela ligados.

MRS. É a MRS Logística S.A, concessionária da Malha Sudeste.

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, a FCA e o GRUPO RUMO.

Porto. São os terminais portuários situados nas margens esquerda e direita do Porto de Santos, inclusive terminais retroportuários.

Portofer. Arrendatária da malha ferroviária dentro do Porto de Santos e responsável pela operação ferroviária na área da Companhia Docas do Estado de São Paulo – CODESP, no Porto de Santos.

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

Ramal CNAGA. É o ramal sob operação e licenciamento da Malha Paulista com aproximadamente 08 km (oito quilômetros) de extensão, que dá acesso ao terminal LOGISPOT / Terminal de Sumaré. Esta definição inclui todos os terminais ligados ao Ramal CNAGA.

Ramal das Fábricas e TIPLAM. É a malha ferroviária entre as estações de Perequê e o ponto de ligação das vias principais sob concessão da MRS com o ramal ferroviário interno do terminal TIPLAM, incluindo o pátio Piaçaguera e o Ramal das Fábricas, ambos em área sob concessão da MRS, incluindo os terminais a ela ligados e por estas estações atendidos.

Ramal Replan. É o ramal sob operação da Malha Paulista e licenciamento pelo CCO da FCA, com aproximadamente 08 km (oito quilômetros) de extensão, que dá acesso à Refinaria de Paulínia. Para todos os fins do presente Contrato, o Ramal Replan (i) estende-se do respectivo ramal de acesso ao pátio, até o marco do AMV de ligação com o corredor Araguari – Boa Vista Nova, pelo lado de Araguari, e até o marco do AMV de ligação com o pátio de Paulínia, pelo lado de Boa Vista Nova, e (ii) inclui todos os terminais ligados ao Ramal Replan.

Sentido Exportação. É o sentido que vai do interior do Estado de São Paulo em direção ao Porto.

Sentido Importação. É o sentido que vai do Porto em direção ao interior do Estado de São Paulo.

Sentidos. São, conjunta e indistintamente, o Sentido Exportação e o Sentido Importação.

Terminais Retroportuários: Armazéns localizados fora da zona portuária ou aeroportuária.

TIPLAM (Terminal Integrador Portuário Luiz Antônio Mesquita): É o terminal portuário operado pela ULTRAFERTIL, empresa controlada pela VLI S.A, localizado em Santos/SP e com acesso ferroviário



[Handwritten signature]

através das linhas sob concessão da MRS, entre o pátio de Piaçaguera e a estação de Conceiçãozinha, esta última em área arrendada à Portofer.

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

Trecho 1. São, conjunta e indistintamente, os trechos ferroviários integrantes da concessão detida pela Malha Paulista, compreendidos entre a estação Boa Vista Nova, de um lado, e as estações, Paratinga, Perequê e Alumínio, de outro, a saber:

- (i) trecho de aproximadamente 230 km (duzentos e trinta quilômetros) entre a estação Boa Vista Nova (operada pela FCA) e Paratinga (operado pelo Malha Paulista);
- (ii) trecho de 19 km (dezenove quilômetros) entre as estações Paratinga e Perequê (ambos operados pela Malha Paulista);
- (iii) trecho de 85 km (oitenta e cinco quilômetros) entre a linha Boa Vista Nova/Perequê, e a estação de Alumínio, operado pela Malha Paulista.

Trecho 2. É o trecho ferroviário de 10 km (dez quilômetros) de extensão compreendido entre as estações de Boa Vista Nova e Paulínia, ambas integrantes da concessão detida pela FCA.

Trecho 3. É o Ramal Replan. Para facilidade de referência, no presente Contrato o Trecho 3 é denominado simplesmente Ramal Replan.

Trecho 4. É o Ramal CNAGA. Para facilidade de referência, no presente Contrato o Trecho 4 é denominado simplesmente Ramal CNAGA.

Trechos. São, conjunta e indistintamente, o Trecho 1, o Trecho 2, o Trecho 3 (i.e. Ramal Replan) e o Trecho 4 (i.e. Ramal CNAGA).

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 quarta. O Trem-Tipo pode receber auxílio de tração por equipamento da Ferrovia Visitada em pontos específicos, mediante Contrato com a Ferrovia Visitante.

VMA. Velocidades Máximas Autorizadas.

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 tem como objeto estabelecer as regras e condições comerciais e operacionais para o Uso Mútuo de Infraestrutura Ferroviária, na modalidade de Direito de Passagem, por parte da FCA e do GRUPO RUMO, sempre observando os termos constantes na Resolução nº 3695 da ANTT, de 14 de julho de 2011, conforme descrito abaixo:

- i. Direito de Passagem da FCA remunerado no Trecho 1 e sem ônus no Trecho 4;



[Handwritten signature]

- ii. Direito de Passagem do GRUPO RUMO remunerado no Trecho 2 e no Trecho 3 (Ramal Replan).

SEGUNDA PARTE
DIREITOS DE PASSAGEM E ESTIPULAÇÕES CONEXAS

CLÁUSULA QUARTA
FLUXOS E VOLUMES

4.1. Para fins de atendimento à resolução ANTT 3.695/2011, Anexo, Art. 7º, inciso III, caberá a cada PARTE informar, até o dia 15 (quinze) de maio de cada ano de vigência deste Contrato, o Volume Anual, em TU, TKU, que pretende realizar em Direito de Passagem nas linhas da outra PARTE no ano seguinte, distribuindo-o por produto, por mês, por origem e destino nas linhas da FERROVIA VISITADA.

4.1.1. Até o dia 30 de setembro de cada ano de vigência deste Contrato, as Partes deverão ratificar ou retificar a informação de volume anual programado para o ano seguinte.

4.1.2. Mensalmente as Partes deverão confirmar o volume mensal a ser transportado em TU e PDT que pretende realizar em Direito de Passagem nas linhas da outra Parte, até o penúltimo dia útil de cada mês.

4.1.3. Para o período compreendido entre 1º (primeiro) de janeiro de 2017 e 31 (trinta e um) de dezembro de 2017, o Volume Anual será aquele constante na Cláusula 15.2.

4.1.4. As Partes acordam que a FCA tem direito ao número de faixas de circulação, conforme previsto na Cláusula Sétima, independentemente do volume acordado e/ou realizado.

CLÁUSULA QUINTA
TREM-TIPO

5.1. Para viabilizar a operação conjunta, fica neste ato criado o Trem-Tipo, que, observados os termos deste Contrato, transitará livremente da sua origem até o seu destino final.

5.2. Na formação do Trem-Tipo deverão ser obedecidos os seguintes parâmetros ("Parâmetros"):

Esforço Tração máximo:	136 mil kgf
Esforço de compressão máximo	113 mil kgf
Choque tração carregado máximo:	30 mil kgf
Choque tração vazio máximo:	25 mil kgf
Choque de compressão carregado máximo:	30 mil kgf
Choque de compressão vazio máximo	25 mil kgf
L/V máximo bitola estreita	0,65
L/V máximo bitola larga:	0,65
Carga máxima por eixo (vagão - métrica):	25,0 ton
Carga máxima por eixo (locomotiva - métrica)	27,5 ton
Comprimento máximo do trem:	1.470m
Opções para formação de trem:	Convencional, Locotrol cabeça e cauda e Locotrol cabeça e meio.



[Handwritten signature]

06
5

5.2.1. As partes acordam desde já que o Trem-Tipo informado acima é a referência da composição padrão, podendo haver modificação, desde que previamente aprovado pela Ferrovia Visitada.

5.2.2. Para a formação de trem com Locotrol cabeça e meio ou cabeça e cauda, com destino às Margens Direita e/ou Esquerda é necessária a aprovação prévia da Portofer, que será feita mediante avaliação dos impactos operacionais.

5.3. Caso a Ferrovia Visitante deseje alterar a formação do seu Trem Tipo esta deverá apresentar à Ferrovia Visitada o seu pleito de forma fundamentada e de acordo com o procedimento estipulado no Anexo II. 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 e de segurança.

5.4. A criação de novos modelos de Trem Tipo poderão ser estudados em conjunto entre as engenharias de ambas as ferrovias, em caso de interesse mútuo.

5.5. O não cumprimento por parte da Ferrovia Visitante dos Parâmetros 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.

5.6. O Trem-Tipo deverá ser dotado de Computador de Bordo de Locomotiva ("CBL"), ou equipamento similar que garanta o cumprimento das licenças e registros de eventos, como pontos de aceleração, aplicação de freios e velocidade – como por exemplo o On Board Computer ("OBC") –, além de equipamentos de EOT ("End of Train"), rádios fixos e digitais para todos os trechos, GPS portáteis cadastrados para uso no sistema da Ferrovia Visitada e demais dispositivos de segurança operacionais de uso na Ferrovia Visitada.

5.7. A Ferrovia Visitante deverá enviar à Ferrovia Visitada, relatório contendo as análises das viagens do CBL das locomotivas de determinada composição em até 05 (cinco) dias úteis sempre que solicitado pela Ferrovia Visitada, além de cópia dos arquivos digitais de leitura do CBL 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.

CLÁUSULA SEXTA OPERAÇÕES DE PÁTIO, EQUIPAGEM, ETC.

6.1. Estacionamento de vagões:

6.1.1. É vedado o estacionamento de veículos 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, devendo, porém, efetuar a retirada em até no máximo 05 (cinco) dias úteis ou outro prazo acordado entre as Partes, após a autorização e programação da Ferrovia Visitada para a retirada pela Ferrovia Visitante.

6.1.1.1 Para os casos que necessitem de recursos especiais para sua retirada, como guindaste e equipamentos de maior porte, será permitido o prazo de retirada de até 15 (quinze) dias corridos ou outro prazo acordado entre as Partes.

6.1.1.2 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



4

f

em transporte que estiverem estacionadas, não cabendo à Ferrovia Visitante qualquer reclamação em caso de eventual sinistro ocorrido em função do estacionamento.

6.2. Operações de pátio:

6.2.1. Nos terminais de clientes, as operações de pátio deverão ser realizadas pelo pessoal da Ferrovia Visitante, sob orientação da Ferrovia Visitada, salvo casos específicos negociados entre as Partes. Nas estações da Ferrovia Visitada, tais operações serão realizadas pela equipe da Ferrovia Visitante, porém com manobreiro da Ferrovia Visitada. Nos casos em que a Ferrovia Visitada não fornecer manobreiro, a Ferrovia Visitante poderá realizar a manobra com manobreiro próprio, desde que este cumpra previamente todos os regulamentos e normas exigidas para o manobreiro da Ferrovia Visitada.

6.2.2. Ressalvado o estabelecido no item 6.2.1 acima, a Ferrovia Visitante poderá solicitar que a Ferrovia Visitada realize as operações de pátio, inclusive o atendimento a clientes em desvios por eles utilizados, mediante acerto comercial e/ou operacional a ser acordada entre as partes.

6.3. Equipagens:

6.3.1. As equipagens dos trens serão formadas por maquinistas habilitados para operar nos Trechos, cabendo à Ferrovia Visitante disponibilizá-los para realizarem treinamento que será fornecido pela Ferrovia Visitada, sobre o sistema de licenciamento dos Trechos visitados por cada Parte.

6.3.2. A Ferrovia Visitante deverá seguir os padrões de treinamento, 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.

6.4. Utilização de equipamentos da outra Ferrovia

6.4.1. A Malha Paulista fornecerá à FCA os Helpers necessários para o tráfego normal das composições da FCA entre as estações de Cangüera e Evangelista de Souza, possibilitando que os trens de bitola estreita consigam vencer as rampas.

6.4.1.1 Pela utilização dos "Helpers" a FCA deverá ao GRUPO RUMO a remuneração de R\$ 0,66/TU transportada.

6.4.2. A Ferrovia Visitada prestará atendimento à Ferrovia Visitante em caso de acidentes ferroviários devendo iniciar o atendimento o mais brevemente possível.

6.4.2. A ordem de liberação das operações em bitola larga ou estreita no trecho aonde eventualmente ocorrer acidente deverá acontecer visando contribuir com o melhor atendimento as operações do corredor. A Malha Paulista se compromete a manter a FCA informada do status do acidente, compartilhando informações referente a previsão de liberação completa do trecho, plano de circulação pós acidente e demais informações pertinentes.

CLÁUSULA SÉTIMA FAIXAS DE CIRCULAÇÃO

7.1. Faixas de Circulação

7.1.1. Desde já ficam garantidas às Partes, a título de Direito de Passagem, os pares de trens diários conforme tabela abaixo a partir de 2017:



Handwritten signature and initials.

07
J

Trecho 01

Trecho com origem em Boa Vista Nova e destino em:	2017	2018	2019 até 2028	2029 em diante
Perequê	8	9,5	10	10,5
Alumínio				

Trecho 02 e 03

Trecho com origem em Boa Vista Nova e destino em:	2017 em diante
Paulinia	4
Ramal replan	

Trecho 04

Trecho com origem em Boa Vista Nova e destino em:	2017 em diante
Ramal CNGA	2

(i) No trecho 01, para o ano de 2017, a distribuição das 8 faixas diárias, conforme o seu destino, no sentido exportação, é a seguinte:

- Margem Direita do Porto de Santos (Valongo): 1,5 faixas/dia
- TIPLAM/ Ramal Fábricas: 4 faixas/dia
- Margem Esquerda do Porto de Santos (Conceiçãozinha): 1,5 faixa/dia
- Alumínio: 1 faixa/dia

(ii) No trecho 01, para o ano de 2018, a distribuição das 9,5 faixas diárias, conforme o seu destino, no sentido exportação, é a seguinte:

- Margem Direita do Porto de Santos (Valongo): 1,5 faixas/dia
- TIPLAM/ Ramal Fábricas: 6 faixas/dia
- Margem Esquerda do Porto de Santos (Conceiçãozinha): 1 faixa/dia
- Alumínio: 1 faixa/dia

(iii) No trecho 01, a partir do ano de 2019 até 2028, a distribuição das 10 faixas diárias, conforme o seu destino, no sentido exportação, é a seguinte:

- Margem Direita do Porto de Santos (Valongo): 1,5 faixas/dia
- TIPLAM/ Ramal Fábricas: 6,5 faixas/dia
- Margem Esquerda do Porto de Santos (Conceiçãozinha): 1 faixa/dia
- Alumínio: 1 faixa/dia

(iv) No trecho 01, a partir do ano de 2029, a distribuição das 10,5 faixas diárias, conforme o seu destino, no sentido exportação, é a seguinte:

- Margem Direita do Porto de Santos (Valongo): 1,5 faixas/dia
- TIPLAM/ Ramal Fábricas: 7,0 faixas/dia



12
L

- c. Margem Esquerda do Porto de Santos (Conceiçãozinha): 1 faixa/dia
- d. Alumínio: 1 faixa/dia

(v) A quantidade de faixas com destino a Alumínio pode ser aumentada mediante equivalente diminuição da quantidade de faixas com destino ao Perequê.

(vi) A quantidade de faixas com destino ao TIPLAM/ Ramal das Fábricas pode ser aumentada mediante equivalente diminuição da quantidade de faixas com destino às Margens Direita e/ ou Esquerda do Porto de Santos (Valongo/ Conceiçãozinha).

(vii) Trens coletores, de serviço e socorro são contemplados como faixa de circulação do dia, e terão sua programação realizada de acordo com a conveniência da Ferrovia Visitada.

(viii) A quantidade de faixas efetivamente disponibilizada poderá ser menor em função de congestionamentos causados por (a) força maior nos termos da legislação do código civil; (b) impossibilidade de recebimento de trens pelos terminais de destino nos termos da Cláusula Décima, (c) impactos ocasionados por acidentes ferroviários, que impeçam toda a circulação na malha da Ferrovia Visitada por pelo menos 06 (seis) horas consecutivas e (d) atrasos decorrentes da realização de inspeções motivadas conforme Cláusula Oitava, desde que respeitado o limite de tempo para inspeção por ativo conforme estabelecido na cláusula supracitada. Em todas as situações previstas acima será necessária apresentação de evidências físicas pela Ferrovia Visitada para a Ferrovia Visitante de maneira a oficializar a causa da não liberação da quantidade de faixas de trens estipulada.

(ix) Caso o GRUPO RUMO, por sua responsabilidade, não consiga atender a uma ou mais faixas diárias, estabelecidas no presente Contrato, este deverá oferecer à FCA compensação equivalente através do aumento da quantidade de faixas diárias oferecidas, no período máximo de até quatro dias subsequentes ao dia em que houve falha no atendimento e limitado ao máximo de até 02 (duas) faixas adicionais por dia, caso não seja compensado, a Malha Paulista deverá indenizar nos termos do item 15.2.1.1.

