

PROT. 04
21/11/97

CONTRATO OPERACIONAL ESPECÍFICO QUE ENTRE SI CELEBRAM A TRANSNORDESTINA LOGÍSTICA S.A. E A COMPANHIA CEARENSE DE TRANSPORTES METROPOLITANOS - METROFOR, CONTANDO COM A ANUÊNCIA DO ESTADO DO CEARÁ REPRESENTADO PELA SECRETARIA DA INFRAESTRUTURA DO ESTADO DO CEARÁ - SEINFRA.

Pelo presente instrumento particular entre as Partes, de um lado,

- (i) **TRANSNORDESTINA LOGISTICA S.A.**, inscrita no CNPJ/MF sob nº 02281836/0001-37, com sede na Avenida Francisco Sá nº 4829, Carito Pamplona, Fortaleza, Ceará, concessionária do serviço público do transporte ferroviário de cargas, ora denominada **TRANSNORDESTINA**, representada na forma de seu Estatuto Social por seu(s) representante(s) adiante assinado(s), doravante designada **TRANSNORDESTINA**;

e, de outro lado, a

- (ii) **COMPANHIA CEARENSE DE TRANSPORTES METROPOLITANOS - METROFOR**, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 02.003.575/0001-93, com sede na Rua 24 de Maio nº, 60, Centro, Fortaleza, Ceará, sociedade de economia mista de controle acionário do Estado do Ceará, representada na forma de seu Estatuto Social, por seu(s) representante(s) adiante assinado(s), doravante designada **METROFOR**;

E, COMO ANUENTE

- (iii) **O ESTADO DO CEARÁ**, representado pelo Governador de Estado, CID FERREIRA GOMES, domiciliado no Palácio Iracema, Fortaleza, Ceará, neste ato representado pela **SECRETARIA DA INFRAESTRUTURA DO ESTADO DO CEARÁ - SEINFRA**, inscrita no CNPJ/MF sob nº 03.503.868/0001-00, com sede na Av. Gen. Afonso Albuquerque Lima s/n, Edifício SEINFRA-SRH, Cambéa, Fortaleza, Ceará, neste ato representada pelo seu Secretário adiante assinado, doravante denominada **SEINFRA**;

CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES

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

[Handwritten signatures]



PROTOCOLO
05
ANTT

- (II) **CONSIDERANDO** o interesse do **METROFOR**, com a anuência da **SEINFRA**, em se responsabilizar pela prestação do serviço de transporte ferroviário de passageiros denominado **METRÔ DO CARIRI**, com finalidade de transporte ferroviário urbano regular de passageiros, no trecho de 13,605 km, compreendido entre o km 586,998 e o km 600,603, da Malha NORDESTE, Linha Tronco Sul, nos municípios de Juazeiro do Norte e Crato no Estado do Ceará, sob responsabilidade da **TRANSNORDESTINA**;
- (III) **CONSIDERANDO** que a **TRANSNORDESTINA** tem mantido o Trecho em boas condições; compatível com as condições para o tráfego de trens de carga e trens de serviço, conforme inspeções realizadas pela própria Agência Nacional de Transporte Terrestre - ANTT;
- (IV) **CONSIDERANDO** o contido no item XXII da Cláusula Nona do Contrato de Concessão, firmado pela **COMPANHIA FERROVIÁRIA DO NORDESTE - CFN** hoje **TRANSNORDESTINA**, com a União Federal, que prevê a possibilidade de circulação de trem de passageiro na malha Nordeste sob autorização da **TRANSNORDESTINA**;
- (V) **CONSIDERANDO** que o **ESTADO DO CEARÁ**, por intermédio do **METROFOR**, tem o interesse de explorar na Região do Cariri, no Estado do Ceará, o serviço de transporte de passageiros, sobre trilhos ou guiados, de caráter regular, compatível com as necessidades da população da região;

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

CLÁUSULA PRIMEIRA – OBJETO

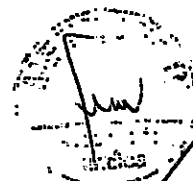
- 1.1. Este Contrato tem por objeto implementar e regular o uso compartilhado de vias para a prestação do serviço de transporte ferroviário de passageiros, de caráter regular, pelo **METRÔ DO CARIRI**, no trecho ferroviário que integra a Malha NORDESTE sob concessão da **TRANSNORDESTINA**, compreendido entre os km 586,998 e km 600,603 da Linha Tronco Sul, nos municípios de Juazeiro do Norte e Crato, no Estado do Ceará.

CLÁUSULA SEGUNDA – DO TRECHO

- 2.1. Conforme indicado no item II das Considerações Preliminares deste Contrato, as Partes acordam que o Trecho Ferroviário a ser utilizado pelo **METROFOR**, na prestação do transporte ferroviário de passageiros, compreende os municípios de Juazeiro do Norte e Crato, dentro do perímetro urbano dos citados municípios. O Trecho está compreendido entre os quilômetros 586,998 e 600,603 da malha NORDESTE e totaliza 13,605 km.

CLÁUSULA TERCEIRA – DO CONTROLE DE TRÁFEGO

- 3.1. As Partes acordam, desde já, que para a circulação do **METRÔ DO CARIRI** serão adotados os seguintes procedimentos:
- (i) O controle de tráfego, durante as 24:00 (vinte e quatro horas), será de responsabilidade do **METROFOR**, através de seu Centro de Controle Operacional - CCO, unidade do Cariri, localizado no município do Crato - Muriti, respeitado o que se define no item (ii) a seguir.



- (ii) O CCO do **METRÔ DO CARIRI** liberará "janelas" de circulação para a **TRANSNORDESTINA**, conforme tabela definida no Anexo-1 deste COE.
- (iii) O controle da circulação no Trecho, dentro destas "janelas" será de responsabilidade exclusiva do CCO do **METRÔ DO CARIRI**.
- (iv) A cada final de circulação diária, os trens de passageiros (TRAM) deverão ser recolhidos em desvio próprio, junto as Estações terminais do trecho, para permitir circulação livre e segura aos trens da **TRANSNORDESTINA**.
- (v) O **METROFOR** providenciará em todos os seus veículos e CCO a instalação de rádios transmissores, frequência VHF, com sistema de gravação, compatíveis com os utilizados pela **TRANSNORDESTINA**, para permitir a operação mútua, garantindo, com segurança, que ao dar início à circulação dos TRAM'S no trecho, os trens da **TRANSNORDESTINA** estejam acomodados em seu pátio, com a existência de engates e/ou sistema equivalente que permita que os mesmos sejam rebocados em caso de necessidade.
- (vi) Toda comunicação operacional no trecho será gravada no CCO do **METRÔ DO CARIRI**.
- (vii) Quando necessário, em casos emergenciais, os trens da **TRANSNORDESTINA** poderão circular fora das "janelas", devendo para isso serem obedecidos os procedimentos operacionais definidos no Anexo-2 deste COE.
- (viii) As responsabilidades das operações ocorridas nas "janelas" cedidas pelo CCO do Metrô do Cariri à **TRANSNORDESTINA** serão únicas e exclusivas desta última, desde que relacionados exclusivamente ao seu trem, devendo a mesma responder, nestes casos, por qualquer acontecimento, inclusive se houver reflexos junto ao **METROFOR** e/ou a terceiros, salvo por motivo de caso fortuito ou força maior.