7.1.2. Além das Faixas de Circulação ajustadas neste Contrato, as Partes poderão, a qualquer momento, negociar faixas adicionais.

7.2. A programação de faixas de circulação é feita com base na programação da Célula Integrada da Baixada Santista, limitada a quantidade diária de faixas estabelecidas pelo presente Contrato.

7.2.1. A Célula Integrada da Baixada Santista é responsável pela programação diária de trens, cujo cumprimento deve ser garantido pelo CCO do GRUPO RUMO. Eventualidades serão tratadas pelo CCO, podendo haver consulta a Célula Integrada da Baixada Santista desde que não cause impacto na circulação dos trens.

7.2.2. A programação de circulação de trens deve estar em consonância com a capacidade de recebimento e processamento das cargas no Porto de Santos, seja pelos terminais de embarque/desembarque ou pela operadora ferroviária local (PORTOFER), e nas regras de FIFO, detalhadas no Cláusula Décima.

7.2.3. Para programação dos trens com destino ao TIPLAM e/ou Pátio de Areais, o aceite será dado pela Malha Paulista FCA/TIPLAM e MRS, conforme programação diária realizada e ajustes do dia entre as Ferrovias, não sendo necessário aprovação da Portofer, desde que os referidos trens tenham o TIPLAM e/ou Pátio de Areais da FCA como destino único.

7.3 Intervalo de Circulação e Prazo de Início de Utilização das Faixas de Circulação:

7.3.1. Para qualquer solicitação de circulação, a Ferrovia Visitada terá até 1:30 (hora e meia) para a concessão de licença após solicitação da Ferrovia Visitante, desde que a solicitação tenha sido feita dentro do horário programado para circulação conforme ata da Reunião de



Handwritten signature and initials.

Handwritten number 12 inside a circle.

Programação das Ferrovias do dia anterior, e salvo casos excepcionais conforme item 7.1.1, inciso (viii).

7.3.2. Os Trens da Ferrovia Visitante, após receber e confirmar a licença de circulação, em qualquer dos Trechos, deverão iniciar a circulação imediatamente. Caso não inicie sua circulação dentro de 10 (dez) minutos, 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 do trem dentro do prazo estipulado deverá realizar nova solicitação e deverá ser liberado para circulação conforme prazo limite estipulado no item 7.3.1.

7.3.3. A Ferrovia Visitante deverá solicitar faixas de circulação, respeitado o número máximo de faixas estabelecido neste Contrato e a programação de circulação definida na reunião de programação das ferrovias do dia anterior realizada pela Célula Integrada da Baixada Santista.

7.4 Faturamento e cadastro de fluxos e ativos ferroviários:

7.4.1. 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 e de maneira automática e integrada ao sistema da Ferrovia Visitada 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 4 (quatro) horas antes do pedido de concessão de licença.

7.4.2. Os pedidos para cadastro de novos fluxos de transporte e/ou de novos ativos ferroviários pela Ferrovia Visitada serão atendidos em horário de expediente administrativo, salvo mera liberalidade da Ferrovia Visitada.

CLÁUSULA OITAVA REGULAMENTO OPERACIONAL E INSPEÇÕES

8.1. As operações serão realizadas de acordo com o regulamento operacional da Ferrovia Visitada, obedecendo-se as normas técnicas para vagões e locomotivas estabelecidas no ROF, MOF ("ROF/MOF") e no Manual de Intercambio e Tráfego Mútuo definidos pelo grupo de trabalho composto pela Ferrovias no âmbito do Plano Diretor da Baixada Santista.

8.1.1. Novos parâmetros operacionais da Ferrovia Visitada, motivados por aspectos relacionados a garantia, e não de melhorias, das condições de segurança operacional, deverão ser comunicados com prazo mínimo de 30 (trinta) dias de antecedência para adequações da Ferrovia Visitante.

8.1.1.1. 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 e o atendimento às normas técnicas vigentes definidos no ROF/MOF e no Manual de Intercambio e Tráfego Mútuo, o que fará sempre em conjunto com a Ferrovia Visitante, mediante comunicação prévia, 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. O tempo máximo admitido para inspeção de rotina e motivada é de até 70 segundos por ativo inspecionado. No



* 8

caso de inspeção motivada o tempo de realização poderá exceder os 70 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 FCA.

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

8.2.4. As inspeções de rotina e motivadas serão realizadas no tempo dos trens parados aguardando para circulação em Paulínia ou em outro 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. O não cumprimento por parte da Ferrovia Visitante do ROF/MOF e no 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 "TRANSIT-TIME"

9.1. A Ferrovia Visitada garantirá à Ferrovia Visitante, em ambos os Sentidos, um "Transit Time" máximo definido conforme tabela abaixo:

Trecho	Destino	Transit-time
Trecho 1	Perequê (exportação)	35h
	Perequê (importação)	25h
	Aluminio	07h
Trechos 2 e 3	Paulinia	2h
	Ramal Replan	4h
Trecho 4	Ramal CNAGA	1h

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

9.1.2.1. Deverão ser expurgadas do Transit Time as horas (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.

9.1.3. 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"

Página 12 de 31

Contrato DE USO MÚTUO DE INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA E OUTROS PACTOS.



Handwritten signature and initials.

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 Célula Integrada da Baixada Santista. A ultrapassagem dos trens de uma das ferrovias por qualquer uma das outras ferrovias durante a circulação dos trens será de livre decisão do CCO da Ferrovia Visitada, desde que respeitada a condição supracitada, com objetivo de reduzir impactos referentes às paralisações decorrentes de avarias em materiais rodantes, falta de equipagem, tecnologia embarcada e/ou acidentes, trens estacionados, a serem estacionados, não limitados aos pontos citados e/ou qualquer outro motivo solicitado através da reunião de programação da Célula Integrada da Baixada Santista ou outra reunião que venha a substituí-la.

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. Nesta hipótese, o sequenciamento anterior de trens deverá ser respeitado.

10.1.2. A ultrapassagem de trens FCA que não ocorra pelos motivos citados no item 10.1, deverá ser informada / oficializada à FCA na reunião diária de circulação (item 18.1.2) em D+1 e, caso o nível de serviço do trem ultrapassado seja superior ao nível de serviço contratado, este trem será expurgado da base de cálculo da Clausula Vigésima - Lucros Cessantes.

10.2. No caso de interrupção de circulação por falta de capacidade de determinado Cliente e/ou Terminal de destino para receber o produto, ou ainda, por qualquer motivo formalmente informado concomitantemente ao GRUPO RUMO e à FCA pelo Cliente e/ou Terminal de destino e/ou malha ferroviária de destino, a composição será desviada assim que possível para possibilitar a circulação dos demais trens na malha. Nestes casos, a quantidade de faixas efetivamente disponibilizada poderá ser menor em função de eventos de congestionamento na malha ferroviária de outras concessionárias e arrendatárias.

10.2.1. Na hipótese acima, caso a composição não tenha ainda acessado a malha da Ferrovia Visitada, poderá esta recusar a sua entrada enquanto não houver formalização do reestabelecimento da condição de recebimento pelo Cliente e/ou Terminal de destino e/ou malha ferroviária de destino.

10.3. A circulação de trens na malha após Boa Vista deverá respeitar uma cadência por terminal, conforme capacidade de descarga e cadenciamento informado pela PORTOFER e pela Célula Integrada da Baixada Santista, excetuando-se os casos citados na cláusula 10.1.

10.3.1. O FIFO é gerado após a passagem em Boa Vista. Para posicionamento no FIFO, fica válida a previsão de partida na data autorizada pela PORTOFER / Célula Integrada da Baixada Santista. Para trens destinados a Conceiçãozinha e Margem Direita, a Ferrovia Visitante fica limitada a solicitar a entrada em Boa Vista de um trem por dia por terminal. Exceções deverão ser acordadas entre as partes.

10.3.2. Para programação, os trens da Ferrovia Visitante deverão estar dentro das regras de faixas deste Contrato e com recebimento autorizado pela PORTOFER / Célula Integrada da Baixada Santista, conforme capacidade e cadenciamento dos terminais.

CLÁUSULA DÉCIMA-PRIMEIRA RAMAL CNAGA

11.1. O acesso ao Ramal CNAGA (e a todos os terminais a ele ligados) serão controlados pela Malha Paulista.

11.2. A FCA terá acesso, sem ônus, na entrada e saída de seus trens no Ramal CNAGA, respeitando-se as limitações operacionais dos terminais e o teto de volume de até 50.000 toneladas



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

por ano a partir de 2018. Para 2017, excepcionalmente, o teto de volume será de 60.000 toneladas. Caso haja expectativa de volumes superiores ao teto, a Ferrovia Visitante deverá negociar previamente com a Ferrovia Visitada todas as condições operacionais e comerciais para a realização deste transporte.

11.3. Caso o GRUPO RUMO tenha necessidade de acessar com trens de bitola estreita o Ramal CNAGA através do pátio da FCA em Boa Vista Nova, em volume superior a 3 (três) trens/semana, será implantado pelo GRUPO RUMO o terceiro trilho na alça de acesso ao pátio de Boa Vista Velha, sendo que, a partir de então, o acesso desses trens se dará através do pátio de Boa Vista Nova, com direitos e obrigações a serem definidos em instrumento adequado.

CLÁUSULA DÉCIMA-SEGUNDA **OPERAÇÃO NO TRECHO BOA VISTA NOVA – PAULÍNIA – REPLAN**

12.1. As Manobras de formação de trens da FCA no pátio da Replan, para carregamento e/ou descarregamento, bem como a entrega e recebimento de vagões da FCA nos terminais ligados à Replan, serão de responsabilidade da Malha Paulista, e o tempo máximo para posicionamento nos pontos de carregamento e/ou descarregamento deverá ser acordado entre as Partes.

12.1.1. Pela realização das manobras conforme descrito acima, a FCA deverá ao GRUPO RUMO a remuneração de R\$ 0,99/TU.

12.1.2. A referida tarifa tem como referência a data-base, o índice e o prazo de atualização conforme o estipulado para as tarifas de direito de passagem estipuladas no item 15.4.

12.2. Ficam limitados para estacionamento de vagões do GRUPO RUMO o número máximo de 40 (quarenta) vagões no pátio de Boa Vista Nova e Paulínia.

12.3. Ficam limitados para estacionamento de vagões da FCA o número máximo de 90 (noventa) vagões no pátio de Replan.

TERCEIRA PARTE **DISPOSIÇÕES COMUNS AOS DIREITOS DE PASSAGEM**

CLÁUSULA DÉCIMA-TERCEIRA **MANUTENÇÃO DA VIA PERMANENTE**

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

13.1.1. Na malha da FCA utiliza-se sistema de sinalização passiva vertical através de placas, e a comunicação é realizada por meio de rádio e sistema de comunicação via satélite, conforme descrito no Anexo I.

13.1.1.1. A comunicação dos trens do GRUPO RUMO na malha da FCA deverá ser realizada através do sistema de comunicação via satélite.

13.1.1.2. Caso a FCA venha a modificar seu sistema de comunicação e licenciamento, o mesmo comunicará o GRUPO RUMO, que deverá adequar-se ao novo sistema apresentado no prazo a ser acordado entre as partes, com prazo máximo de 180 (cento e oitenta dias).

13.1.2. O sistema de sinalização utilizado na malha da Malha Paulista com sinalização lateral para chaves e cerca eletrônica no CBL (versões CBL2 e CBL3). Nesse trecho a comunicação é realizada via Autotrac para o licenciamento.



[Handwritten signature]

13.1.2.1. Caso o GRUPO RUMO venha a modificar seu sistema de comunicação e licenciamento, a mesma comunicará a FCA, que deverá adequar-se ao novo sistema apresentado no prazo a ser acordado entre as partes, com prazo máximo de 180 (cento e oitenta dias).

13.2. As Partes comprometem-se a manter as vias permanentes em estado compatível com a densidade de tráfego. Caso isso não ocorra, a Ferrovia Visitante poderá, de comum acordo com a Ferrovia Visitada e mediante sua autorização formal na figura dos seus representantes legais, proceder à manutenção e recuperação da via da outra parte nos trechos abrangidos pelo Direito de Passagem, deduzindo o equivalente no preço pago pelo exercício do Direito de Passagem.

CLÁUSULA DÉCIMA-QUARTA CARGAS PERIGOSAS

14.1. O transporte de cargas perigosas respeitará as disposições estabelecidas pela legislação vigente.

14.1.1. A Ferrovia Visitada poderá impedir a circulação da Ferrovia Visitante caso os Trens-Tipo não estejam de acordo com as normas específicas e a legislação vigente para o transporte de cargas perigosas.

14.1.2. No caso de descumprimento da legislação e normas vigentes que acarretarem a aplicação de penalidades, a parte que deu causa será exclusivamente responsável pela(s) penalidade(s), inclusive, ressarcimento a outra Parte, se esta assumir qualquer ônus decorrente de tais fatos.

CLÁUSULA DÉCIMA-QUINTA REMUNERAÇÃO

15.1. Remuneração dos Direitos de Passagem

15.1.1. A FCA remunerará a Malha Paulista pelo Direito de Passagem no Trecho 1, de acordo com os itens abaixo:

15.1.1.1. Para os anos de 2017 e 2018 será cobrada a tarifa de R\$ 6,40 por tonelada útil do Volume Transportado.

15.1.1.2 Para os anos de 2019 e 2020 será cobrada a tarifa de R\$ 6,40 por tonelada útil do Volume Transportado até o limite de 20 milhões de toneladas úteis por ano. Para os volumes realizados entre 20 milhões até o teto de 23 milhões de toneladas úteis por ano, será cobrada a tarifa de R\$ 2,21 por tonelada útil.

15.1.1.3 A partir do ano de 2021 será cobrada a tarifa de R\$ 6,40 por tonelada útil do Volume Transportado até o limite de 20 milhões de toneladas úteis por ano. Para os volumes realizados entre 20 milhões até 23 milhões de toneladas úteis por ano, será cobrada a tarifa de R\$ 2,21 por tonelada útil. Por fim, para volumes totais realizados entre 23 e o teto de 25 milhões de toneladas úteis por ano, a remuneração por tonelada devida pela FCA ao GRUPO RUMO volta a R\$ 6,40 por tonelada útil.

15.2. A FCA se compromete a pagar o equivalente aos Volumes Mínimos da tabela abaixo em relação ao Trecho 1, independentemente da sua efetiva realização:

Ano	2017	2018	2019 a 2028	2029 em diante
Tonelada	14,1	15,1	16,1	17,1



Handwritten signature and initials.

15.2.1. Os valores devem ser pagos conforme o volume efetivamente realizado de acordo com a cláusula décima sexta. Trimestralmente, as partes irão apurar os volumes realizados acumulados ao longo do ano, observando-se os seguintes parâmetros: (i) no primeiro trimestre, a FCA deverá pagar, no mínimo, 20% do valor correspondente ao Volume Mínimo Previsto para o respectivo ano; (ii) no segundo trimestre, o valor pago pela FCA deverá, somado com o anterior, alcançar, no mínimo, 50% do Volume Mínimo Previsto para o respectivo ano; (iii) no terceiro trimestre, o valor pago pela FCA deverá, somado com os pagamentos anteriores, alcançar, no mínimo, 80% do Volume Mínimo Previsto para o respectivo ano; e (iv) no quarto trimestre, o valor pago pela FCA deverá alcançar o 100% do Volume Mínimo Previsto para o respectivo ano.

15.2.1.1. Caso a Malha Paulista não disponibilize as faixas de circulação acordadas neste COE por sua responsabilidade, será devido à FCA o valor equivalente, de acordo com a seguinte fórmula:

$RS\ 6,40/tu \times \text{Tonelagem Média por Trem Realizada do mês anterior} \times \text{Quantidade de Faixas Diárias não disponibilizadas.}$

15.2.1.2. Esses valores devem ser contabilizados pelas partes a cada trimestre e compensados com a remuneração devida de parte a parte.

15.2.1.3. Caso ocorra quebra de safra em relação à produção estimada pela CONAB no ano safra anterior superior a 30% da média dos Estados de origem abarcados pela FCA, o Volume Mínimo será reduzido em 10% (dez por cento) para os produtos refletidos pela quebra, de acordo com a diferenciação da carga informada na programação anual do ano anterior.

15.3. A Malha Paulista remunerará a FCA pelo Direito de Passagem nos Trechos 2 e 3, no valor de R\$ 0,88 (oitenta e oito centavos) por tonelada útil transportada, de acordo com a cláusula décima sexta.

15.4. Os valores indicados no âmbito deste Contrato serão corrigidos anualmente pela variação acumulada do IGP-M (FGV) dos últimos 12 (doze) meses anteriores à data do reajuste, considerando-se como data do primeiro reajuste o dia 1 de janeiro de 2018.

15.4.1 Fica desde já acordado que, no caso de renovação ou prorrogação do contrato de concessão da Malha Paulista, o valor da tarifa do Direito de Passagem no Trecho 1 será reduzido para R\$ 5,60 (cinco reais e sessenta centavos) por tonelada útil.

15.5. Os valores das tarifas descritos nos itens acima, são compostos do custo operacional e da remuneração de capital, nos termos do art. 12, inciso I, da Resolução ANTT nº. 3.695/2011, sendo assim discriminados:

Trecho	Custo operacional	Remuneração de capital
Trecho 1	2,21	4,19

Trecho	Custo operacional	Remuneração de capital
Trecho 2 e 3	0,38	0,49



[Handwritten signature]

15.6. As tarifas de direito de passagem que ora se apresentam, acompanhadas da demonstração da decomposição em custo operacional e remuneração de capital, poderão ser renegociadas por meio de novo Termo Aditivo celebrado pelas partes, a qualquer momento, conforme faculdade garantida pelo art.12 da Resolução ANTT nº 3.695/2011.

15.7. Em atenção à decomposição dos tributos, esclarece-se que nas tarifas de direito de passagem estabelecidas acima, já estão incluídas as contribuições para o PIS e para a COFINS e não estão inclusos o Imposto de Circulação de Mercadorias e Serviços ("ICMS") e o Imposto sobre serviços ("ISS") que lhes serão acrescidos, se aplicáveis, conforme legislação vigente à época do faturamento.

CLÁUSULA DÉCIMA-SEXTA PAGAMENTOS

16.1. Os pagamentos relativos aos Direitos de Passagem previstos na Cláusula Décima Quinta, tarifa pela utilização dos "Helpers" conforme descrito no item 6.4.1, tarifa pela realização das manobras no pátio da Replan, conforme item 12.1, a que se referem o presente Contrato serão feitos semanalmente às quintas-feiras ou dia útil subsequente à semana vencida (valores devidos relativos ao período de domingo a sábado).

16.2. Os pagamentos relativos às Multas previstas no presente Contrato serão realizados mensalmente até o último dia útil do mês subsequente ao mês de apuração.

16.3. 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:

- (a) correção monetária de acordo com a variação do IGP-M (Índice Geral de Preço de Mercado) do período ou índice que vier a substituí-lo;
- (b) juros moratórios de 1% (um por cento) ao mês sobre o valor corrigido; e
- (c) multa contratual de 2% (dois por cento) sobre o valor corrigido.

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

17.1. Em caso de acidente ocasionado por via permanente ou erro de licenciamento, a Ferrovia Visitada indenizará a Ferrovia Visitante em todos os danos por esta sofridos, inclusive despesas com a recuperação do material rodante, bem como pelas mercadorias danificadas, excluídos os salvados.

17.2. Em caso de acidente provocado por estado de conservação do material rodante, desobediência ao regulamento operacional da Ferrovia Visitada ou arrumação inadequada da carga no vagão, a Ferrovia Visitante indenizará a Ferrovia Visitada por todos os prejuízos diretos, indiretos e reflexos 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.

17.3. 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



[Handwritten signature and initials]

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.

17.3.1. Em adição à indenização pelos danos prevista nas Cláusulas 17.1, 17.2 e 17.3 acima, os Lucros Cessantes serão pagos pela parte que for comprovadamente culpada pelo acidente nos termos da Cláusula Vigésima, quando couber.

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

17.5. Na ocorrência de acidentes nos Trechos, 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 entre as Partes. Imediatamente após a liberação do trem avariado/acidentado para circulação, este entrará de volta à fila de circulação.

17.6. Caso seja verificada a hipótese de ter havido perda de mercadoria em qualquer dos vagões da Ferrovia Visitante ou a ela cedidos, as Partes elaborarão em conjunto o Boletim de Irregularidade do Transporte ("BIT"), o qual será utilizado para o que dispõe o item 17.5.1.

17.6.1. Para os casos que os vagões tenham condições de circulação, o BIT será elaborado após a chegada no destino.

17.7. Caso uma das Partes, após ser acionada pela outra para elaboração do Boletim acima não compareça ao local indicado no prazo de até 04 (quatro) horas, salvo se por motivo justificado, o laudo será considerado válido apenas com a assinatura da Parte que compareceu e a do cliente proprietário da mercadoria, não podendo a Parte que não se fez presente alegar a sua ausência para invalidar o Laudo de Anomalia/Termo de Falta e Avaria.

17.8. O atendimento a acidente será realizado pela Ferrovia Visitada, detentora da malha ferroviária em questão, sendo que, mediante solicitação desta à Ferrovia Visitante, responsável da composição, poderá a Ferrovia Visitante disponibilizar recursos materiais destinados para atendimento do acidente tais como guindastes, contratação de mão-de-obra, contratação de máquinas e equipamentos, entre outros.

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

17.9. A responsabilidade por danos causados a clientes e terceiros, tanto na hipótese de acidente quanto de perda de mercadoria, será da Parte que for comprovadamente culpada pelo acidente.

17.10. 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 6.1.

17.11. Na hipótese de culpa concorrente das Partes, os prejuízos totais por estas sofridos e/ou causados a seus clientes serão suportados pelas Partes proporcionalmente à responsabilidade de cada uma, conforme apurado em laudo elaborado pela Comissão Permanente de Apuração de Acidentes – CPAA.

17.12. Para fins do estabelecido na Cláusula Décima-Oitava, no prazo máximo de 5 (cinco) dias úteis contados da assinatura deste Termo, cada uma das Partes indicará 2 (dois) representantes do seu quadro técnico para participarem da Comissão Permanente de Apuração de Acidentes – CPAA. Estes representantes serão considerados membros permanentes da CPAA. Os representantes permanentes



Handwritten signature and initials.

poderão nomear, por escrito, outras pessoas do quadro técnico de suas empresas para substituí-los na apuração dos acidentes e/ou perdas de mercadoria.

17.13. Os acidentes e/ou perdas de mercadoria cuja causa que não tenham sido definidas pela CPAA, deverão ser encaminhados para a Reunião Gerencial do item 18.1.4 deste Instrumento, e persistindo esta indefinição a questão poderá ser submetida à ANTT.

17.14. 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 culpada pelo acidente.

17.15. 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-lo dos prejuízos reclamados e ser reembolsada pela Parte culpada nos termos do item 17.1 deste Instrumento.

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

a) 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 e/ou do Auto de Verificação de Mercadoria e/ou Boletim de Irregularidade do Transporte, que em caso de perda e/ou avaria de mercadoria, deverá ser elaborado em conjunto entre as Partes.

b) A Parte solicitada terá o prazo máximo de 30 (trinta) 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.

c) 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.

17.16. Havendo a Parte credora efetuada 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 a 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.

17.17. 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 que não aqueles estritamente ordenados pela Ferrovia Visitada, a qual é responsável pelo licenciamento dos trens.

17.18. Em caso de avaria de vagões e/ou locomotivas operadas pela Ferrovia Visitante nas linhas da Ferrovia Visitada, o atendimento será realizado pela empresa que dispuser de recursos mais próximos ao local da avaria. Neste caso, as Partes, em conjunto, definirão se o equipamento ficará em pátio intermediário ou seguirá para o destino previsto anteriormente, caso haja condição técnica/operacional para tal.

17.19. Caso o atendimento previsto no item 17.18 acima seja efetuado pela Ferrovia Visitada, esta enviará planilha de custos com os valores incorridos em tal atendimento para a Ferrovia Visitante e,



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

após consenso quanto a estes valores, a Ferrovia Visitada emitirá cobrança contra a Ferrovia Visitante com vencimento para 07 (sete) dias contados da sua emissão.

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

17.21. Para efeito de cálculo e apuração de índices de acidentes, com vistas à verificação do cumprimento de metas contratuais, e atribuição de responsabilidade pela indenização de eventuais prejuízos, inclusive aqueles causados a terceiros, os acidentes deverão ser computados e os prejuízos deles decorrentes suportados pela concessionária responsável pela sua causa, conforme dispõe o Inciso II, do Artigo 12, da Resolução nº 3696 da ANTT.

CLÁUSULA DÉCIMA-OITAVA REUNIÕES

18.1. 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:

18.1.1. Reunião de Programação:

- **Público Alvo:** Operação Ferrovias e Portofer
- **Frequência:** Diária
- **Local:** Célula Integrada da Baixada Santista
- **Horário:** 11:00 horas
- **Abrangência:** Discutirá assuntos relativos à operação do trecho Boa Vista a Perequê e Baixada Santista, na malha MRS, e operação na Portofer e programações de circulação de trens destino baixada.
- **Pauta:** Desvio D-1
- **Produto:** Programação ajustada de D e D+1

18.1.2. Reunião de Circulação e Aderência à programação e performance:

- **Público Alvo:** CCO FCA e CCO Malha Paulista.
- **Frequência:** Diária.
- **Local:** Foneconferência (Curitiba x BH).
- **Horário:** 11:30 horas.
- **Abrangência:** Discutirá assuntos relativos a circulação do trecho Boa Vista Nova – Perequê e vice-versa e alinhamento de programação de faixas do trecho Boa Vista – Perequê e Baixada Santista e operação na Portofer.
- **Pauta:** Performance D-1 (discussão do Transit-Time, aderência à programação de faixas e sequenciamento de trens), programação D, D+1 e D+2 programação das faixas, grade de trens e sequenciamento de três entrada e saída Portofer e TIPLAM.
- **Produto:** Relatório de fechamento de Transit-Time e cumprimento de faixas com motivos e responsabilidades para perdas, programação de faixas, sequenciamento de trens e grade de trens D, D+1 e D+2.

18.1.3. Reunião de Apuração de acidentes:

- **Público Alvo:** Comissão de investigação de acidentes FCA e Malha Paulista.
- **Frequência:** Reunião realizada quando ocorrer acidente em que não tenha havido concordância entre as partes da comissão de acidente.
- **Local:** Paulínia ou Santos
- **Horário:** 10 horas
- **Abrangência:** Trechos FCA e Malha Paulista.
- **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.



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

18.1.4. Reunião Gerencial:

- **Público Alvo:** Gerente FCA e Gerente Malha Paulista.
- **Frequência:** Bimestral
- **Local:** Santos ou Curitiba.
- **Horário:** 10 horas.
- **Abrangência:** Trechos FCA e Malha Paulista.
- **Pauta:** Acompanhamento e validação dos relatórios gerados nas reuniões mencionadas acima e definição para solução de eventuais divergências e avaliação de desempenho, definição responsabilidades e ações para correção
- **Produto:** Relatório de performance do mês anterior consolidado, incluindo o produto das reuniões 18.1.1, 18.1.2 e 18.1.3.

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

CLÁUSULA DÉCIMA-NONA
"ÔNUS" E "BÔNUS"

19.1 Ônus e Bônus. As Partes acordam que será apurado o Transit-Time médio dos trens FCA realizado dentro de um mês no Trecho 1, com trem origem Boa Vista Nova e destino Perequê, para fins de cálculo de bônus ("Bônus") e ônus ("Ônus"), sendo Bônus o valor que a FCA deverá pagar à Malha Paulista quando o Transit-Time for menor que 35hrs (trinta e cinco horas) e Ônus o valor que a Malha Paulista deverá pagar à FCA quando o Transit-Time for maior que 35hrs (trinta e cinco horas).

19.1.1. O Bônus e Ônus serão calculados mensalmente, exceto os meses de Dezembro, Janeiro e Fevereiro, por hora de performance a maior ou a menor, conforme fórmula abaixo ("Apuração Performance"):

$$(\text{TU total transportada no mês sentido exportação}) \times \text{R\$ } 0,10 \times [(\text{o número de horas e fração a maior}) \text{ ou } (\text{número de horas e fração a menor})] \text{ da diferença das 35hrs}$$

19.1.2. Para contabilizar a Apuração Performance, conforme já definido no presente Contrato, não serão calculadas as horas resultantes das hipóteses descritas no item 9.1.2.1.

19.2. A Apuração Performance deverá ocorrer até o 10º dia útil do mês subsequente às operações realizadas no mês anterior. A quitação dos valores consolidados obedecerá a Cláusula Décima Quinta.

19.3. A apuração do Transit-Time para fins de cálculo do Bônus e Ônus deverá ser feita com base nas Macros de comunicação.

19.4. Deverá ser descontado do Bônus a hora ou fração que corresponda a uma melhoria de performance da FCA ("Melhoria THP"), de modo que a medição desta melhoria será realizada anualmente, sempre com base no ano anterior.

19.4.1. Para o cálculo da melhoria da FCA no ano de 2017, será utilizado como base uma melhoria de 50% (cinquenta por cento) sobre o cálculo de THP médio por trem FCA no período entre o mês de junho do ano de 2015 e abril do ano de 2016, que resultou em 34min (trinta e quatro minutos) de THP, portanto, serão descontados 17min (dezessete minutos) do Bônus.

19.4.2. Para o cálculo da Melhoria THP nos anos subsequentes, será utilizado como base o cálculo de THP médio por trem FCA no período entre os 12 (doze) meses do ano anterior.

Se THP Médio Ano Anterior $\leq$ 34min e $>$ Melhoria THP Ano Anterior, Melhoria THP Ano Seguinte = Melhoria THP Ano Anterior – (THP Médio Ano Anterior – Melhoria THP Ano Anterior);



[Handwritten signature]

Se THP Médio Ano Anterior < Melhoria THP Ano Anterior, Melhoria THP Ano Seguinte = Melhoria THP Ano Anterior + (Melhoria THP Ano Anterior – THP Médio Ano Anterior), limitado a 34 min.

19.4.3. Para o caso de perda da Melhoria THP, esta poderá ser implementada novamente, desde que o THP médio do ano seguinte seja igual ou inferior a 34 min.

19.5. Os trens coletores e de socorro não entrarão na composição do Trem Tipo médio e não terão nível de serviço acordado, portanto não serão contabilizados para os fins da Cláusula Vigésima.

19.6. Para os anos de 2017 e 2018, o Bônus poderá ser pago, pela FCA à Malha Paulista, até o limite anual de R\$ 3.000.000,00 (três milhões de reais), valor que será reajustado na forma da Cláusula 15.4.

19.7. Caso o valor do Bônus alcance quantias abusivas a partir de 2019, adotando-se como parâmetro o teto estabelecido no item 19.6, as Partes concordam, desde logo, em renegociar de boa-fé os termos previstos nesta Cláusula, visando à manutenção do equilíbrio econômico financeiro do Contrato.

19.7.1. As partes estabelecem que será considerada abusiva a cobrança de valor superior a 50% do teto previsto no item 19.6, isto é, um valor máximo de R\$ 4.500.000 00,00 (quatro milhões e quinhentos mil reais), ocasião na qual as partes deverão obrigatoriamente negociar de boa-fé os valores devidos a título de Bônus, respeitando sempre o valor máximo previsto nessa cláusula.

CLÁUSULA VIGÉSIMA LUCROS CESSANTES

20.1 Lucros Cessantes. No caso de excesso de Transit-Time em relação ao garantido na Cláusula 9.1 e existência de Tempo Penalizável, a Parte culpada deverá pagar à Parte inocente Lucros Cessantes, obedecido ao seguinte:

20.1.1 Se o cálculo do Transit-Time bruto menos o THP FCA for maior que limite máximo de Transit-Time previsto na Cláusula 9.1 para cada destino/sentido previsto, a Malha Paulista indenizará a FCA, nos termos da Cláusula 20.3 abaixo. Para casos de paradas causa FCA iguais ou superiores a seis horas, a FCA indenizará a Malha Paulista, nos termos da cláusula 20.4, mantendo a parte residual indenizável à FCA conforme Cláusula 20.3.

20.1.2. Se o cálculo do Transit-Time bruto menos o THP FCA for menor que limite máximo de Transit-Time previsto na Cláusula 9.1 para cada destino/sentido previsto, a FCA indenizará a Malha Paulista, nos termos da Cláusula 20.4 abaixo.

20.2. Para os fins exclusivos desta Cláusula, o THP corresponde ao intervalo de Tempo marcado pela Macro 9 ("Parada Não Programada") e findado pela Macro 5 ("Partida"), ambas enviadas pelo maquinista do Trem-Tipo.

20.3. Na hipótese da Cláusula 20.1.1, o cálculo dos Lucros Cessantes será feito do seguinte modo:

Tempo Penalizável = (Transit-Time Bruto – Transit-Time – THP FCA) – Fator de Propagação

20.3.1 O Fator de propagação é o THP médio dos trens do GRUPO RUMO e demais concessionárias, com exceção da FCA, que sofrerem paradas por efeito de anomalia causada pela FCA, excluindo-se o tempo do trem causador. A medição do tempo será dada pela diferença entre a Macro 9 ("Parada") e a Macro 5 ("Trem Pronto") de cada trem impactado pela anomalia.