CLÁUSULA QUARTA – DA COMPOSIÇÃO DO METRÔ DO CARIRI

4.1. O **METROFOR** declara, neste ato e na melhor forma de direito, que o **METRO DO CARIRI**, sob sua responsabilidade circulará no Trecho com a seguinte composição:

- (i) 02 (dois) Veículos denominados TRAM – Transporte Rápido Automotriz, com tração diesel hidráulica mecânica, formado cada um por dois carros acoplados e equipados com ar condicionado, com passagem tipo "gangway" e capacidade de transporte de 330 passageiros por composição.

4.2. O tráfego das composições que trata o item 4.1 no trecho retro citado, deverá ter a anuência da ANTT nos termos exigidos pela legislação aplicável.

CLÁUSULA QUINTA – OBRIGAÇÕES DO METROFOR

5.1. Sem prejuízo das demais disposições deste Contrato, constituem obrigações do **METROFOR**:

PROTÓCOLO
112
07
FRA
CRA

- I. Prover durante a vigência deste contrato, a manutenção da via permanente no trecho, aplicando serviços e materiais, quando necessário, compatível com a circulação das composições de cada um dos Contratantes;
- II. O METROFOR deverá realizar inspeção do trecho e, se necessário, correção de anomalias, antes do início do tráfego diário das suas composições;
- III. Não se opor ao processo de licenciamento e autorizações necessárias para utilização do trecho, que será utilizado pela TRANSNORDESTINA, desde que esta atenda a todas as suas responsabilidades previstas neste COE, respeitando os procedimentos registrados no Anexo 2, deste instrumento;
- IV. Responsabilizar-se por todo e qualquer dano material provocado por acidentes ferroviários cujas causas, comprovadamente, estiverem associadas à operação do TRAM, devendo de imediato tomar providências para o restabelecimento do tráfego;
- V. Informar a TRANSNORDESTINA, no prazo máximo de 12hs (doze horas), contados de sua ocorrência, qualquer ato que possa colocar em risco ou ameaçar, seja de que forma e a que título for, a integridade dos bens e/ou ativos que estejam sob a responsabilidade da TRANSNORDESTINA.
- VI. Operar o METRÔ DO CARIRI obedecendo ao contido no Regulamento Geral de Transportes e no Regulamento Geral de Operações vigentes, bem como no Procedimento Operacional – POP, definido no Anexo 2 deste instrumento;
- VII. Realizar a manutenção das composições sob sua responsabilidade através de um Plano de Manutenção, que deverá ser feita em local fechado, obedecendo a todas as exigências da legislação ambiental e da NR 13;
- VIII. Ajustar previamente com a TRANSNORDESTINA qualquer alteração da circulação, comunicando com antecedência mínima de 48 (quarenta e oito) horas as alterações no planejamento de circulação dos trens;
- IX. Providenciar para que o objeto deste Contrato seja executado rigorosamente de acordo com a legislação em vigor e nos termos ora estabelecidos;
- X. Adotar as medidas necessárias e ações adequadas para evitar ou corrigir danos ao meio ambiente porventura causados pelo Transporte de Passageiros, observada a legislação aplicável e as recomendações da ANTT específicas para o setor;
- XI. Garantir a segurança dos passageiros, nos dias de operação, inclusive embarque e desembarque, restringindo o acesso de terceiros às áreas operacionais do METRÔ DO CARIRI (pátios e linhas de circulação) disponibilizando recursos de vigilância devidamente treinados e capacitados para a função;
- XII. Em caso de acidentes ferroviários com o METRÔ DO CARIRI, deverá promover o socorro às vítimas por todos meios possíveis, devendo para tanto manter brigadas preparadas e treinadas para situações de emergência, bem como prestar a assistência que se fizer necessária a todas as vítimas e terceiros afetados;
- XIII. Garantir que onde houver passagens em nível em áreas urbanas, dentro do trecho operado pelo METRO DO CARIRI, que estas atendam à legislação vigente, responsabilizando-se pela manutenção dos equipamentos das PN's;



- XIV. Responsabilizar-se, exclusivamente, por todos os prejuízos e danos que a operação do transporte ferroviário de passageiros causar a terceiros e à TRANSNORDESTINA, ou ressarcir à TRANSNORDESTINA se o restabelecimento do tráfego tiver sido feito às expensas deste último em até 90 (noventa) dias corridos, contados da data da ocorrência;
- XV. Pagar todos os tributos ou taxas eventualmente incidentes sobre os bens disponibilizados, bem como para a operacionalização do **METRO DO CARIRI**;
- XVI. Responsabilizar-se, quando necessário, pela sinalização e desvio do trânsito ao longo do Trecho, em especial, no momento em que forem realizadas obras ou serviços de manutenção ou conservação;
- XVII. Não se exonerar das responsabilidades decorrentes deste contrato, obrigando-se, desde já, a cumprir integralmente o disposto na legislação em vigor, em especial, nas normas da ANTT, bem como aquelas que vierem a ser instituídas durante a vigência deste Contrato;
- XVIII. Providenciar e manter em vigor todas as licenças e autorizações necessárias para a perfeita operação do **METRO DO CARIRI**;
- XIX. Utilizar pessoal qualificado e em número suficiente para o fiel cumprimento das obrigações estabelecidas neste instrumento. O METROFOR será o único responsável pelas obrigações decorrentes dos contratos de trabalho de seus empregados e contratados, inclusive por eventuais inadimplementos trabalhistas em que possa incorrer, não podendo ser argüida solidariedade da TRANSNORDESTINA, nem responsabilidade subsidiária, não existindo vínculo empregatício entre a TRANSNORDESTINA e os empregados ou contratados do METROFOR, responsabilizando-se em caso de passivos, pela assunção da lide e ressarcimento de eventuais despesas;
- XX. Não se exonerar das responsabilidades decorrentes deste contrato, vedado transferi-las a terceiro(s), exceto na forma prevista neste instrumento, obrigando-se, desde já, a cumprir integralmente o disposto na legislação em vigor, em especial, nas normas, resoluções e determinações da ANTT;

CLÁUSULA SEXTA – OBRIGAÇÕES DA TRANSNORDESTINA

- 6.1. Sem prejuízo das demais disposições deste Contrato, constituem obrigações da TRANSNORDESTINA:
- I. Cumprir o horário de operação no período pré-estabelecido, conforme Anexo-1 deste instrumento e desde que possível, garantir que em quaisquer imprevistos de atrasos, quebras do equipamento e outros que provoquem interrupções da linha, o trecho operado seja liberado até o término da "janela" concedida;
 - II. Providenciar para que o objeto deste COE seja executado rigorosamente de acordo com a legislação em vigor e nos termos ora estabelecidos;