20.3.2. Para o ano de 2017, o valor de referência de Fator de Propagação será de 31 minutos, para os anos subsequentes será realizada atualização conforme o realizado no ano anterior limitado a 31 min..



✱

20.4. Na hipótese da Cláusula 20.1.2, o cálculo dos Lucros Cessantes considerará o seguinte:

20.4.1. Se o intervalo entre a Macro 29 ("Trem Pronto") e a Macro 5 ("Partida") for igual ou inferior ao Tempo Máximo de Retomada de Circulação de duas horas, o Tempo Penalizável obedecerá a seguinte fórmula:

Tempo Penalizável = Data e hora de envio da Macro 5 – Data e hora de envio da Macro 9

20.4.2. Se o intervalo entre Macro 29 ("Trem Pronto") e a Macro 5 ("Partida") for superior ao Tempo Máximo de Retomada de Circulação de duas horas, o Tempo Penalizável obedecerá a seguinte fórmula:

Tempo Penalizável = (Data e hora de envio da Macro 5 – Data e hora de envio da Macro 9) – o tempo excedido do Tempo Máximo Para Retomada de Circulação

20.4.3. Os Trens da Ferrovia Visitante, após receber e confirmar a licença de circulação, em qualquer dos Trechos, deverão iniciar a circulação imediatamente. Caso não inicie sua circulação dentro de 10 (dez) minutos será considerado para efeito de penalidade o tempo integral de parada obedecendo a seguinte fórmula:

Tempo Penalizável = (Data e hora de envio da Macro 5 – Data e hora de envio da Macro 9)

20.5. O Tempo Penalizável deverá ser sempre um número positivo, e será sempre contabilizado de modo cumulativo, ou seja, contando-se todas as paradas do Trem-Tipo no trajeto.

20.6. A FCA terá acesso irrestrito às Macros para seus trens.

20.7. O valor dos Lucros Cessantes obedecerá as tabelas abaixo, e será apurado pelo cruzamento da coluna "Impacto" (correspondente ao Tempo Penalizável) com o número de horas penalizáveis de cada trem:

20.7.1. Lucros Cessantes indenizáveis pela Malha Paulista:

Malha Paulista				
Impacto	CUSTO POR TRECHO/TEMPO IMPACTO (POR EVENTO)			
	2017 (PDT)	2018 (PDT)	2019-2028 (PDT)	2029-2057 (PDT)
(H)	7,5	9	9,5	10
1	R\$ 1.875,00	R\$ 2.250,00	R\$ 2.375,00	R\$ 2.500,00
2	R\$ 5.625,00	R\$ 6.750,00	R\$ 7.125,00	R\$ 7.500,00
3	R\$ 11.250,00	R\$ 13.500,00	R\$ 14.250,00	R\$ 15.000,00
4	R\$ 11.250,00	R\$ 13.500,00	R\$ 14.250,00	R\$ 15.000,00
5	R\$ 11.250,00	R\$ 13.500,00	R\$ 14.250,00	R\$ 15.000,00
6	R\$ 11.250,00	R\$ 13.500,00	R\$ 14.250,00	R\$ 15.000,00
7	R\$ 11.250,00	R\$ 13.500,00	R\$ 14.250,00	R\$ 15.000,00
8	R\$ 11.250,00	R\$ 13.500,00	R\$ 14.250,00	R\$ 15.000,00
9	R\$ 11.250,00	R\$ 13.500,00	R\$ 14.250,00	R\$ 15.000,00
10	R\$ 13.750,00	R\$ 13.750,00	R\$ 14.250,00	R\$ 15.000,00
11	R\$ 16.500,00	R\$ 16.500,00	R\$ 16.500,00	R\$ 16.500,00



* 2

12	R\$ 19.500,00	R\$ 19.500,00	R\$ 19.500,00	R\$ 19.500,00
13	R\$ 22.750,00	R\$ 22.750,00	R\$ 22.750,00	R\$ 22.750,00
14	R\$ 26.250,00	R\$ 26.250,00	R\$ 26.250,00	R\$ 26.250,00
15	R\$ 30.000,00	R\$ 30.000,00	R\$ 30.000,00	R\$ 30.000,00
16	R\$ 34.000,00	R\$ 34.000,00	R\$ 34.000,00	R\$ 34.000,00
17	R\$ 38.250,00	R\$ 38.250,00	R\$ 38.250,00	R\$ 38.250,00
18	R\$ 42.750,00	R\$ 42.750,00	R\$ 42.750,00	R\$ 42.750,00
19	R\$ 47.500,00	R\$ 47.500,00	R\$ 47.500,00	R\$ 47.500,00
20	R\$ 52.500,00	R\$ 52.500,00	R\$ 52.500,00	R\$ 52.500,00
21	R\$ 57.750,00	R\$ 57.750,00	R\$ 57.750,00	R\$ 57.750,00
22	R\$ 63.250,00	R\$ 63.250,00	R\$ 63.250,00	R\$ 63.250,00
23	R\$ 69.000,00	R\$ 69.000,00	R\$ 69.000,00	R\$ 69.000,00
24	R\$ 75.000,00	R\$ 75.000,00	R\$ 75.000,00	R\$ 75.000,00

20.7.2 Lucros Cessantes indenizáveis pela FCA:

FCA				
Impacto	2017	2018	2019-2028	2029-2057
(H)				
1	R\$ 625,00	R\$ 750,00	R\$ 791,67	R\$ 833,33
2	R\$ 1.875,00	R\$ 2.250,00	R\$ 2.375,00	R\$ 2.500,00
3	R\$ 3.750,00	R\$ 4.500,00	R\$ 4.750,00	R\$ 5.000,00
4	R\$ 3.750,00	R\$ 4.500,00	R\$ 4.750,00	R\$ 5.000,00
5	R\$ 3.750,00	R\$ 4.500,00	R\$ 4.750,00	R\$ 5.000,00
6	R\$ 3.750,00	R\$ 4.500,00	R\$ 4.750,00	R\$ 5.000,00
7	R\$ 3.750,00	R\$ 4.500,00	R\$ 4.750,00	R\$ 5.000,00
8	R\$ 3.750,00	R\$ 4.500,00	R\$ 4.750,00	R\$ 5.000,00
9	R\$ 3.750,00	R\$ 4.500,00	R\$ 4.750,00	R\$ 5.000,00
10	R\$ 4.583,33	R\$ 4.583,33	R\$ 4.750,00	R\$ 5.000,00
11	R\$ 5.500,00	R\$ 5.500,00	R\$ 5.500,00	R\$ 5.500,00
12	R\$ 6.500,00	R\$ 6.500,00	R\$ 6.500,00	R\$ 6.500,00
13	R\$ 7.583,33	R\$ 7.583,33	R\$ 7.583,33	R\$ 7.583,33
14	R\$ 8.750,00	R\$ 8.750,00	R\$ 8.750,00	R\$ 8.750,00
15	R\$ 10.000,00	R\$ 10.000,00	R\$ 10.000,00	R\$ 10.000,00
16	R\$ 11.333,33	R\$ 11.333,33	R\$ 11.333,33	R\$ 11.333,33
17	R\$ 12.750,00	R\$ 12.750,00	R\$ 12.750,00	R\$ 12.750,00
18	R\$ 14.250,00	R\$ 14.250,00	R\$ 14.250,00	R\$ 14.250,00
19	R\$ 15.833,33	R\$ 15.833,33	R\$ 15.833,33	R\$ 15.833,33



Handwritten signature.

20	R\$ 17.500,00	R\$ 17.500,00	R\$ 17.500,00	R\$ 17.500,00
21	R\$ 19.250,00	R\$ 19.250,00	R\$ 19.250,00	R\$ 19.250,00
22	R\$ 21.083,33	R\$ 21.083,33	R\$ 21.083,33	R\$ 21.083,33
23	R\$ 23.000,00	R\$ 23.000,00	R\$ 23.000,00	R\$ 23.000,00
24	R\$ 25.000,00	R\$ 25.000,00	R\$ 25.000,00	R\$ 25.000,00

20.8 Os valores previstos nas tabelas das cláusulas 20.7.1 e 20.7.2 serão reajustados nos termos da Cláusula 15.1.3.

20.9 Para os fins de apuração de Lucros Cessantes, as situações previstas na Cláusula 9.1.2.1 não serão contabilizadas no Transit-Time.

20.10 A aferição do Transit Time e do Tempo Penalizável para fins de cálculo dos Lucros Cessantes não dependerá da comprovação de evidências, mas apenas na análise das Macros.

20.11 A ocorrência dos Lucros Cessantes será apurada por trem em cada sentido.

20.12 Os Lucros Cessantes pré-fixados, nos termos desta Cláusula, não abrangem os danos diretos e demais danos indiretos ou consequentes a que a Parte culpada tenha dado causa em caso de acidente ferroviário, que permanecem devidos na forma da Cláusula Décima-Sétima.

20.13 Com exceção do Trecho 1, exceto os trens destino Alumínio, não são devidos lucros cessantes (nem os pré-fixados nessa cláusula nem os apurados de outro modo) por qualquer das Partes no caso de excesso de Transit-Time nos outros Trechos do item 9.1.

CLÁUSULA VIGÉSIMA-PRIMEIRA OUTRAS PENALIDADES

21.1. 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\$ 5.000,00 (cinco mil reais) por evento de descumprimento, sem prejuízo do cumprimento da obrigação inadimplida.

21.1.1. A Parte inocente deverá imediatamente notificar a Parte contrária sobre o não atendimento do prazo, concedendo o prazo de 05 (cinco) para adimplemento da obrigação. Decorrido o prazo e mantido o inadimplemento, será aplicada a penalidade prevista na Cláusula 21.1. Caso a Parte contrária discorde dos fundamentos para o inadimplemento, deverá indicar suas razões em contranotificação enviada para a Parte infratora.

21.1.2. O valor da penalidade prevista na Cláusula 21.1 será pago diretamente pela Parte Infratora ou deduzido de qualquer crédito a que qualquer delas tenha direito junto à outra parte.

QUARTA PARTE OUTRAS DISPOSIÇÕES

CLÁUSULA VIGÉSIMA-SEGUNDA OBRIGAÇÕES DAS PARTES

22.1. O GRUPO RUMO declara e garante conhecer todos os termos e condições do Contrato de Concessão da FCA e demais regulamentação aplicável à concessão da FCA, e a FCA declara e garante conhecer todos os termos e condições do Contrato de Concessão da Malha Paulista e demais



+ 2

regulamentações aplicáveis à concessão da Malha Paulista, comprometendo-se cada qual a cumprir e respeitar todos os preceitos aplicáveis.

22.2. Cada Parte atenderá prontamente qualquer exigência ou solicitação que venha a ser feita pela ANTT relativamente ao serviço por aquela prestado nos Trechos.

22.3. 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.

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

CLÁUSULA VIGÉSIMA-TERCEIRA PRAZO E RESCISÃO

23.1. O presente Contrato entra em vigor na data de sua assinatura e permanecerá em vigor até 30 de agosto de 2026, final da concessão FCA.

23.2. Em caso de renovação ou prorrogação dos Contratos de concessão da FCA e/ou da Malha Paulista, as disposições do presente instrumento serão mantidas em relação às concessionárias cuja concessão foi prorrogada ou renovada. Nesta hipótese, o prazo de vigência deste Contrato se limitará ao menor prazo de vigência dentre as concessões prorrogadas ou renovadas.

23.3. É vedada a rescisão unilateral imotivada.

23.4. O presente Contrato somente poderá ser rescindido pelos seguintes motivos:

- (a) Em caso de decretação de falência, deferimento do processamento de recuperação judicial ou homologação de recuperação extrajudicial da outra Parte ou seus colaboradores;
- (b) 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.

23.5. 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\$ 400.000.000,00 (quatrocentos milhões de reais), corrigida anualmente pelo IGP-M/FGV ou outro índice que venha a substituí-lo. A multa será diminuída proporcionalmente ao tempo restante de vigência deste Contrato, considerando inclusive a hipótese de renovação ou prorrogação automática, nos termos deste Contrato.

23.6. 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.

23.6.1. Na hipótese de extinção de qualquer dos Contratos de Concessão, 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 prevista no item 23.3 acima.



* l

CLÁUSULA VIGÉSIMA-QUARTA
DISPOSIÇÕES GERAIS

24.1. Acordo Integral. O presente Contrato passa a representar o único e integral acordo entre as Partes, nos Termos da Resolução da ANTT de nº 3695/2011.

24.2. 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 ou, em último caso, mediante arbitragem.

24.3. 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.

24.4. 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.

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

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

24.7. 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.

24.8. 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.

24.9. Gestores. 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.

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

(a) Se para o GRUPO RUMO ou Malha Paulista:
ALL – América Latina Logística S.A.
Rua Emílio Bertolini nº 100, Vila Oficinas
CEP: 82.920-030
Curitiba - PR



* L

rumo

FCA
VL!

Atenção: Rafael Agostinho Rocha Langoni
Tel.: [13] 2101.3928
Email: rafael.langoni@rumolog.com

(b) Se para a FCA:
Ferrovia Centro-Atlântica S.A.
Rua Sapucaí, 383
CEP: 31150-904
Floresta – Belo Horizonte– MG
Atenção: Marcos Magirius
Tel.: [31] 3279-5768
E-mail: marcos.magirius@vli-logistica.com.br

24.11. 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.

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

24.14. 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.

24.15. 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.

24.16. 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.

24.17. 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.

24.18. 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

Página 28 de 31

Contrato DE USO MÚTUO DE INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA E OUTROS PACTOS.



✱

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.

24.19. 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 – Características da Via Permanente, Sistemas de Sinalização e Comunicação Utilizados.

Anexo II – Procedimento para pedido de alteração de trem-tipo pela Ferrovia Visitante.

Anexo III – Dos Fluxos e Volumes.

Anexo IV – Escopo de Inspeções de Rotina em trens da Ferrovia Visitante.

24.19.1 As Partes se comprometem a incluir os anexos acima mencionados em até 15 (quinze) dias da assinatura do presente Contrato.

24.20. 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.

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

24.22. Com exceção das tarifas já fixadas neste Contrato, os valores das taxas de operações acessórias serão negociados, caso a caso, entre as Partes, levando-se em consideração a natureza das operações e da carga transportada, conforme determina o artigo 7º, X, da Resolução 3.695 da ANTT.

CLÁUSULA VIGÉSIMA-QUINTA CASO FORTUITO OU FORÇA MAIOR

25.1. 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 no TIPLAM e/ou 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-SEXTA ANTICORRUPÇÃO E COMPLIANCE

26.1 Tendo em vista que o GRUPO RUMO integra o grupo econômico da Cosan S.A. ("Cosan"), as Partes se obrigam a observar, e fazer com que seus fornecedores, colaboradores e subcontratados observem o mais alto padrão de ética e integridade, cumprindo estritamente as normas contra fraude, corrupção, desonestidade e lavagem de dinheiro estabelecidas tanto na Política Empresarial Anticorrupção, Antitruste e Código de Conduta do Grupo COSAN ("Política COSAN"), quanto na Lei Anticorrupção Brasileira nº 12.846/2013 ("Lei Anticorrupção"), durante toda a vigência deste Contrato.

26.2. Tendo em vista que a FCA integra o grupo econômico da VLI S.A., as Partes se obrigam a observar, e fazer com que seus fornecedores, colaboradores e subcontratados observem o mais alto padrão de ética e integridade, cumprindo estritamente as normas contra fraude, corrupção, desonestidade e lavagem de dinheiro estabelecidas tanto no Código de Conduta Ética da VLI, quanto na Lei Anticorrupção Brasileira nº 12.846/2013 ("Lei Anticorrupção"), durante toda a vigência deste Contrato.



* 2

26.3. 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.

26.4. 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.

26.5. A constatação por qualquer das Partes, a seu exclusivo critério, do envolvimento da Parte contrária em qualquer prática que viole o descrito nesta Cláusula ou na Lei Anticorrupção, direta ou indiretamente, poderá resultar, a exclusivo critério da Parte inocente na rescisão imediata do Contrato, sujeitando-se a Parte infratora ao pagamento das demais sanções contratuais e reembolso por eventuais multas incorridas por ela e/ou qualquer empresa de seu grupo econômico e/ou qualquer executivo de seu grupo econômico, além do ressarcimento dos demais prejuízos incorridos pela Parte inocente e/ou qualquer empresa de seu grupo econômico e/ou qualquer executivo de seu grupo econômico, inclusive em caso de dano à imagem.

26.6. O descumprimento das regras anticorrupção previstas nesta Cláusula, em qualquer um dos seus aspectos, ensejará a rescisão motivada imediata do presente instrumento, sujeitando-se a Parte infratora à multa de natureza compensatória prevista no item 23.5 acima.

CLÁUSULA VIGÉSIMA-SÉTIMA ARBITRAGEM

27.1. Qualquer controvérsia oriunda deste Contrato ou com ele relacionada será definitivamente resolvida por arbitragem.

27.2. A arbitragem será administrada pela Câmara FGV de Mediação e Arbitragem da Fundação Getúlio Vargas e obedecerá às normas estabelecidas no seu Regulamento.

27.3. O tribunal arbitral será constituído por três árbitros, indicados na forma prevista no Regulamento da Câmara FGV de Mediação e Arbitragem da Fundação Getúlio Vargas.

27.4. A arbitragem terá sede na cidade do Rio de Janeiro/RJ e será conduzida em Português, observando-se as regras de direito vigentes no Brasil.

27.5. Além das disposições aplicadas do Regulamento da Câmara de Arbitragem da FGV e da Lei de Arbitragem, aplicam-se as disposições constantes dos artigos 144 e 145 do Novo Código de Processo Civil para a verificação de hipóteses de impedimento e suspeição dos árbitros.



12

rumo

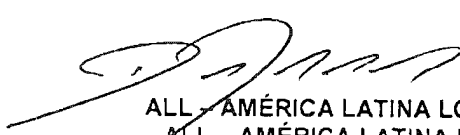
FCA
VL!

27.6. A Parte vencida pagará à Parte vencedora as taxas do procedimento arbitral incorridos pela Parte vencedora, inclusive em relação aos honorários dos árbitros. Os honorários de sucumbência serão fixados pelas partes no Termo de Arbitragem.

27.7. Para a (i) solução de controvérsias sobre direitos indisponíveis que, portanto, não possam ser resolvidas por Arbitragem, nos termos do artigo 25, da Lei Federal nº 9.307, de 23 de setembro de 1996; (ii) para processar ação de execução ou eventual ação de nulidade da sentença arbitral; e (iii) para a obtenção de medidas de urgência em caso de perigo iminente que possa causar prejuízos antes de constituído o Tribunal Arbitral, e (iv) necessidade de produção antecipada de provas, conforme disposto no artigo 381, incisos I, II e III, do Novo Código de Processo Civil, as Partes elegem o foro central da Comarca de São Paulo, Estado de São Paulo, com expressa renúncia de qualquer outro, por mais privilegiado que seja. Nas hipóteses (iii) e (iv), uma vez constituído o Tribunal Arbitral, nos termos do art. 19 da Lei 9.307/96, cessará automaticamente a competência do juiz estatal, passando-se a competência para os árbitros.

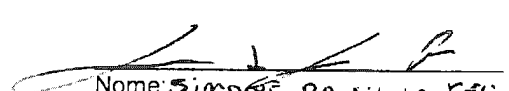
E, por estarem assim decididas, as Partes firmam o presente em 03 (três) vias de igual teor e para um só efeito, na presença das testemunhas infra-assinadas.

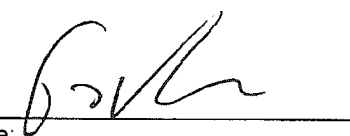
Curitiba, 23 de janeiro de 2017.


ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA PAULISTA S.A.
ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA NORTE S.A.
ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA OESTE S.A.


FERROVIA CENTRO-ATLÂNTICA S.A.

TESTEMUNHAS:


Nome: SIMONE DA SILVA FÉLIX
CPF: 052.129437-10


Nome:
CPF:

Fabrício Rezende de Oliveira
Gerente



ANEXO I – CARACTERÍSTICAS DE VIA PERMANENTE, SISTEMAS DE
SINALIZAÇÃO E COMUNICAÇÃO UTILIZADOS



Trecho Paulínea / Boa Vista Nova:

- a) Condição de circulação: via em bitola mista com algumas poucas linhas de pátios em bitola métrica
- b) Bitola: mista
- c) Dormentação: madeira e aço
- d) Tipo de Trilho: TR45, TR50, TR57 e TR68
- e) Fixação: Rígida e elástica. (grampos deenick, Pandrol e fast clip)
- f) Rampa máxima: 1,0%.
- g) Raio Mínimo: 1500m
- h) Sistema de sinalização: Sistema ACT – Automação Controle de Trens – Comunicação, controle e intertravamento das SB (sessão de bloqueio) de circulação via Computador de bordo com atuação em trem.
- i) Sistema de comunicação: composto de sistema de comunicação Satelital com o centro de controle e através de rádio VHF Digital

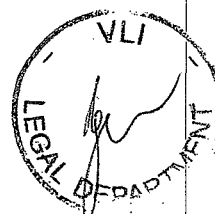
Trecho Paulínea / Alca Replan:

- a) Condição de circulação: via com dormentes de madeira, bitola mista com trilhos TR57 e TR50
- b) Bitola: mista
- c) Dormentação: madeira
- d) Tipo de Trilho: TR57 e TR50
- e) Fixação: Elástica (grampos Deenick e Pandrol)
- f) Rampa máxima: 2,0%.
- g) Raio Mínimo: 180m
- h) Sistema de sinalização: Sistema ACT – Automação Controle de Trens – Comunicação, controle e intertravamento das SB (sessão de bloqueio) de circulação via Computador de bordo com atuação em trem
- i) Sistema de comunicação: composto de sistema de comunicação Satelital com o centro de controle e através de rádio VHF Digital

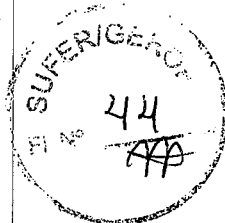
2

10 53

4



ANEXO I – CARACTERÍSTICAS DE VIA PERMANENTE, SISTEMAS DE
SINALIZAÇÃO E COMUNICAÇÃO UTILIZADOS



Trecho Campinas (Boa Vista) / Evangelista de Souza:

- a) Condição de circulação: via dupla (com quatro segmentos em via singela, totalizando aproximadamente dezesseis quilômetros)
- b) Bitola: Mista
- c) Dormentação: Madeira
- d) Tipo de Trilho: TR50, TR57 e TR60
- e) Fixação: utiliza placas de apoio para TR50, TR57, TR60 e TR68 fundidas, fixação elástica com grampo deenik/ pandrol em todos os trechos.
- f) Rampa máxima: 2,5%
- g) Raio Mínimo: 230 m
- h) Sistema de sinalização: ATW
- i) Sistema de comunicação: Rádio entre trens e Sistema Satelital Autotrack entre trens e CCO.

Trecho Evangelista de Souza / Perequê:

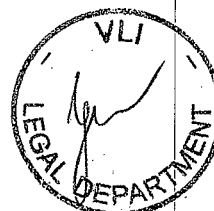
- a) Condição de circulação: via dupla entre Evangelista de Souza Paratinga, linha dupla atualmente em construção entre Paratinga e Vila Natal (com um segmento em via singela de aproximadamente dois quilômetros)
- b) Bitola: Mista
- c) Dormentação: Madeira
- d) Tipo de Trilho: TR50, TR57 e TR60/ TR68
- e) Fixação: utiliza placas de apoio para TR50, TR57, TR60 e TR68 fundidas, fixação elástica com grampo deenik/pandrol em todos os trechos
- f) Rampa máxima: 2,5%
- g) Raio Mínimo: 230 m
- h) Sistema de sinalização: ATW
- i) Sistema de comunicação: Rádio entre trens e Sistema Satelital Autotrack entre trens e CCO

2

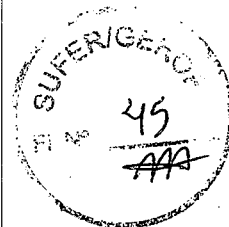
@

60

*



ANEXO I – CARACTERÍSTICAS DE VIA PERMANENTE, SISTEMAS DE
SINALIZAÇÃO E COMUNICAÇÃO UTILIZADOS



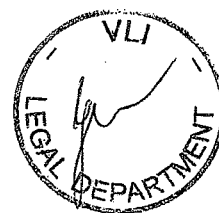
Trecho Campinas (Boa Vista) / Hortolândia (Ramal CNAGA):

- a) Condição de circulação: simples sem pátio de cruzamento
- b) Bitola: Mista
- c) Dormentação: Madeira
- d) Tipo de Trilho: TR55, TR 45 CP, TR37 e TR32
- e) Fixação: fixação rígida com utilização de placas em 50% dos espaçamentos
- f) Rampa máxima: 1,1%
- g) Raio Mínimo: 150m
- h) Sistema de sinalização: ATW
- i) Sistema de comunicação: Rádio entre trens e Sistema Satelital Autotrack entre trens e CCO.

Trecho ramal Alumínio:

- a) Condição de circulação: simples sem pátio de cruzamento
- b) Bitola: Mista
- c) Dormentação: Madeira
- d) Tipo de Trilho: TR57
- e) Fixação: fixação elástica com grampo deenik
- f) Rampa máxima: 1,3%
- g) Raio Mínimo: 250m
- h) Sistema de sinalização: ATW
- i) Sistema de comunicação: Rádio entre trens e Sistema Satelital Autotrack entre trens e CCO.

2 0 60



*



ANEXO II – PROCEDIMENTO PARA PEDIDO DE MODIFICAÇÃO DE TREM TIPO
PELA FERROVIA VISITANTE



1. Introdução:

A ferrovia proponente de um novo trem deve fazer a sua solicitação à área de Engenharia de Trens da ferrovia por onde este irá circular.

A Engenharia de Trens da Ferrovia Visitada, ora denominada de **circulante**, precisará de informações completas da Ferrovia Visitante, ora chamada de **proponente** para fazer diversos estudos sobre a compatibilidade deste novo trem com referência às suas características de via permanente, gabarito, circulação e segurança.

A existência de simulador de trem como, por exemplo, o TDS 5000 torna-se uma poderosa ferramenta para antecipar diversas situações que exigirão cuidados especiais e permitindo que ambas as ferrovias possam discutir e elaborar procedimentos operacionais visando a completa segurança operacional.

A metodologia que iremos descrever englobará os seguintes passos:

1. Exame dos dados enviados pela ferrovia proponente.
2. Reunião entre engenharias de ambas as ferrovias para esclarecerem eventuais dúvidas e planejar as condições necessárias para a realização de um trem teste.
3. Programação e realização do trem teste.
4. Análise do relatório do teste com ou sem necessidade de correções, exigindo ou não novo teste.
5. Aprovação do trem nas condições estabelecidas por meio de um Procedimento Operacional de formação do trem e forma de condução.
6. Treinamento dos maquinistas da ferrovia proponente.
7. Liberação do trem para circulação.
8. Auditoria sistemática por parte da ferrovia circulante por meio de supervisores de tração quanto à formação e condução do trem e de supervisores de mecânica quanto aos parâmetros de segurança de locomotivas e vagões.

Estes passos têm por finalidade minimizar todos os riscos de segurança envolvendo ambas as ferrovias.

26



ANEXO II – PROCEDIMENTO PARA PEDIDO DE MODIFICAÇÃO DE TREM TIPO
PELA FERROVIA VISITANTE



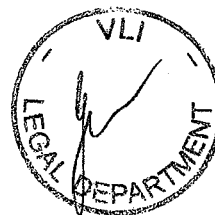
2. Descrição dos Passos:

2.1 Passo 1: Dados necessários.

Os dados necessários a serem enviados pela ferrovia proponente à circulante englobam: origem e destino do trem, locomotivas, vagões, carga, formação do trem, licenciamento, maquinistas, treinamento, dados obtidos de simulador e tecnologia embarcada necessária.

2.1.1 Locomotivas:

- tipo e especificação do fabricante de cada locomotiva a ser utilizada na formação do trem.
 - desenho para permitir a análise de gabarito.
 - peso por eixo para permitir a análise da capacidade de suporte da via permanente.
 - potência, esforço trator máximo, esforço trator contínuo, velocidade mínima contínua o que permitirá fazer diversas análises, tais como: formação de trem, capacidade máxima de arrancada, distribuição de esforços nos engates dos vagões, resistência da grade da via permanente.
 - dados relativos aos sistemas de freio:
 - Independente: força máxima (kgf).
 - Dinâmico: curva da força do freio dinâmico (kgf) versus velocidade (km/h).
 - Automático: sistema 26 L.
- ⇒ Para análise de condução em descida de serra.
- base rígida dos truques para a análise de inscrição livre e forçada em curva.



63

L

*

ANEXO II – PROCEDIMENTO PARA PEDIDO DE MODIFICAÇÃO DE TREM TIPO PELA FERROVIA VISITANTE

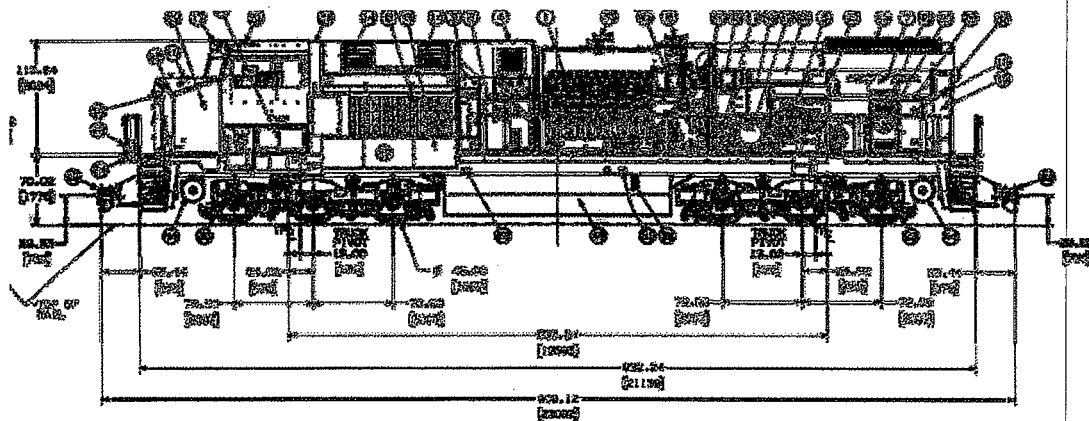


Figura 1: Exemplo de desenho de locomotiva. Vista longitudinal.

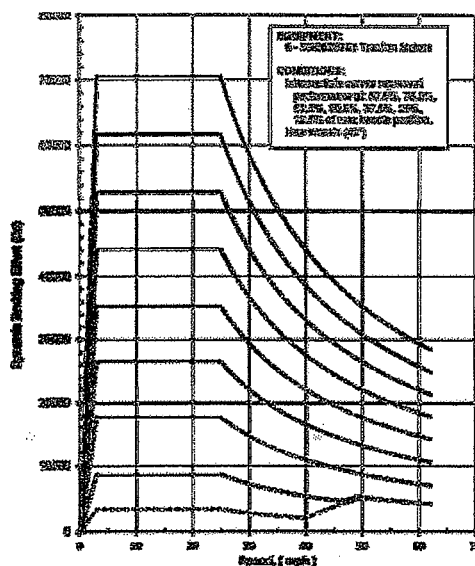


Figura 2: Exemplo de curva do freio dinâmico.

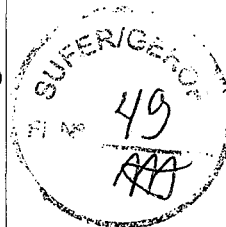
General Configuration	
Locomotive Model	General Electric Evolution® Series
Track Gauge	1000mm (39.37 in)
Nominal Locomotive Weight	169.2 tonnes (373,000lbs)
Length, centerline of bolster to pulling face of rear coupler	4751mm (15 ft, 7.06 in)
Length between truck traction pin centers	13595mm (44 ft, 7 in)
Truck wheelbase	4014mm (13 ft, 2.00 in)
Length between front and rear coupler pulling faces	23062mm (75 ft, 9.12 in)
Width over cab sides	3023mm (9 ft, 11.00 in)
Width over handrail support	3119mm (10 ft, 2.80 in)
Nominal Notch 8 horsepower	4345 THP @ 1050 rpm
Gear ratio	87/16
Maximum speed (fully worn wheels)	100 kph (62.5 mph) (39.25 inch wheels)
Ground Clearance	2.68", per customer requirement
Capacities	
Fuel (Usable)	14400l (3800 US gallons)
Waste Storage	136l (36 gallon) retention tank
Sand	1.4 cubic meter (50 cubic feet) (0.7 front/0.7 rear)
Engine Cooling Water	~ 1230l (325 US gallons)
Engine Lubricating Oil	~ 1703l (450 US gallons)
Curve Negotiation	

Figura 3: Exemplo de parte da especificação da locomotiva.

Handwritten signature and initials.