- III Informar ao CCO/CARIRI quaisquer anormalidades no trecho assim que constatadas, suspendendo o tráfego se as condições não estiverem adequadas à circulação até que sejam realizadas as intervenções necessárias;
- IV Apresentar Plano de Atendimento de Emergência ao METROFOR a fim de ser implementado quando se fizer necessário;
- V Obedecer ao seu Regulamento de Operações Ferroviárias (ROF), bem como todas as normas exigíveis para o desenvolvimento da operação mútua no trecho, inclusive as normas que regulamentam o setor do transporte ferroviário, incluído as já estabelecidas pela ANTT e aquelas que vierem a ser instituídas durante a vigência deste Contrato.
- VI Ajustar previamente com o METROFOR (CCO CARIRI) qualquer alteração da circulação, comunicando com antecedência mínima de 12 (doze) horas as alterações no planejamento de circulação dos trens;
- VII Adotar as medidas necessárias e ações adequadas para evitar ou corrigir danos ao meio ambiente, porventura causados pelo Transporte de Cargas, observada a legislação aplicável e as recomendações da ANTT específicas para o setor;
- VIII Informar ao METROFOR, para fins de cumprimento ao estabelecido na Resolução ANTT nº 1.431/2006, através do telefone (85) 3101-7201/03/04 ou (88) 8805.7121 do Centro de Controle Operacional – CCO do METRO DO CARIRI, no prazo máximo de 0:30h (trinta minutos), a contar do momento da ocorrência, qualquer acidente ferroviário que, com a participação direta de veículo ferroviário, provocar danos a este, a pessoas, a outros veículos, a instalações, a obras-de-arte, à via permanente, ao meio ambiente, a animais e desde que ocorra paralisação do tráfego;
- IX Sem prejuízo à comunicação telefônica, enviar preenchido, por fax ou e-mail indicados, no prazo de 03:00 horas (três horas), o formulário anexo à referida Resolução, com todas as informações exigidas e outras adicionais que se fizerem necessárias, inclusive em razão de novas normas aplicáveis que vierem a ser editadas;
- X Responsabilizar-se por todo e qualquer dano comprovadamente provocado por acidentes ferroviários cujas causas estiverem associadas exclusivamente à sua operação no trecho do METRO DO CARIRI, ou ressarcir o METROFOR se o restabelecimento do tráfego tiver sido feito às expensas deste último. em até 90 (noventa) dias corridos contados da data da ocorrência, desde que comprovada a despesa, no prazo máximo de 15 (quinze) dias a contar da ocorrência;
- XI A TRANSNORDESTINA poderá, na forma acordada com o METROFOR, fazer inspeções no trecho objeto deste COE para verificar o cumprimento das obrigações previstas no presente instrumento.

CLÁUSULA SÉTIMA – VALOR DA CONTRAPARTIDA

- 7.1 Fica estabelecido entre as partes que o Direito de Passagem pelo METROFOR, com as composições do METRO DO CARIRI não será precedido de qualquer pagamento em valor pecuniário, haja vista que as despesas com manutenção e conservação do trecho utilizado mutuamente pela TRANSNORDESTINA e METROFOR, será de responsabilidade única do METROFOR.

CLÁUSULA OITAVA – RESPONSABILIDADES DAS PARTES

- 8.1** O METROFOR, na operação do METRÔ DO CARIRI, será o único e exclusivo responsável pela utilização, funcionamento, conservação e manutenção do trecho utilizado pelas suas composições e pela prestação, adequação, qualidade e desempenho do Transporte de Passageiros, devendo arcar diretamente com todos os custos, despesas, compensações e indenizações decorrentes de tal utilização, funcionamento, conservação e manutenção dos Bens.
- 8.2** Fica desde já ajustado que as ocorrências ferroviárias no trecho objeto deste COE serão computadas à cada parte responsável diretamente pela ocorrência;
- 8.3** O METROFOR será responsável pelos acidentes que seus ativos, empregados, prepostos ou contratados derem causa durante a prestação do serviço de Transporte de Passageiros, e indenizarão a TRANSNORDESTINA por quaisquer danos decorrentes de demanda ou reclamação movida por terceiros contra a mesma, relacionados à lesão corporal ou morte de qualquer pessoa empregada ou não, incluindo visitantes, clientes, autoridades e prestadores de serviços de um modo geral.
- 8.4** Sempre que acontecer outras ocorrências ferroviárias no trecho objeto deste contrato, a retomada da circulação das composições deverá ser precedida de uma inspeção no trecho, na forma julgada adequada pelas partes, se necessário em auto de linha, no menor prazo possível;
- 8.5** As operações de intercâmbio do METRO DO CARIRI nas linhas da TRANSNORDESTINA serão realizadas de acordo com o Procedimento Operacional ajustado entre as Partes constante no ANEXO 2 deste instrumento.
- 8.6** As partes obedecerão às Velocidades Máximas Autorizadas ("VMA's") bem como as restrições de velocidade no trecho.
- 8.7** A responsabilidade sobre eventuais anomalias e/ou acidentes, nos aspectos técnicos e de avaria, será imputada à PARTE causadora, apurada em conjunto por uma Comissão Permanente de Apuração de Acidentes – CPAA formada por representantes das PARTES e devidamente comprovada por laudo técnico conclusivo no prazo máximo de 20 (vinte) dias consecutivos, contados a partir da data da ocorrência.
- 8.7.1** Em relação à responsabilidade de que trata o item 8.7, fica estabelecido que:
- (i)** As ocorrências no trecho do METRÔ DO CARIRI cuja causa raiz seja imputável ao material rodante, serão de responsabilidade da parte detentora do material, que deverá de imediato tomar todas as providências, para o seu pronto restabelecimento, se demandar paralisação do tráfego ferroviário.
 - (ii)** As ocorrências cuja causa raiz seja imputável ao estado da via permanente serão de responsabilidade conforme exposto a seguir:
 - a.** Caso seja constatado pela CPAA que a causa do acidente seja decorrente de falta de manutenção da via permanente para as condições previstas na alínea I, item 5.1 da cláusula quinta, a responsabilidade do acidente será do METROFOR.

[Handwritten signature]



- (iii) As ocorrências cuja causa raiz seja comprovadamente decorrente de falha na condução (Equipagem) do trem, serão de responsabilidade da PARTE responsável pela Equipagem.
- (iv) As ocorrências que forem comprovadamente consideradas como de força maior ou casos fortuitos, não terão responsabilidade imputável a qualquer das PARTES, cabendo os ônus decorrentes às respectivas proprietárias dos equipamentos e/ou instalações atingidos, conforme o caso.
- (v) Sem prejuízo das disposições acima, as ocorrências serão de responsabilidade da PARTE causadora do acidente.

8.7.2 As responsabilidades imputadas à PARTE responsável pela causa raiz do acidente se referem:

- (i) às despesas com a recuperação e/ou substituição do material rodante;
- (ii) às mercadorias destruídas e/ou danificadas;
- (iii) aos danos diretos causados aos prepostos, empregados, contratados e/ou terceiros, suportando, integral e exclusivamente, a qualquer tempo, as indenizações de ordem trabalhista (apenas acidentes de trabalho) e/ou cível, bem como os encargos judiciais decorrentes, inclusive aqueles oriundos de danos ao meio ambiente, multas, laudos e recuperação dos danos ambientais, sendo certo que o aqui disposto não configura, sob hipótese alguma, vínculo empregatício entre os empregados de uma PARTE em relação à outra;
- (iv) Na hipótese de uma PARTE ser demandada judicialmente, a qualquer tempo, em razão de atos praticados, direta ou indiretamente, pela outra PARTE, decorrentes da execução do presente Contrato, obriga-se esta a intervir voluntariamente no feito, pleiteando a exclusão da PARTE inocente da lide e assumindo a responsabilidade integral e exclusiva pelo pagamento e providências reclamadas. Caso não se opere a referida exclusão, a PARTE considerada culpada responderá pelo pagamento e cumprimento integral da decisão judicial, ou ressarcimento após o trânsito em julgado à outra PARTE, se for o caso, desde que notificada, citada ou intimada do fato. A PARTE demandada obriga-se a comunicar a ocorrência à outra PARTE em até 5 (cinco) dias consecutivos a contar da data do recebimento da intimação, do auto de infração, da citação ou da notificação.