ANEXO II – PROCEDIMENTO PARA PEDIDO DE MODIFICAÇÃO DE TREM TIPO
PELA FERROVIA VISITANTE



2.1.2 Vagão:

- peso por eixo para análise da capacidade de suporte da via permanente.
- especificação do fabricante.
- tipo de vagão e tipo de carga a ser transportada para análise do centro de gravidade em função da geometria da via permanente.
- desenho para análise de gabarito.
- sistema de freio pneumático e mecânico: necessidade de se calcular capacidade de frenagem através da relação de alavancas e pressão no cilindro de freio para a análise de condução em serra.
- base rígida do truque para a análise de inscrição livre e forçada em curva.

UTILIZAÇÃO CORRENTE		Transp. de Granéis sólidos, ensacados ou CG	
CLASSIFICAÇÃO		FHD 603501/599	FHD 603400/499
QUANT. VAGÕES	-	96	98
TARA	-	19.500 Kg	20.100 Kg
LOTE NOMINAL	-	60.500 Kg	59.900 Kg
COMP. TOTAL	A	14.044 mm	14.044 mm
LARG. TOTAL	B	2.772 mm	2.820 mm
ALTURA TOTAL	C	3.570 mm	3.570 mm
COMP. ÚTIL	D	12.946 mm	12.960 mm
LARG. ÚTIL	E	2.398 mm	2.398 mm
ALTURA ÚTIL	F	2.300 mm	2.300 mm
VOLUME	-	71,5 m³	71,5 m³
TIPO PISO	-	Metálico	Metálico
ALT. PISO BOLETO TRIL.	G	967 mm	967 mm
REVESTIMENTO INT.	-	Madeira	Madeira
SISTEMA CARGA	-	Porta Lat. Escotilha	Porta Lat. Escotilha
Nº TREMONHA	-	12 1010x339 mm	12 1010x339 mm
PORTA ALTURA	H	2.140 mm	2.140 mm
PORTA LARGURA	I	1.800 mm	1.800 mm
SISTEMA DESCARGA	-	Porta Lat. Tremonha	Porta Lat. Tremonha
TIPO ENGATE	-	61/4" x 8"	Alliance Full Size 61/4"x8"
TIPO AP. CH. TRAÇÃO	-	Cardwell NY-II-F	Cardwell NY-II-F
TIPO VÁLV. FREIO	-	ABS 10"x12"	ABS 10"x12"
TIPO FREIO MANUAL	-	No Spin	No Spin
TIPO TRUQUE	-	Ride Control 5 1/2"x10"	Ride Control 5 1/2" x 10"
TIPO MANCAL	-	Rolamento	Rolamento
TIPO LUBRIFICAÇÃO	-	GRAXA	GRAXA
BASE RÍGIDA	J	1.575 mm	1.575 mm
DIST. ENG. C. Pto PIÃO	K	2.122 mm	2.122 mm
DIST. C. a C. Pto PIÃO	L	9.800 mm	9.800 mm
FABRICANTE	-	MAFERSA	Cobrasma
ANO FABRICAÇÃO	-	1.976	1.976

Figura 4: Exemplo de especificação de vagão.

Handwritten signature and initials.



ANEXO II – PROCEDIMENTO PARA PEDIDO DE MODIFICAÇÃO DE TREM TIPO
PELA FERROVIA VISITANTE

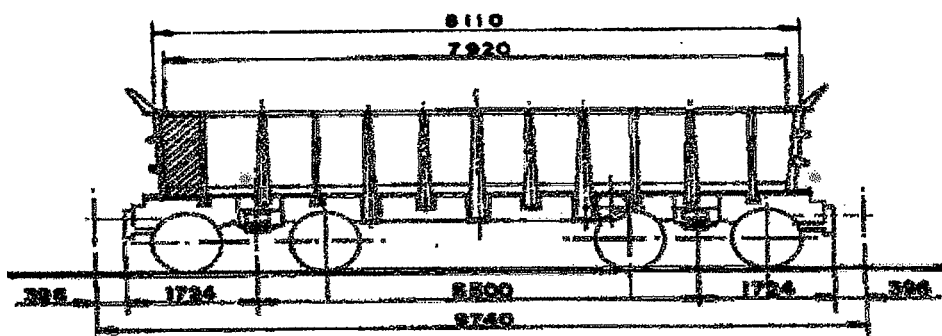
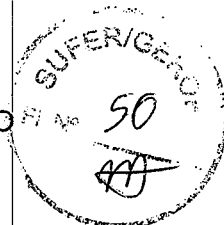
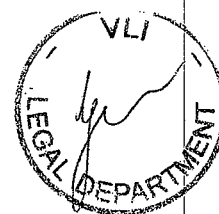


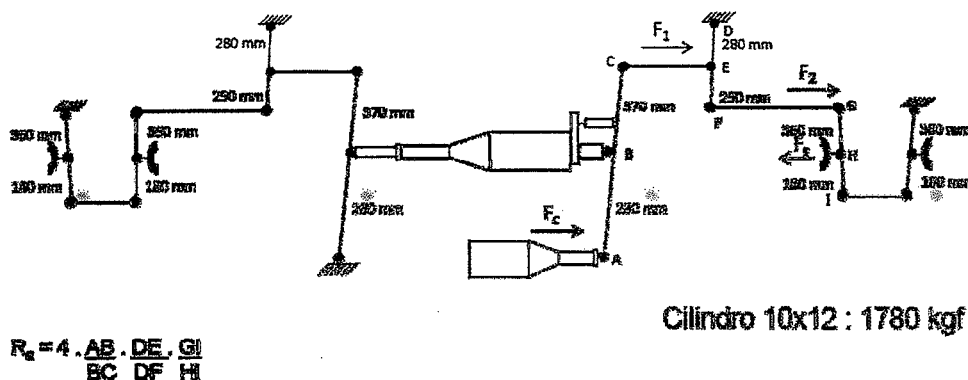
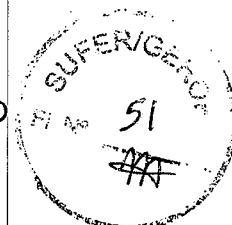
Figura 5: Exemplo de desenho de vagão. Vista longitudinal.

		mola	0,038	m			mola	0,033	m		
Força	Comp	Peso (t)	Altura (m)	Produto	Força	Comp	Peso (t)	Altura (m)	Produto		
P1	Truque	7,30	0,378	2,76	P1	Truque	7,30	0,378	2,76		
P2	Freio	0,75	0,941	0,71	P2	Freio	0,75	0,946	0,71		
P3	Estrado	10,60	0,712	7,54	P3	Estrado	10,60	0,717	7,60		
P4	Cobertura	2,00	3,962	7,92	P4	Cobertura	2,00	3,967	7,93		
P5	Cabeceira	2,25	2,242	5,04	P5	Cabeceira	2,25	2,247	5,05		
P6	Engate	1,25	0,712	0,89	P6	Engate	1,25	0,717	0,90		
P7	Laterais	2,85	2,242	6,39	P7	Laterais	2,85	2,247	6,40		
P8	Carga	69,50	2,242	155,79	P8	Carga		2,152	122,68		
Total		96,50		187,04	Total		84,00		154,03		
	tara	27				tara	27				
Valor do centro de gravidade:				1,94 m	Valor do centro de gravidade:				1,83 m		
Situação Comum					Rebaixamento do CG						

Figura 6: Cálculo do centro de gravidade de um vagão: total e parcialmente carregado.



ANEXO II – PROCEDIMENTO PARA PEDIDO DE MODIFICAÇÃO DE TREM TIPO
PELA FERROVIA VISITANTE



Tara= 22600 kg

Taxa Vazio = 37,79%

$R_q = 4,79$

Taxa Carregado = 10,67% (considerando 80000 kg carga média)

$F_c = 1780 \text{ kgf}$

Figura 7: Desenho da timoneria de freio e relação de alavancas de um vagão.

2.1.3 Formação de Trem:

- distribuição da tração ao longo do trem.
- distribuição da lotação entre as partes do trem a fim de permitir a construção do diagrama de esforços e localização dos vagões críticos a choques internos.
- lotação para verificação da capacidade de tração e de frenagem.
- ordenamento de vagões carregados pesados, leves e vazios para análise de risco de descarrilamento por choque interno.
- número total de vagões no trem, peso médio por vagão, número de vagões na primeira parte e na segunda parte do trem.



ANEXO II – PROCEDIMENTO PARA PEDIDO DE MODIFICAÇÃO DE TREM TIPO PELA FERROVIA VISITANTE

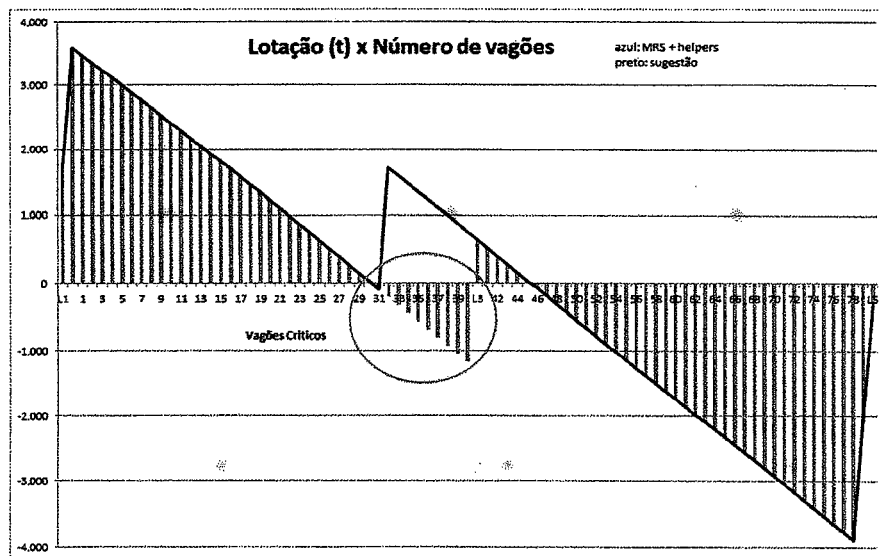
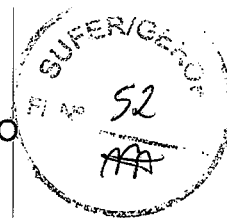


Figura 8: Exemplo de diagrama de esforços nos engates. Em gráfico de barras a primeira proposta e em gráfico de linha a proposta sugerida.



Figura 9: Exemplo de distribuição dos conjuntos de tração. Ainda falta fixar lotação (número de vagões) na primeira e segunda parte do trem.

2.1.4 Tipo de Carga:

- cargas a serem transportadas e suas respectivas densidades, pois a densidade da carga altera o centro de gravidade alterando o comportamento dinâmico do vagão.
- forma de fixação da carga para evitar deslocamentos.
- mercadoria perigosa para análise da existência de recursos e procedimentos para atendimento de sinistros.

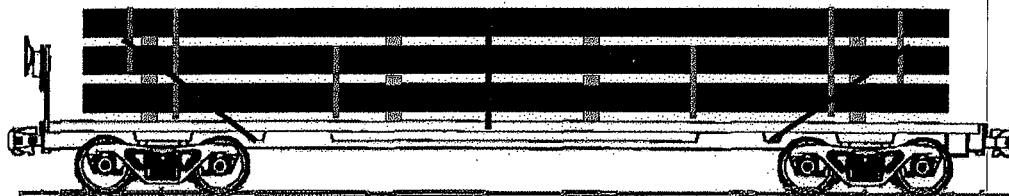
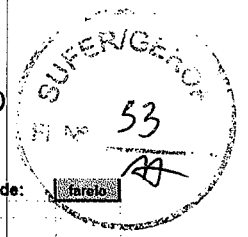


Figura 10: Exemplo de fixação de carga por cintas.



ANEXO II – PROCEDIMENTO PARA PEDIDO DE MODIFICAÇÃO DE TREM TIPO PELA FERROVIA VISITANTE



Cálculo do Centro de Gravidade: açúcar			Cálculo do Centro de Gravidade: soja			Cálculo do Centro de Gravidade: farelo				
Densidade	0.95	t/m³	Densidade	0.70	t/m³	Densidade	0.60	t/m³		
Largura	3.00	m	Largura	3.00	m	Largura	3.00	m		
Comprimento	13.40	m	Comprimento	13.40	m	Comprimento	13.40	m		
Altura	2.08	m	Altura	2.82	m	Altura	2.82	m		
correção	0.742	-	correção	0.742	-	correção	0.742	-		
Vouma	62	m³	Voume	84	m³	Voume	84	m³		
Vagão Carregado: mola 0,042 m			Vagão Carregado: mola 0,042 m			Vagão Carregado: mola 0,038 m				
Força	Comp	Peso (t)	Altura (m)	Produto		Força	Comp	Peso (t)	Altura (m)	Produto
P1	Truque	6.80	0.378	2.57		P1	Truque	6.80	0.378	2.57
P2	Freio	0.75	1.108	0.83		P2	Freio	0.75	1.112	0.83
P3	Estrado	6.00	0.708	4.25		P3	Estrado	6.00	0.712	4.27
P4	Cobertura	1.75	3.718	6.51		P4	Cobertura	1.75	3.722	6.51
P5	Cabecreira	2.00	2.308	4.62		P5	Cabecreira	2.00	2.312	4.62
P6	Engate	1.15	0.708	0.81		P6	Engate	1.15	0.712	0.82
P7	Laterais	2.55	2.308	5.89		P7	Laterais	2.55	2.312	5.90
P8	Carga	59.00	1.984852	117.10		P8	Carga	50.40	2.312	116.54
Total		80.00		142.57		Total		71.40		142.07
	Tara	21.00					Tara	21.00		
Valor do centro de gravidade: 1.78 m			Valor do centro de gravidade: 2.02 m			Valor do centro de gravidade: 1.99 m				

Figura 11: Exemplo de variação do CG pela alteração do produto no mesmo vagão.

2.1.5 Licenciamento:

- rádio deve acessar faixa de frequência da ferrovia circulante.
- recebimento do licenciamento via macro no computador de bordo da locomotiva (CBL).

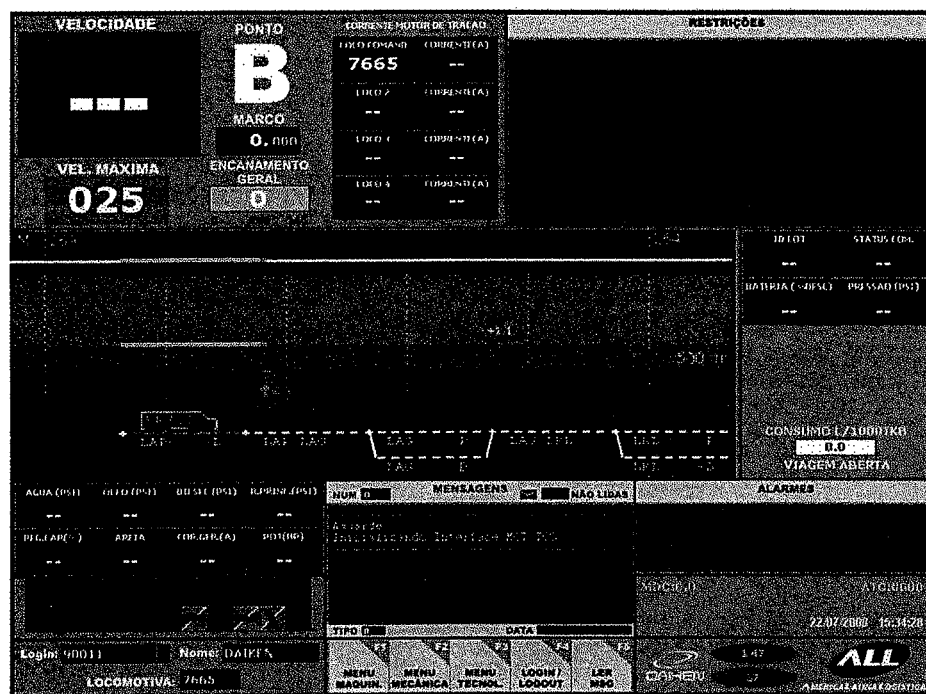


Figura 12: Computador de Bordo da Locomotiva.



ANEXO II – PROCEDIMENTO PARA PEDIDO DE MODIFICAÇÃO DE TREM TIPO
PELA FERROVIA VISITANTE

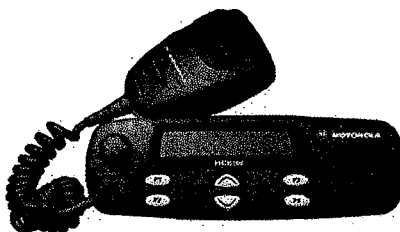
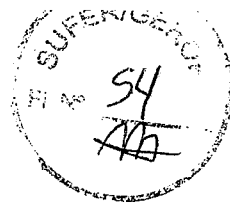


Figura 13 : Rádio.

2.1.6 Maquinistas:

- lista dos maquinistas com nome, matrícula e tempo de experiência, que passaram pelos treinamentos de Regulamento Operacional (RO) tanto da ferrovia de origem quanto da circulante e de mercadoria perigosa (quando for o caso) que farão a condução do trem na ferrovia circulante.

2.1.7 Treinamentos:

Lista dos maquinistas que

- estão em dia com a reciclagem do Regulamento Operacional tanto da ferrovia de origem como da ferrovia circulante.
- possuem treinamento em mercadoria perigosa, quando o trem estiver transportando cargas assim classificadas.



2

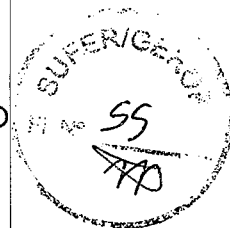
5

*



Q

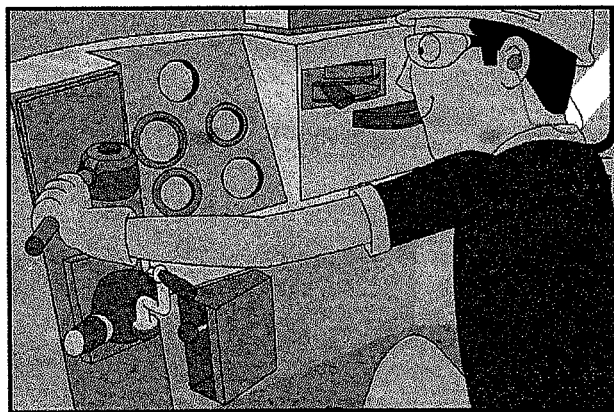
ANEXO II – PROCEDIMENTO PARA PEDIDO DE MODIFICAÇÃO DE TREM TIPO PELA FERROVIA VISITANTE



5.4 | Uso de Freios a Ar em Manobras

Toda manobra deve ser realizada com as mangueiras de ar acopladas e com o sistema pneumático carregado.

Antes de qualquer manobra, deve-se conectar o sistema de freio a ar e assegurar-se de que ele está funcionando corretamente. Deve ser feito o uso da buzina e, durante as operações, deve ser utilizado o sistema de freio automático para manobras (MFA).



MFA (Manipulo de freio automático)

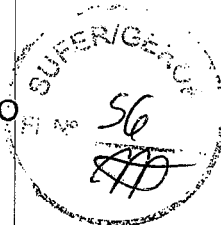
Figura 14: Treinamento no Regulamento Operacional. Exemplo de instrução.

Polibrasil <i>Soluções em Polipropileno</i> Telefones: Mauá: (0xx11) 4478-2220 Carapicuíba: (0xx11) 832-8889 Duque de Caxias: (0xx21) 2773-8084		FICHA DE EMERGÊNCIA	
PROPENO		Número de risco:	23
		Número da ONU:	1077
		Classe de risco:	2.1
PROPILENO		Descrição da classe de risco:	Gás inflamável
Aspecto:	Gás incolor com leve odor.		
EPI:	Roupa de proteção química completa. Botas de borracha pesada. Luvas de borracha. Sistema de respiração autônomo ou equipamento de circuito fechado.		
RISCOS			
Fogo:	Gás altamente inflamável. Os vapores podem formar misturas inflamáveis com o ar. Inflama-se ao contato com chama nua, calor ou faíscas. Evitar quaisquer faíscas, por exemplo da origem elétrica, eletricidade estática e de soldas. Pode reagir com materiais oxidantes e ácidos fortes. Ponto de fulgor: - 108 °C (vaso fechado). Temperatura de auto-ignição: 455 °C. LIE: 2,0 % (v/v). LSE: 11,0 % (v/v).		

Figura 15: Exemplo parcial de uma ficha técnica de produto perigoso.



ANEXO II – PROCEDIMENTO PARA PEDIDO DE MODIFICAÇÃO DE TREM TIPO
PELA FERROVIA VISITANTE



Art. 4º O trem, quando transportando produtos perigosos, disporá de:

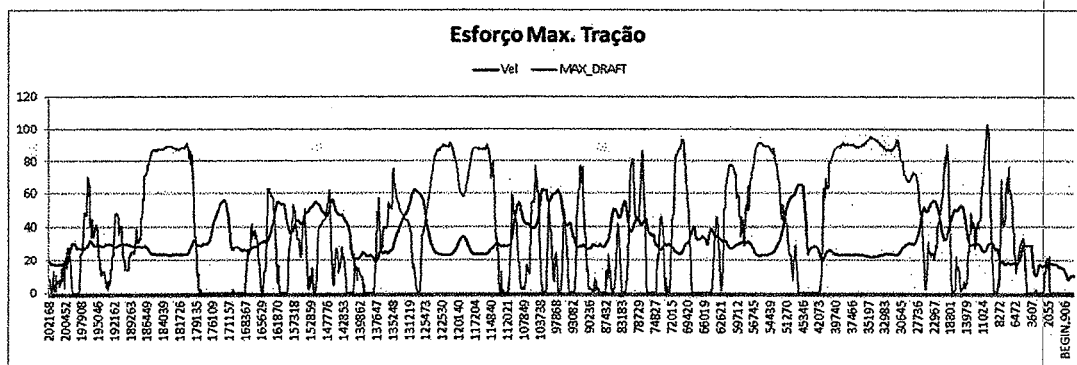
I – conjunto de equipamentos para o atendimento a acidentes, avarias e outras emergências, indicado em norma brasileira ou, na falta desta, em norma internacional ou os especificados pelo fabricante do produto;

II – equipamentos de proteção individual, de acordo com a norma brasileira ou, na

Figura 16: Exemplo de um artigo da resolução de mercadoria perigosa.

2.1.8 Dados obtidos do Simulador:

- pontos onde o trem atinge máximo esforço trator.
- valor do máximo esforço trator alcançado.



O esforço máximo encontrado no Download é de 97Mkgf, localizado no Km 10+309

Figura 17: Exemplo de gráfico de esforços de tração obtidos no simulador.

2.1.9 Tecnologia embarcada:

Disponibilidade de:

- rádio
- computador de bordo (CBL)
- end of train (EOT)
- em casos especiais: limitador de esforço trator.



ANEXO II – PROCEDIMENTO PARA PEDIDO DE MODIFICAÇÃO DE TREM TIPO
PELA FERROVIA VISITANTE

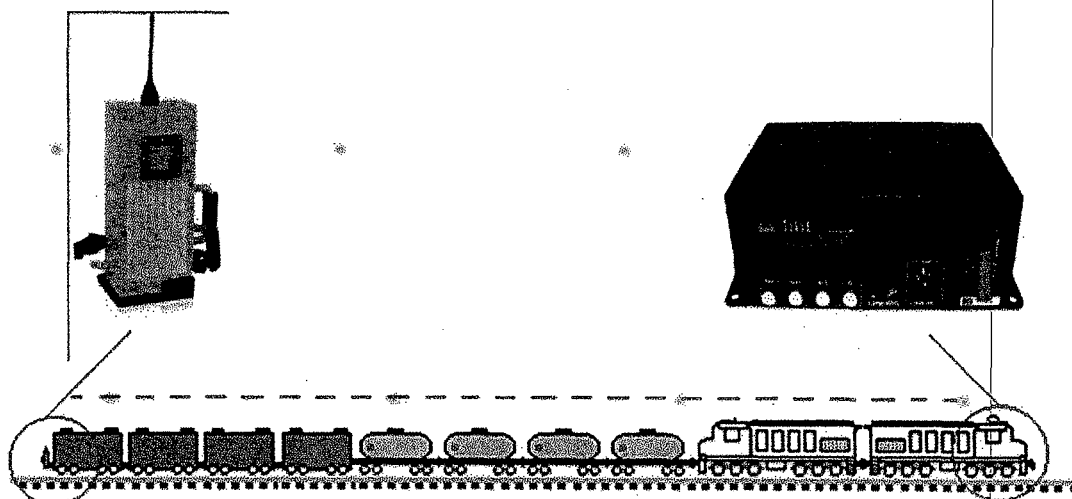
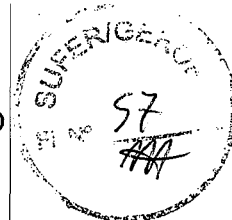


Figura 18: Uso de LCU e EOT. Garantia de trem completo.

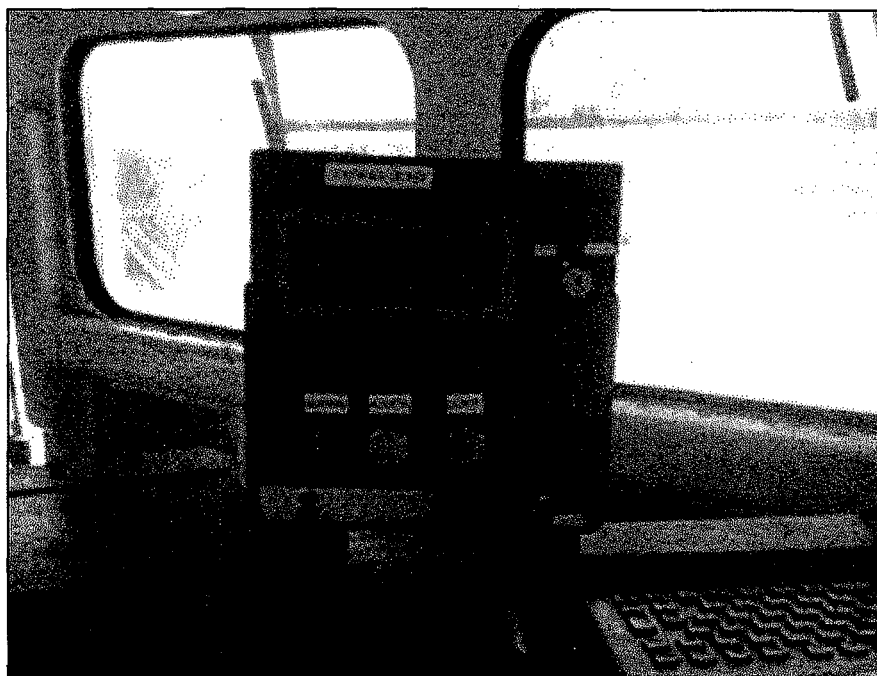


Figura 19: Limitador de Esforço Trator.

Todo este material é estudado pela Engenharia de Trens e de Via visando dar um parecer sobre:

2

60



*

ANEXO II – PROCEDIMENTO PARA PEDIDO DE MODIFICAÇÃO DE TREM TIPO
PELA FERROVIA VISITANTE



VIA:

- verificar se a grade da via resiste aos esforços de tração concentrados em raios de curva apertados. Caso a grade não suporte aos esforços, sugere-se tração distribuída, adoção de limitador de esforço trator ou acordo de melhoria do trecho que apresentou condições abaixo da necessária para o trem proposto.
- inscrição em curva, livre e forçada, a fim de se evitar rápida perda de bitola.
- verificar a capacidade portante do peso por eixo dos vagões e locomotivas. Para isto deve-se verificar se o perfil de trilho, a dormentação, a altura de lastro e as pontes estão adequados.

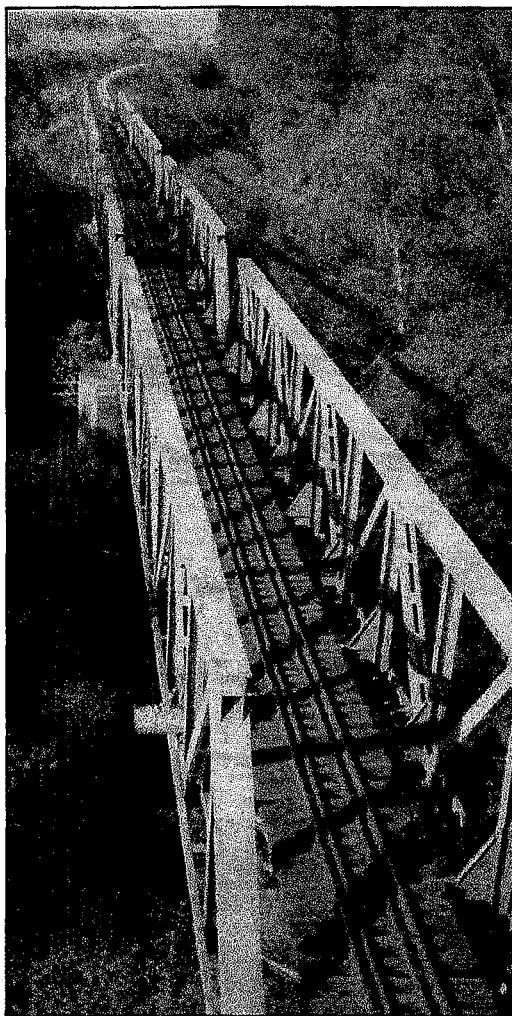


Figura 20: Pontes limitadas por peso por eixo.

- verificar gabarito (altura e largura dos veículos) de passagem.



ANEXO II – PROCEDIMENTO PARA PEDIDO DE MODIFICAÇÃO DE TREM TIPO
PELA FERROVIA VISITANTE

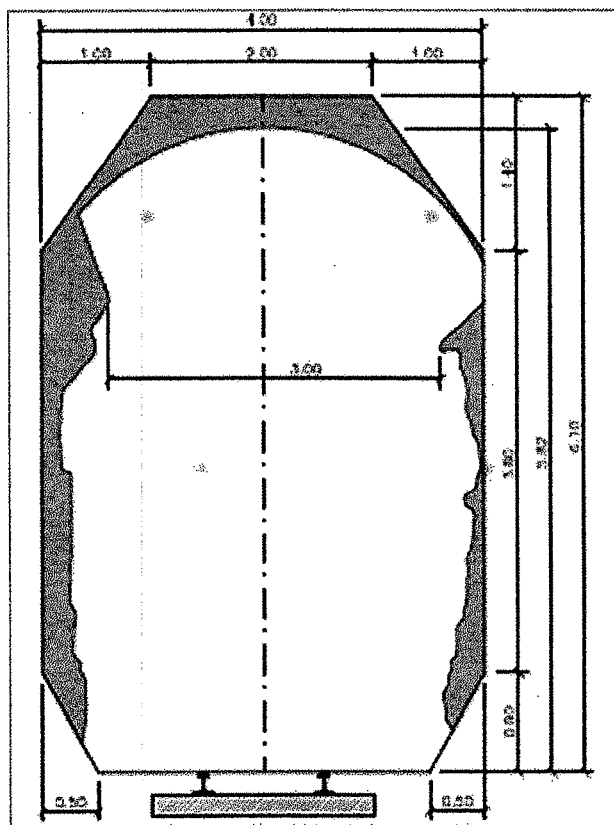


Figura 21: Gabarito da via permanente.

- verificar geometria de via em termos de adequação entre raio de curva, superelevação, e centro de gravidade dos vagões carregados.

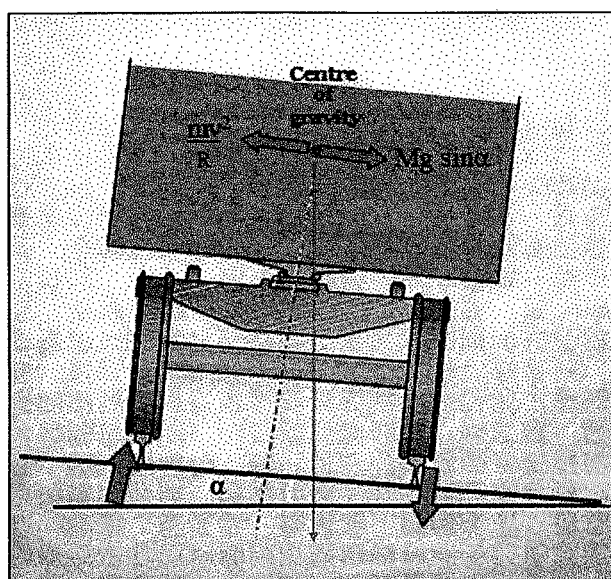


Figura 22: Análise do balanceamento de carga sobre as rodas em curva.