8.7.3 Os demais casos serão objetos de apuração específica pelas PARTES.

8.8 Em caso de acidente e/ou anomalias eventualmente ocorridas nas operações reguladas por este instrumento, o METROFOR avisará de imediato à TRANSNORDESTINA, a fim de que esta última envie seu(s) representante(s) ao local do sinistro, para que, em conjunto, seja feita a investigação das suas causas. Caso a TRANSNORDESTINA, mesmo avisada de imediato, opte por não enviar seu(s) representante(s), os dados colhidos "in loco" pelo METROFOR serão considerados como válidos para a elucidação da causa do acidente. Caso a TRANSNORDESTINA não seja avisada do acidente pelo METROFOR, no prazo de 24 (vinte e quatro) horas, contados do seu acontecimento, não lhe poderá ser imputada qualquer responsabilidade pelo acidente, bem como por suas consequências.

[Handwritten signature]



- 8.9** Para fins do estabelecido nos itens acima, o **METROFOR** e a **TRANSNORDESTINA** indicarão 03 (três) 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 poderão nomear, por escrito, outras pessoas do quadro técnico de suas empresas para substituí-los na apuração dos acidentes.
- 8.10** Caso o **METROFOR** ou a **TRANSNORDESTINA** posterguem, injustificadamente, por sua culpa exclusiva, a apuração das causas do acidente e o prazo acima estipulado não seja cumprido, fica certo e ajustado que a **PARTE** inadimplente deverá reembolsar a outra **PARTE** os valores, devidamente comprovados, que forem apresentados pela outra **PARTE**.
- 8.11** Caberá à **PARTE** que sofrer a avaria a decisão sobre o local onde serão executados os serviços de reparo.
- 8.12** Na hipótese de a **PARTE** responsável pela avaria no material rodante da outra, a seu exclusivo critério, considerar antieconômica a sua reparação, poderá esta entregar à proprietária outro veículo com as mesmas características, em substituição ao acidentado, ou pagar-lhe a indenização compatível com o valor de mercado do bem avariado.
- 8.13** Os danos diretos comprovadamente causados a bens, ainda que não de propriedade da Concessionária – por exemplo linhas, AMV's, obras de arte, sinalização, instalações elétricas e hidráulicas, prédios e rede de comunicação, bem como as despesas incorridas com trens socorro para desimpedimento da linha, despesas de remoção ou como reacondicionamento de carga, e despesas com cumprimento de exigências legais cabíveis – serão de responsabilidade da **PARTE** que der causa ao acidente.
- 8.14** Em caso de danos a terceiros e clientes devido a acidente, o ressarcimento das despesas, bem como a responsabilidade civil pelo acidente, serão imputadas à **PARTE** que deu causa direta ao mesmo.
- 8.15** Na hipótese de culpa concorrente do **METROFOR** e da **TRANSNORDESTINA**, 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 pelas partes ou mediante perícia administrativa e/ou judicial.
- 8.16** Os casos não previstos neste instrumento serão objetos de negociação entre as **PARTES**.
- 8.17** Em caso de acidente que cause dano, perda total ou parcial da carga, a **TRANSNORDESTINA** deverá ressarcir o seu cliente dos prejuízos reclamados e, posteriormente, regressar contra o **METROFOR**, caso este seja comprovadamente responsável pelo ocorrido.
- 8.17.1** A cobrança de ressarcimento de perdas e danos pela **TRANSNORDESTINA** relação ao **METROFOR** deverá obedecer ao seguinte Procedimento de Indenização:
- a) A **TRANSNORDESTINA** deverá enviar para o **METROFOR** os seguintes documentos: (i) carta do cliente com memória de cálculo solicitando a indenização da carga e do frete pago; (ii) cópia da Nota Fiscal que acompanhava a mercadoria no momento do transporte; (iii) cópia do DCL

[Handwritten signatures and stamps]

TRANSNORDESTINA
ASSUR
MISL

ASSUR
MISL

PROTÓCOLO
13
GERAL
LNTT

emitido para o transporte; (iv) cópia dos tíquetes de passagem na origem e no destino, se aplicável.

- b) O METROFOR terá o prazo máximo de 30 (trinta) dias contados da data de recebimento de toda a documentação relacionada na alínea "a" acima para aceitar ou contestar tecnicamente a cobrança. Caso o METROFOR não o faça neste prazo, será considerada devedora dos valores cobrados pela TRANSNORDESTINA, a qual poderá compensar tais valores com qualquer outro valor devido à TRANSNORDESTINA em razão deste Contrato, após anuência prévia da outra parte.
- c) Havendo divergência entre as PARTES, o processo de indenização será submetido a CPAA, que terá o prazo máximo de 10 (dez) dias consecutivos para se pronunciar a respeito.
- d) Após acordo entre a TRANSNORDESTINA e o METROFOR quanto aos valores da indenização, a parte devedora terá o prazo de 30 (trinta) dias, contado da data de emissão do documento de cobrança pela parte credora, para efetuar o pagamento correspondente.

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

CLÁUSULA NONA – PENALIDADES

- 9.1. Na hipótese de descumprimento contratual, que comprometa de forma relevante e significativa a execução das atividades previstas neste instrumento, a PARTE adimplente poderá de forma justificada, mediante comunicação por escrito à PARTE inadimplente e aos Intervinentes, suspender o uso compartilhado da linha férrea do Trecho, até o efetivo cumprimento da obrigação em mora.
- 9.2. A penalidade aqui definida será aplicada tão somente nos casos em que tendo as PARTES ajustado prazos para a regularização das não conformidades, estes não tenham sido cumpridos. O prazo para solução de inadimplementos não excederá 30 (trinta) dias após a notificação por escrito à PARTE inadimplente, exceto se em tal prazo não for possível tomar as medidas para solucionar o inadimplemento.

CLÁUSULA DÉCIMA - VIGÊNCIA

- 10.1. Este Contrato terá a mesma vigência do Contrato de concessão firmado com a TRANSNORDESTINA e a UNIÃO, contados a partir do início da operação comercial do METRO DO CARIRI, pelo METROFOR, prorrogável por igual período automaticamente, desde que não haja denúncia por qualquer das partes em até 90 (noventa) dias antes de seu vencimento, através de termo aditivo, desde que esteja vigente a autorização emitida pela ANTT. Tão logo seja iniciado o tráfego das composições do METRO DO CARIRI, deverá haver comunicação imediata a TRANSNORDESTINA.



CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA – RESOLUÇÃO

11.1. Este Contrato poderá ser resolvido por qualquer das Partes, mediante comunicação, por escrito, à outra Parte, sem que caiba, em benefício da Parte em razão da qual foi solicitada a resolução, além das hipóteses previstas na cláusula décima, direito a qualquer reclamação, indenização ou compensação, em razão da resolução, nos seguintes casos:

- (i) Descumprimento pela outra Parte de qualquer cláusula deste Contrato, desde que o descumprimento constatado não seja sanado no prazo de 90 (noventa) dias pela Parte que deu causa, assegurado o direito de ampla defesa;
- (ii) Encampação pelo poder concedente, ou seja, a retomada do serviço pela ANTT durante o prazo de autorização, por motivo de interesse público nos termos da legislação em vigor;
- (iii) Caducidade da autorização da ANTT nos termos previstos na legislação em vigor, e;
- (iv) Determinação expressa da ANTT.

CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA – DISPOSIÇÃO GERAIS

12.1. Nenhuma das Partes será responsável por descumprimento de suas obrigações contratuais em consequência de caso fortuito ou força maior, nos termos do artigo 393 do Código Civil, devendo, para tanto, comunicar a ocorrência do fato de imediato à outra parte e informar os feitos danosos do evento.

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

12.2. As notificações, comunicações ou informações entre as Partes deverão ser feitas por escrito e dirigidas ao endereço indicado no preâmbulo, a menos que outro tenha sido indicado, por escrito, mediante aviso prévio com antecedência mínima de 10 (dez) dias.

12.3. O não exercício, pelas Partes, de quaisquer dos direitos ou prerrogativas previstos neste Termo, ou mesmo na legislação aplicável, será tido como ato de mera liberalidade, não constituindo alteração ou novação das obrigações ora estabelecidas, cujo cumprimento poderá ser exigido a qualquer tempo, independentemente de comunicação prévia à Parte.

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

12.5. A responsabilidade da TRANSNORDESTINA, além daquelas definidas neste instrumento limita-se ao controle de circulação de seus trens, sendo a operação do METRÔ DO CARIRI de responsabilidade do METROFOR, não tendo a TRANSNORDESTINA responsabilidade sobre qualquer vínculo estabelecido entre o METROFOR e a(s) empresa(s) ou entidades que venham a ser contratadas pelo mesmo, e/ou empregados, contratados e prepostos;

[Assinatura manuscrita]

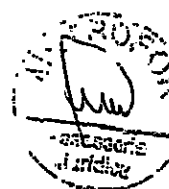


- 12.6** A TRANSNORDESTINA poderá, conforme seus procedimentos padrões, realizar inspeções, com prévio aviso, a fim de garantir que as normas de operação, manutenção e requisitos legais e ambientais estão sendo cumpridas em conformidade com a legislação e padrões legais, como condições a continuidade da cessão do trecho, já que o bem estar da comunidade é o motivo deste Contrato;
- 12.7** A TRANSNORDESTINA, quando constatado o descumprimento por parte do METROFOR de quaisquer das condições de operação e segurança aqui destacadas, dos Regulamentos vigentes e, ainda, quando existirem riscos operacionais e/ou em razão de quaisquer outras condições que não sejam adequadas para circulação do Trem de Passageiros e dos Trens de Carga, e desde que o METROFOR tenha descumprido os prazos ajustados entre as Partes para regularização das não conformidades, em reunião provocada pela TRANSNORDESTINA, esta, poderá interromper a operação do METRÔ DO CARIRI, por questão de sua segurança operacional.
- 12.8** A interrupção também poderá ser realizada pela TRANSNORDESTINA quando ocorrer determinação expressa da ANTT;
- 12.9** O METROFOR é o responsável pela circulação dos trens de passageiros no trecho objeto deste instrumento, sendo sempre o único responsável pelos acidentes que comprovadamente ocorrerem desta operação e indenizará a TRANSNORDESTINA por quaisquer danos decorrentes de demanda ou reclamação movida por terceiros relacionados à lesão corporal ou morte de qualquer pessoa empregada ou não, incluindo visitantes, clientes, autoridades e prestadores de serviços de um modo geral, desde que as mesmas sejam comprovadamente decorrentes de atos e ou ações de responsabilidade do METROFOR.
- 12.10** Caso haja algum dano de cunho ambiental causado pela operação do METRO DO CARIRI, o METROFOR será o responsável pela comunicação aos órgãos competentes bem como, a sua exclusiva responsabilidade, pelo tratamento e recuperação de todos os danos causados.
- 12.11** Caso o dano acima especificado seja causado pela operação dos trens de cargas da TRANSNORDESTINA, esta será a responsável pela comunicação aos órgãos competentes bem como, a sua exclusiva responsabilidade, pelo tratamento e recuperação de todos os danos causados.
- 12.12** Fica desde já ajustado entre as partes que o referido contrato tão logo assinado será imediatamente submetido à análise e manifestação da ANTT.
- 12.13.** Pelas obrigações e compromissos aqui assumidos as Partes poderão estabelecer contrapartidas de uma em relação a outra, as quais deverão ser formalizadas através de termo aditivo ao presente contrato, se necessário.

CLÁUSULA DÉCIMA TERCEIRA – CESSÃO DE DIREITOS E OBRIGAÇÕES

- 13.1** Os direitos e obrigações assumidas pelo METROFOR e TRANSNORDESTINA poderão ser cedidos, total ou parcialmente, a terceiros, respeitados os procedimentos administrativos necessários para tanto, mediante comunicação à TRANSNORDESTINA, que manifestará sua concordância ou não com referida cessão, não sendo, em hipótese alguma, seu silêncio presumido como aceitação da cessão.

[Assinatura]



13.2 Referida cessão não reduzirá os direitos da TRANSNORDESTINA e deverá ser formalizada através de termo aditivo a este contrato, devidamente assinado pelas partes.

CLÁUSULA DÉCIMA QUARTA – FORO

14.1. As partes elegem o Foro da Comarca de Fortaleza, no Estado do Ceará, como o único competente para dirimir as questões decorrentes deste Termo, com renúncia expressa a qualquer outro, por mais privilegiado que seja.

E, por estarem assim justas e contratadas, assinam as partes este contrato, em 04 (quatro) vias de igual teor e forma, para um só efeito, na presença das testemunhas abaixo, para que produza seus jurídicos e regulares efeitos, o qual obriga as partes a qualquer título.

Fortaleza, de maio de 2010

Pelo METROFOR

Rômulo dos Santos Fortes
Diretor Presidente

Plínio Pompeu de Sáboya Magalhães Neto
Diretor de Operação e Manutenção

Pela TRANSNORDESTINA

Tufi Daher Filho
Presidente
CPF: 323.142.486-00

Edison Pinto Coelho
Diretor de Logística
CPF: 410.498.376-49

Pela SEINFRA - ANUENTE

Francisco Adail de Carvalho Fontenele
Secretário

TESTEMUNHAS

Nome:
CPF nº

013.369.243-49

Nome
CPF nº



ANEXO 1

**QUADRO DE HORÁRIOS DAS "JANELAS" PARA OPERAÇÃO DA
TRANSNORDESTINA NO TRECHO: ESTAÇÃO FÁTIMA (em Juazeiro do Norte) A CRATO**

JANELA PREFERENCIAL	De 23h00min as 05h00min.
JANELA SECUNDÁRIA	Durante o dia, caso seja necessária a passagem do trem de carga, a janela será de 09h00min as 15h00min, preferencialmente.