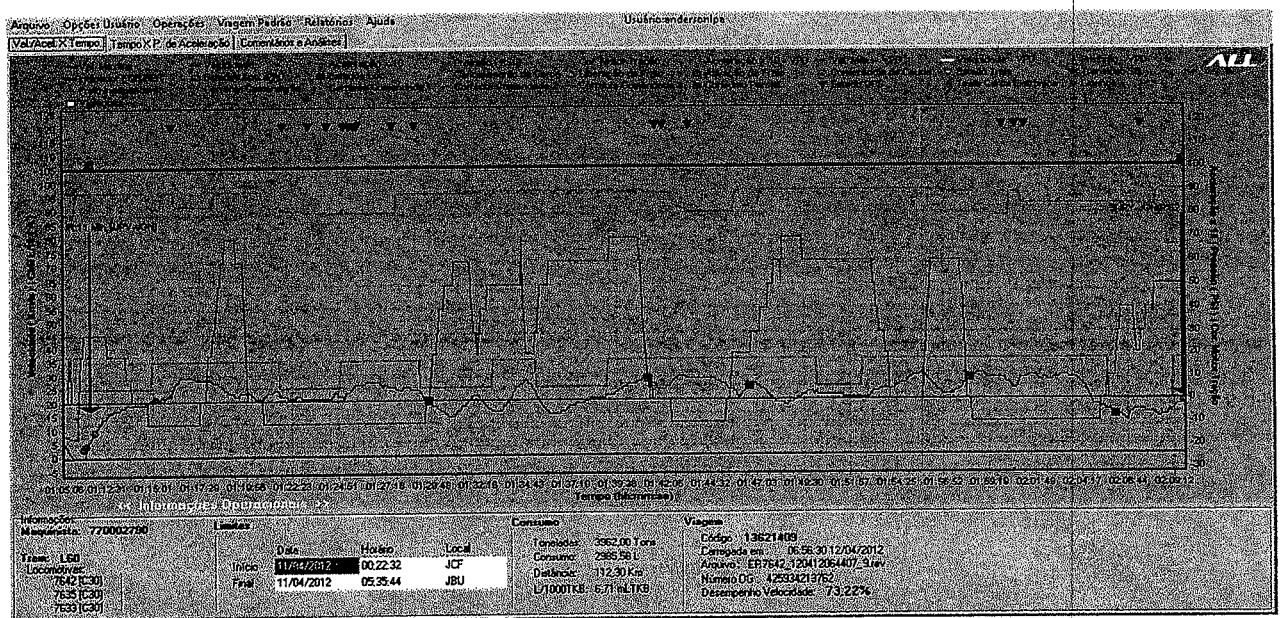
1

65



12

Ambas as equipes elaboram os seus relatórios e os enviam à área de Engenharia de Trens da ferrovia circulante.



2.4 Passo 4: Análise do Relatório do Teste.

The logo is a circular emblem. At the top, the word "URMO" is written in a curved path. In the center, there is a stylized, calligraphic letter "S". At the bottom, the word "JURÍDICO" is written in a curved path.



ANEXO II – PROCEDIMENTO PARA PEDIDO DE MODIFICAÇÃO DE TREM TIPO PELA FERROVIA VISITANTE



Caso não conformidades tenham surgido, as equipes de ambas as ferrovias se reúnem e ajustam os desvios, alterando se necessário o procedimento operacional e programam novo teste. Após repetição dos passos 3 e 4 e obtenção da conformidade total entre resultado do trem e procedimento operacional (PO), este pode ser aprovado sendo o documento que servirá de acompanhamento e auditoria.

2.5 Passo 5: Aprovação do Trem nas condições do Procedimento Operacional.

O objetivo dos 4 passos anteriores foi obter o Procedimento Operacional que estabelece a formação do trem, a forma de condução e a tecnologia embarcada necessária. Por meio deste PO a ferrovia circulante poderá realizar auditorias visando garantir que as condições estabelecidas para o trem estejam de acordo.

2.6 Passo 6: Treinamento dos maquinistas da ferrovia proponente

Todos os maquinistas constantes da lista do item 2.1.6 deverão ser treinados no procedimento operacional e acompanhados por supervisor de tração da ferrovia proponente em sua primeira viagem.

Para que o maquinista seja habilitado a conduzir o trem, deverá ser acompanhado, em pelo menos uma viagem, pelo supervisor de tração da ferrovia circulante.

2.7 Passo 7: Liberação do trem para circulação.

Com todos os maquinistas treinados e habilitados o trem proposto fica autorizado a circular normalmente, não podendo ser alterado em nenhum dos pontos constantes do PO.

2.8 Passo 8: Auditoria sistemática por parte da ferrovia circulante por meio de supervisores de tração.

A ferrovia circulante poderá realizar auditorias a fim de garantir que os maquinistas são os habilitados e o PO está sendo rigorosamente cumprido.



[Handwritten signatures]

[Handwritten mark]

ANEXO III - DOS FLUXOS E VOLUMES

Volume em direito de passagem (TU)															
Concessionária	Sentido	Produto	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total
ALLMP/ALLMN	ZZZ-ZBV	Derivados	149.905	152.727	167.809	160.293	160.520	160.126	152.993	162.412	165.189	166.171	139.767	128.591	1.866.503
ALLMP/ALLMN	ZBV-ZZZ	Álcool	54.635	55.381	58.460	58.718	63.740	71.873	65.816	65.002	65.766	66.898	62.589	61.641	750.519
ALLMP/ALLMN	TOTAL		204.540	208.108	226.269	219.011	224.260	231.999	218.809	227.414	230.955	233.069	202.356	190.232	2.617.022

Volume em direito de passagem (TKU)															
Concessionária	Sentido	Produto	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total
ALLMP/ALLMN	ZZZ-ZBV	Derivados	2.056.097	2.094.804	2.301.668	2.198.579	2.201.692	2.196.288	2.098.452	2.227.643	2.265.732	2.279.201	1.917.044	1.763.754	25.600.955
ALLMP/ALLMN	ZBV-ZZZ	Álcool	749.374	759.606	801.837	805.376	874.258	985.810	902.732	891.567	902.046	917.573	858.471	845.468	10.294.119
ALLMP/ALLMN	TOTAL		2.805.471	2.854.409	3.103.506	3.003.955	3.075.950	3.182.098	3.001.184	3.119.210	3.167.779	3.196.774	2.775.515	2.609.222	35.895.074

			Volume (TU)												
Concessionária	Sentido	Produto	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total
FCA	ZBL-ICZ	Grãos MP		230.000	230.000	230.000	120.000	120.000	89.600	89.600	89.600	89.600	89.600	89.600	1.467.600
FCA	ZBL-ISN	Grãos MP		241.723	278.846	265.546	201.793	201.850	201.931	86.000	86.000	86.000	86.000	86.000	1.821.688
FCA	ZBL-IUF	Grãos MP		208.277	268.154	262.308	208.207	208.150	208.069	320.000	320.000	320.000	297.000	267.000	2.887.165
FCA	ZBL-ICZ	Açúcar à Granel					129.000	145.600	145.600	145.600	145.600	145.600	145.600	145.600	1.148.200
FCA	ZBL-ISN	Açúcar à Granel	98.800	103.600	103.600	94.000	84.000	84.000	84.000	84.000	84.000	84.000	84.000	84.000	1.072.000
FCA	ZBL-IUF	Açúcar à Granel	56.800	56.800	57.800	74.700	216.575	216.575	241.650	243.137	260.137	260.137	260.137	260.137	2.204.585
FCA	ZBL-ZAL	Bauxita	110.000	110.000	110.000	110.000	110.000	110.000	110.000	110.000	110.000	110.000	110.000	110.000	1.320.000
FCA	ZBL-IFA	Fosfato	53.000	53.000	53.000		53.000	53.000	53.000	53.000	53.000	53.000	53.000	53.000	583.000
FCA	IUF-ZBL	Enxofre / Fertilizantes HPE	90.000	94.000		99.000	99.000	99.000	99.000	99.000	99.000	99.000	94.000	94.000	1.065.000
FCA	EGA-ZBL	Container - Centro Sudeste	1.284	3.684	5.868	5.868	5.868	5.868	5.868	5.868	5.868	5.868	3.984	2.684	58.580
			409.884	1.101.083	1.107.268	1.141.421	1.227.443	1.244.043	1.238.718	1.236.205	1.253.205	1.253.205	1.223.321	1.192.021	13.627.818

Volume (TKU Ferrobán)															
Concessionária	Sentido	Produto	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total
FCA	ZBL-ICZ	Grãos MP		58.860.910	58.860.910	58.860.910	30.710.040	30.710.040	22.930.163	22.930.163	22.930.163	22.930.163	22.930.163	22.930.163	375.583.789
FCA	ZBL-ISN	Grãos MP		61.938.239	71.464.552	68.058.375	51.719.521	51.734.247	51.754.973	22.008.862	22.008.862	22.008.862	22.008.862	22.008.862	466.714.215
FCA	ZBL-IUF	Grãos MP		53.445.634	68.810.611	67.310.515	53.427.889	53.413.203	53.392.477	82.114.880	82.114.880	76.212.873	68.514.603	740.872.445	
FCA	ZBL-ICZ	Açúcar à Granel					32.895.000	37.128.000	37.128.000	37.128.000	37.128.000	37.128.000	37.128.000	37.128.000	292.791.000
FCA	ZBL-ISN	Açúcar à Granel					21.420.000	21.420.000	21.420.000	21.420.000	21.420.000	21.420.000	21.420.000	21.420.000	273.360.000
FCA	ZBL-IUF	Açúcar à Granel	25.194.000	26.418.000	26.418.000	23.970.000	21.420.000	21.420.000	21.420.000	21.420.000	21.420.000	21.420.000	21.420.000	21.420.000	273.360.000
FCA	ZBL-ZAL	Bauxita	11.880.000	11.880.000	11.880.000	11.880.000	11.880.000	11.880.000	11.880.000	11.880.000	11.880.000	11.880.000	11.880.000	11.880.000	142.560.000
FCA	ZBL-IFA	Fosfato	13.328.493	13.328.493	13.328.493		13.328.493	13.328.493	13.328.493	13.328.493	13.328.493	13.328.493	13.328.493	13.328.493	146.613.423
FCA	IUF-ZBL	Enxofre / Fertilizantes HPE	23.113.530	24.140.798		25.424.883	25.424.883	25.424.883	25.424.883	25.424.883	25.424.883	25.424.883	24.140.798	24.140.798	273.510.105
			88.091.414	264.587.465	265.594.566	274.673.374	296.380.920	300.613.960	299.268.554	298.626.424	302.988.777	302.988.777	295.802.685	288.104.415	3.277.721.329

Handwritten signatures and stamps are present at the bottom of the page. On the left, there is a circular stamp from the 'LEGAL DEPARTMENT' and a handwritten signature. In the center, there is a circular stamp with the word 'RECIBIDO' and a handwritten signature. On the right, there is a circular stamp with the word 'SUPERVISOR' and a handwritten signature.



1º TERMO ADITIVO AO CONTRATO OPERACIONAL ESPECÍFICO FIRMADO ENTRE A FERROVIA CENTRO-ATLÂNTICA S.A. E ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA PAULISTA S.A., ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA NORTE S.A. e ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA OESTE S.A., EM 23 DE JANEIRO DE 2017

Celebram o presente instrumento, de um lado,

RUMO MALHA PAULISTA S.A. (atual nome empresarial de ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA PAULISTA S.A.), pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ/MF sob o nº CNPJ nº 02.502.844/0001-86, com sede na cidade de Avenida Brigadeiro Faria Lima, nº 4.100, Andar 03, Sala 03Itaim Bibi,, Cidade e Estado de São Paulo, CEP: 04.538-132, adiante denominada simplesmente “Malha Paulista”; **RUMO MALHA NORTE S.A.** (atual nome empresarial de ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA NORTE S.A.), pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 24.962.466/0001-36, com sede na ROD BR 163, s/n, KM 96, zona rural, Rondonópolis – MT, CEP 78.750-899, adiante denominada simplesmente “Malha Norte”; **RUMO MALHA OESTE S.A.** (atual nome empresarial de ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MALHA OESTE S.A.), pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 39.115.514/0001-28, com sede na Avenida Brigadeiro Faria Lima, nº 4.100, Andar 03, Sala 02, Itaim Bibi,, Cidade e Estado de São Paulo, CEP: 04.538-132, adiante denominada simplesmente “Malha Oeste”, sendo Malha Paulista, Malha Norte e Malha Oeste denominadas conjuntamente de “GRUPO RUMO”;

De outro lado:

FERROVIA CENTRO-ATLÂNTICA S.A., pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 00.924.429/0001-75, com sede na Rua Sapucaí, 383, Bairro Floresta, Belo Horizonte, MG, neste ato representada na forma de seu Estatuto Social.

Doravante também denominadas, isoladamente, como “Parte”, em conjunto e indistintamente, Partes”

CONSIDERANDO QUE:

- (i) a FCA é a empresa concessionária dos serviços públicos de transporte ferroviário de cargas na Malha Centro-Leste, por força do Contrato de Concessão para a Exploração e o Desenvolvimento do Serviço Público de Transporte Ferroviário de Carga celebrado com a União Federal, por intermédio do Ministério dos Transportes, em 27 de agosto de 1996;
- (ii) a Malha Paulista é a empresa concessionária dos serviços públicos de transporte ferroviário de cargas na Malha Paulista, por força do 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão para a Exploração e o Desenvolvimento do Serviço Público de Transporte Ferroviário de Carga celebrado com a União Federal em 27 de maio de 2020;
- (iii) a Malha Oeste é a empresa concessionária dos serviços públicos de transporte ferroviário de cargas na Malha Oeste, por força do Contrato de Concessão para a Exploração e o Desenvolvimento do Serviço Público de Transporte Ferroviário de Carga celebrado com a União Federal, por intermédio do Ministério dos Transportes, em 27 de junho de 1996;





- (iv) a Malha Norte empresa concessionária dos serviços públicos de transporte ferroviário de cargas na Malha Norte, por força do Contrato de Concessão para a Exploração e o Desenvolvimento do Serviço Público de Transporte Ferroviário de Carga celebrado com a União Federal, por intermédio do Ministério dos Transportes, em 19 de maio de 1989;
- (v) As Partes celebraram o Contrato Operacional Específico, em 23 de janeiro de 2017 visando estabelecer as regras e condições comerciais e operacionais para o uso mútuo de infraestrutura ferroviária ("COE"); e
- (vi) conforme a Cláusula 15.4, o COE prevê que o reajuste anual das tarifas se dá pelo índice de correção IGP-M. Especificamente para o ano de 2021, as Partes acordam, de boa-fé, em praticar um percentual em exceção à variação oficial do IGP-M referente ao ano de 2020.

RESOLVEM celebrar o presente 1º Termo Aditivo ao COE, adiante denominado "Termo Aditivo" ou apenas "Aditivo", nas condições a seguir estabelecidas às quais se obrigam entre si e por seus sucessores:

**CLÁUSULA PRIMEIRA
– DO REAJUSTE IGP-M ANO 2020**

- 1.1. As Partes, em comum acordo, consentem, de forma pontual e exclusiva e em referência à Cláusula 15.4., em estabelecer como percentual em substituição ao índice oficial de reajuste IGP-M (FGV) referente a variação acumulada do ano de 2020, exclusivamente, o percentual de 12,73% (doze vírgula setenta e três por cento), vigente e aplicável aos valores previstos no COE a partir de 01/01/2021.
- 1.2. Ante o exposto, consequentemente ficam atualizados todos os valores previstos no COE indexados pelo IGP-M, os quais serão reajustados na data base de 01/01/2021 pela variação acumulada de 2020 fixado em 12,73%, passando a vigorar até 31/12/2021, não representando renegociação de tarifa, ocorrendo apenas para mitigar o impacto do índice de inflação atípico no valor do COE.





CLÁUSULA TERCEIRA – VIGÊNCIA RETROATIVA

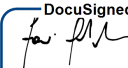
3.1 Este Aditivo terá eficácia retroativa à 01/01/2021.

Em caso de assinatura física, o Contrato será assinado em 03 (duas) vias de igual teor e forma, para um só efeito. Como alternativa à assinatura física do Contrato, 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 Contrato e seus termos, incluindo seus anexos, 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”).

**MALHA PAULISTA S.A.
RUMO MALHA NORTE S.A.
RUMO MALHA OESTE S.A.**

DocuSigned by:

E81522D32B43403...

DocuSigned by:

E8BF165F33444C7...

FERROVIA CENTRO-ATLÂNTICA S.A.

DocuSigned by:

D65180586A4C48F...

DocuSigned by:

64A5854BBA1F477...

TESTEMUNHAS:

DocuSigned by:

FE557BE8B833408...

DocuSigned by:

76619862386445B...

[Página de Assinatura do 1º Termo Aditivo ao Contrato Operacional Específico de 23 de janeiro de 2017, firmado entre a Ferrovia Centro-Atlântica S.A. e ALL – América Latina Logística Malha Paulista S.A., ALL – América Latina Logística Malha Norte S.A. e ALL – América Latina Logística Malha Oeste S.A.]