[Handwritten signatures and initials]

ANEXO 2

PROCEDIMENTO OPERACIONAL- POP

ASSUNTO: Licenciamento e circulação do TRAM - Transporte Rápido Automotriz (Metrô do Cariri) pertencentes ao METROFOR e dos Trens de Carga e outros Equipamentos, pertencentes à empresa TRANSNORDESTINA, no trecho ferroviário entre as cidades de Juazeiro do Norte e Crato no Estado do Ceará.

1 – OBJETIVO:

Estabelecer procedimentos para o licenciamento e a circulação do TRAM na Região do Cariri, trecho compreendido entre as cidades de Juazeiro do Norte e Crato, bem como dos Trens de Carga da Transnordestina, em razão do pátio de carga operado por esta última na localidade Muriti, na cidade do Crato, Ceará.

2 – DESTINATÁRIOS:

São destinatários do presente Procedimento Operacional – POP

- a) Pelo METROFOR, no METRÔ DO CARIRI - DOP, GECOT, GESOP, GESIV, CCO, Unidade de Estações e Unidade de Tráfego;
- b) Pela Transnordestina - COCTE, COPT, REVFOR, CCO.

3 – VIGÊNCIA:

A vigência deste POP contar-se-á a partir do início da operação do METRÔ DO CARIRI.

4 – DESCRITIVO:

Com o início da circulação do TRAM - Transporte Rápido Automotriz, o trecho compreendido entre as Estações de Fátima, na cidade de Juazeiro do Norte até a Estação Crato, na cidade do mesmo nome, numa extensão de 13,6 Km, ficará sob total controle do CCO do Metrô do Cariri.

Os trens de carga da Transnordestina ao se dirigirem para o pátio de carga em Muriti ou que de lá estejam saindo, somente farão com a autorização e o licenciamento do CCO – Centro de Controle Operacional do Metrô do Cariri. Para tanto serão estabelecidas "janelas horárias" para o acesso desses trens.

5 – HORÁRIO DE CIRCULAÇÃO DO TRAM E DO TREM DE CARGA:

No cenário inicial de circulação do TRAM haverá uma "operação branca", que funcionará fora dos horários de pico do período da manhã (05:00 às 08:00 horas) e da tarde/noite (16:00 às 19:00 horas). Assim sendo o TRAM funcionará no intervalo de 09:00 às 15:00 horas, de segunda a sexta-feira.

Durante esse período, o trem de carga circulará nos horários em que não haja circulação do TRAM, ou seja, nas "janelas horárias" de 00:00 às 08:00 horas (manhã) e de 16:00 às 24:00 horas (tarde/noite) e nas "janelas horárias" previamente definidas.

6 – CIRCULAÇÃO DO TRAM:

A circulação do TRAM dar-se-á entre as Estações de Fátima (Juazeiro) até a Estação do Crato. A Estação de São José (Crato) é a estação oficial para o cruzamento dos TRAM's, também podendo ser efetuado cruzamento deste com um trem de carga da Transnordestina. A Estação de Juazeiro, devido a existência de pátio, também poderá ser utilizada para essa finalidade, ou seja, para cruzamentos entre o TRAM e o Trem de Carga da Transnordestina, principalmente quando o TRAM estiver obedecendo a sua grade horária de forma completa.

7 – CIRCULAÇÃO DO TREM DE CARGA:

A circulação do trem de carga dar-se-á entre as Estações de Fátima, em Juazeiro, até a Estação do Muriti no Crato, onde se encontra o pátio de cargas da Transnordestina. A Estação São José (Crato) poderá ser utilizada para a realização dos cruzamentos do trem de carga com o TRAM, conforme "janelas horárias", bem como a Estação de Juazeiro, quando estiver em vigor a grade horária completa.

8 – COMUNICAÇÃO:

Toda comunicação operacional no Metrô do Cariri será feita através do rádio VHF, incluindo, principalmente, o licenciamento, seja para o TRAM ou para o Trem de Carga.

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

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

Terão prioritariamente acesso ao rádio VHF, os operadores do CCO, os maquinistas TRAM e trem de carga, os assistentes operacionais (nas estações) e auxiliares operacionais (nos pátios das estações).

Em caso de ocorrências ferroviárias, toda e qualquer comunicação deverá, obrigatoriamente, ser transcrita, ou gravada.



9 – LICENCIAMENTO:

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

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

9.1 – PADRONIZAÇÃO DE DIÁLOGOS OPERACIONAIS:

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

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

Maquinistas:

- Prefixo do TRAM ou trem de carga.
- Nome do maquinista.
- Local onde se encontra (estação).
- Setor a que se dirige (CCO, estação), pronunciando a palavra "câmbio".

Operador do CCO:

- Nome do operador.
- CCO-Cariri.
- Prefixo do TRAM ou trem de carga ou estação a que se dirige, pronunciando a palavra "câmbio".

Assistente operacional:

- Nome do assistente ou auxiliar operacional.
- Local onde se encontra (estação).
- Setor a que se dirige (CCO, estação), pronunciando a palavra "câmbio".

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

Além do pessoal acima mencionado, poderá fazer uso do rádio VHF, o pessoal da via permanente do METROFOR, quando da execução de serviços de manutenção na via, e o pessoal de oficina quando realizando reparos no material rodante (TRAM) no trecho, desde que o procedimento padrão acima seja fielmente obedecido, não fugindo à regra expressa.

Exemplos de comunicação a serem seguidas:

TRAM 0145:



- TRAM 0145/maquinista César/ Estação Crato/chamando CCO-Cariri/câmbio;

CCO-Cariri:

- Jorenilson/CCO-Cariri/atendendo TRAM 0145 na Estação Crato/câmbio;

TRAM 0145:

- TRAM 0145 pede autorização para circular da Estação Crato até Estação Murti/Câmbio;

CCO-Cariri:

- CCO-Cariri autoriza TRAM 0145 a circular da Estação Crato até Estação Murti (cruzamento, ordens restritivas, observações, etc.) / devendo partir da Estação Crato às dez horas e um minuto/câmbio.

TRAM 0145:

- TRAM 0145 confirma autorização recebida para circular da Estação Crato até Estação Murti (cruzamento, ordens restritivas, observações, etc.) / TRAM partindo da Estação Crato às dez horas e um minuto/câmbio final e desligando.

Trem WYG-7645 locomotiva 6074:

- Trem WYG-7645 locomotiva 6074/maquinista Nilton/chamando CCO-Cariri/câmbio;

CCO-Cariri:

- Felipe/CCO-Cariri/atendendo trem WYG-7645 locomotiva 6074 na Estação Fátima/câmbio;

Trem WYG-7645 locomotiva 6074:

- Trem WYG-7645 locomotiva 6074 pede autorização para circular da Estação Fátima até Estação Murti/câmbio.

CCO-Cariri:

- CCO-Cariri/autoriza trem WYG-7645 locomotiva 6074 a circular da Estação Fátima até Estação Murti (cruzamento, ordens restritivas, observações, etc.) /devendo partir da Estação Fátima às dez horas e quinze minutos/câmbio;

Trem WYG-7645 locomotiva 6074:

- Trem WYG-7645 locomotiva 6074 confirma autorização recebida para circular da Estação Fátima até Murti (cruzamento, ordens restritivas, observações, etc.) /Trem WYG-7645 locomotiva 6074 partindo da Estação Fátima às dez horas e quinze minutos/cauda: TCC-600606-2C/câmbio final e desligando.

Estação Fátima:

- ASO André/Estação Fátima/chamando CCO-Cariri/câmbio;

CCO-Cariri:

- Felipe/CCO-Cariri/atendendo Estação Fátima/câmbio;

Estação Fátima:

- Estação Fátima confirma partida do trem WYG-7645 locomotiva 6074 às dez horas e quinze minutos/cauda: TCC-600606-2C/câmbio;

CCO-Cariri:

- Confirmada partida da Estação Fátima do trem WYG-7645 locomotiva 6074 às dez horas e quinze minutos/cauda: TCC-600606-2C/câmbio final e desligando.

OBSERVAÇÕES:

- Nas Estações de Fátima e Munti serão afixadas placas delimitatórias para os trens de carga da Transnordestina, de onde os mesmos somente poderão prosseguir até a plataforma da estação para licenciamento, com a autorização do CCO-Cariri;
- O CCO-Transnordestina informará com antecedência ao CCO-Cariri as informações referentes ao trem de carga que for circular para a Estação Munti, ou que de lá for sair, via telefone gravado
- Este procedimento poderá ser revisado futuramente após início da operação no Metrô do Cariri, caso seja necessário, principalmente quando o TRAM estiver cumprindo sua grade horária de forma completa.

[Handwritten signatures]

PROTÓTIPO
23
17.01.00
ANTT

ANEXO 3

Regulamento de Operações Ferroviárias – ROF

[Handwritten signature] *[Handwritten mark]*

PROTÓTIPO
17.01.00
ANTT

**Metrô de
Fortaleza**

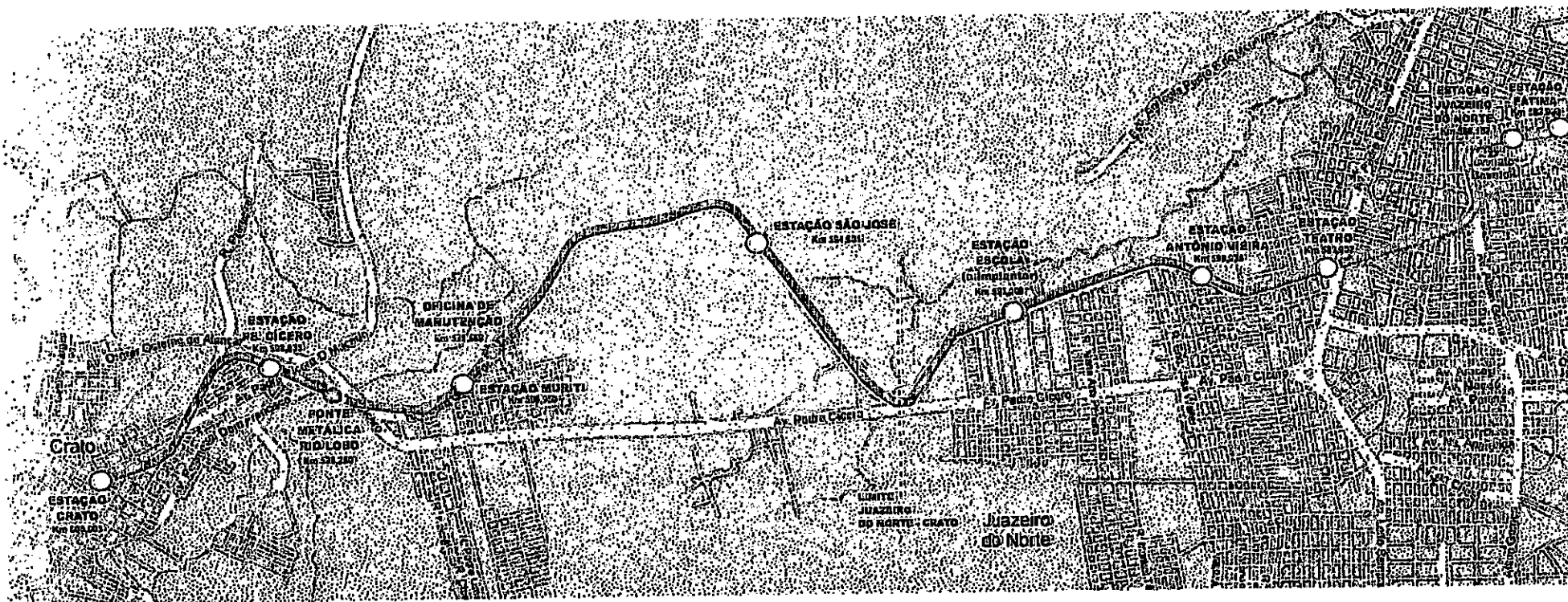


**GOVERNO DO
ESTADO DO CEARÁ**
Secretaria da Infraestrutura

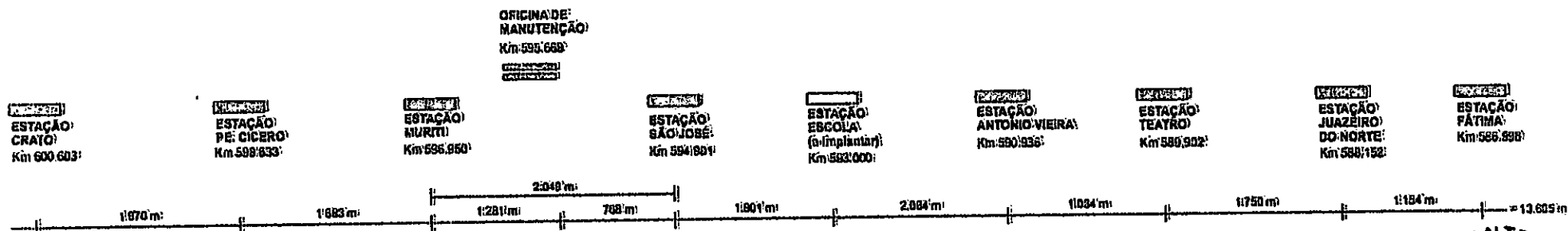
METRÔ DO CARIRI

ANTT
PROTÓCOLO
GERAL
FLO
h
9

Mapa de Situação



Plano de Via

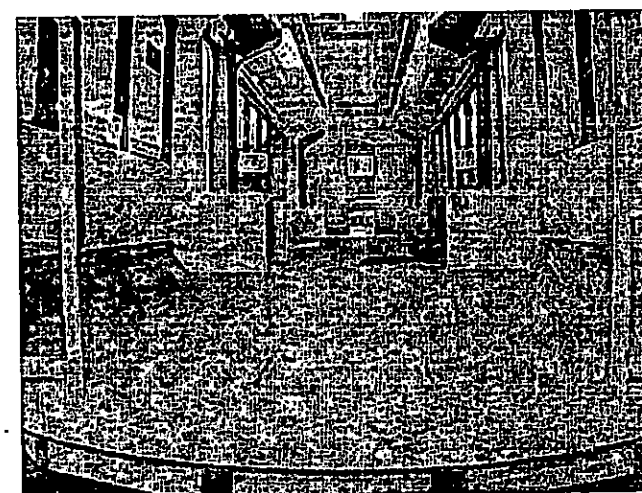
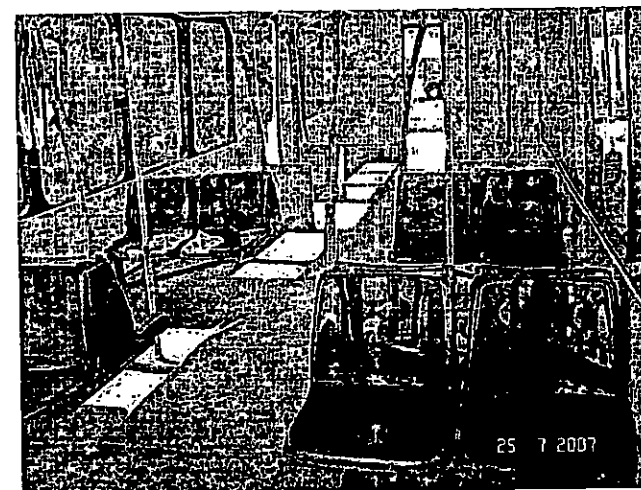


ANTT
GERAL
FL 5
PROTÓCOLO

Características Técnicas e Operacionais

1. Material Rodante

- 02 composições, do tipo VLT, bidirecional com 2 cabines de condução, formadas por 02 carros climatizados;
- Tração do tipo diesel hidráulica mecânica;
- Passagem entre carros do tipo Gangway;
- Velocidade Máxima:
 - ✓ Operacional = 60 km/h;
 - ✓ Projeto = 80 km/h.
- Oferta de Lugares:
 - ✓ 100 passageiros sentados
 - ✓ 330 passageiros / composição



PROTÓCOLO
ANTT
GERAL

Características Técnicas e Operacionais

2. Operação Comercial

- **Demanda inicial estimada:** 5.000 passageiros/dia;
- **Tempo de Circulação:** De 06h00 às 22h30min;
- **Número de Viagens / dia:** 17 viagens em cada sentido, totalizando 34 viagens/dia;
- **Valor da Tarifa:** Previsão para R\$ 1,00;
- **Tempo de Viagem:** 25min.
- **Headway:** entre 06h00 e 10h00 – 35 minutos;
entre 10h00 e 16h00 – 65 minutos;
entre 16h00 e 22h30min – 35 minutos.

3. Via Férrea, Edificações e Obras D'Arte

- **Tipo de Via:** Singela, com aproveitamento da malha ferroviária existente;
- **Extensão:** 13,5 km, com bitola métrica (1.000mm);
- **Obras D'Arte:** Ponte metálica Rio Lobo no km 598,280;
- **Edificação:** Oficina de Manutenção, Centro de Controle Operacional, Depósito de grandes peças, Subestação, Vestiário e Ar comprimido no km 595,669;

- **Município de Juazeiro:**

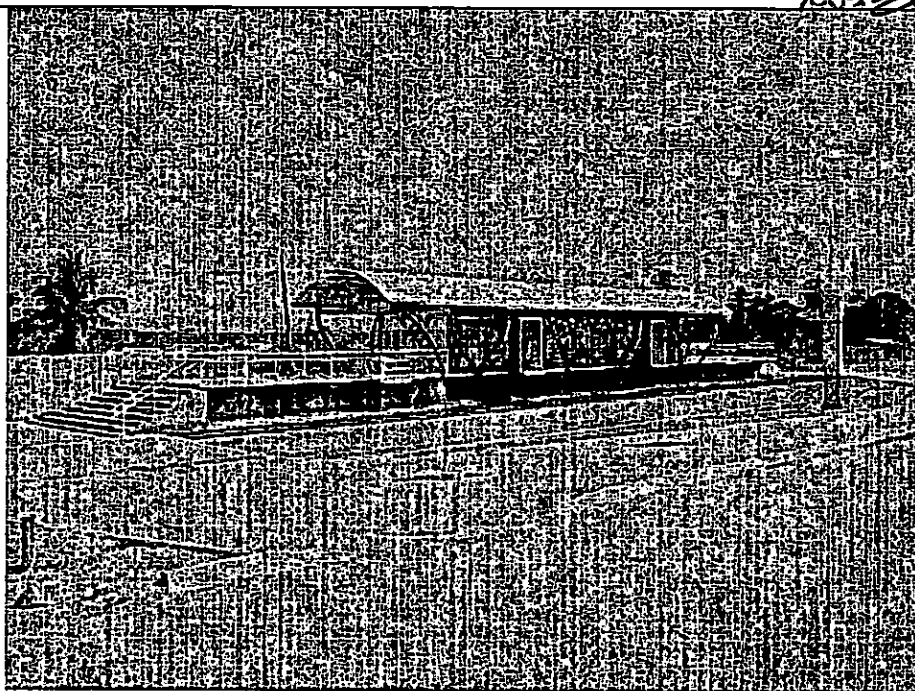
Estação	Marco
✓ Fátima	km 586,992
✓ Juazeiro do Norte	km 588,152
✓ São Pedro	km 589,052
✓ Teatro	km 589,902
✓ Antonio Vieira	km 590,936

- **Município de Crato:**

Estação	Marco
São José	km 594,901
Muriti	km 596,950
Padre Cícero	km 598,633
Crato	km 600,522

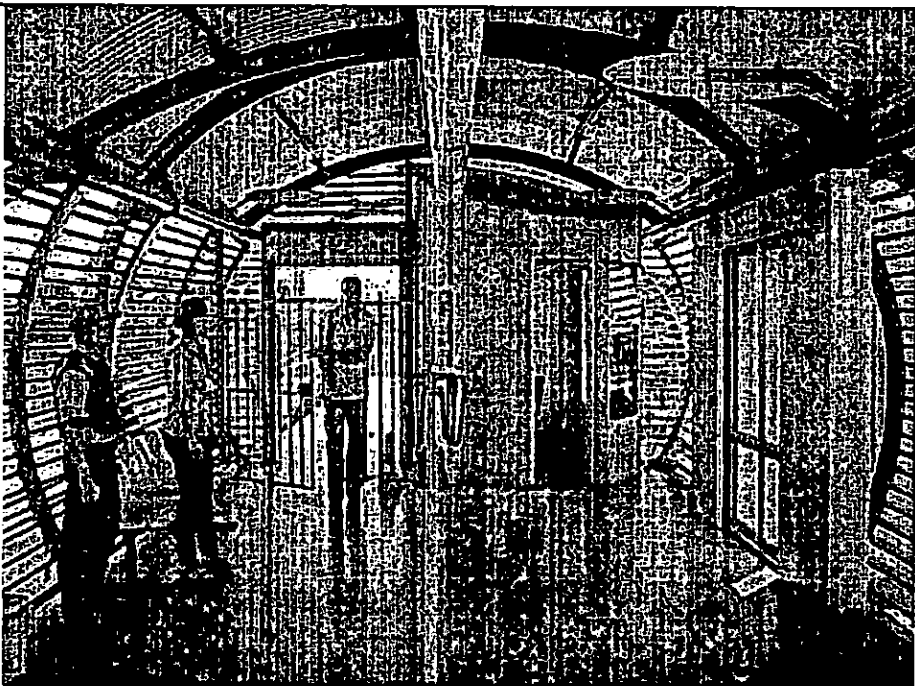
- **Estação de Cruzamento de Trans:** São José;

Estação Muriti

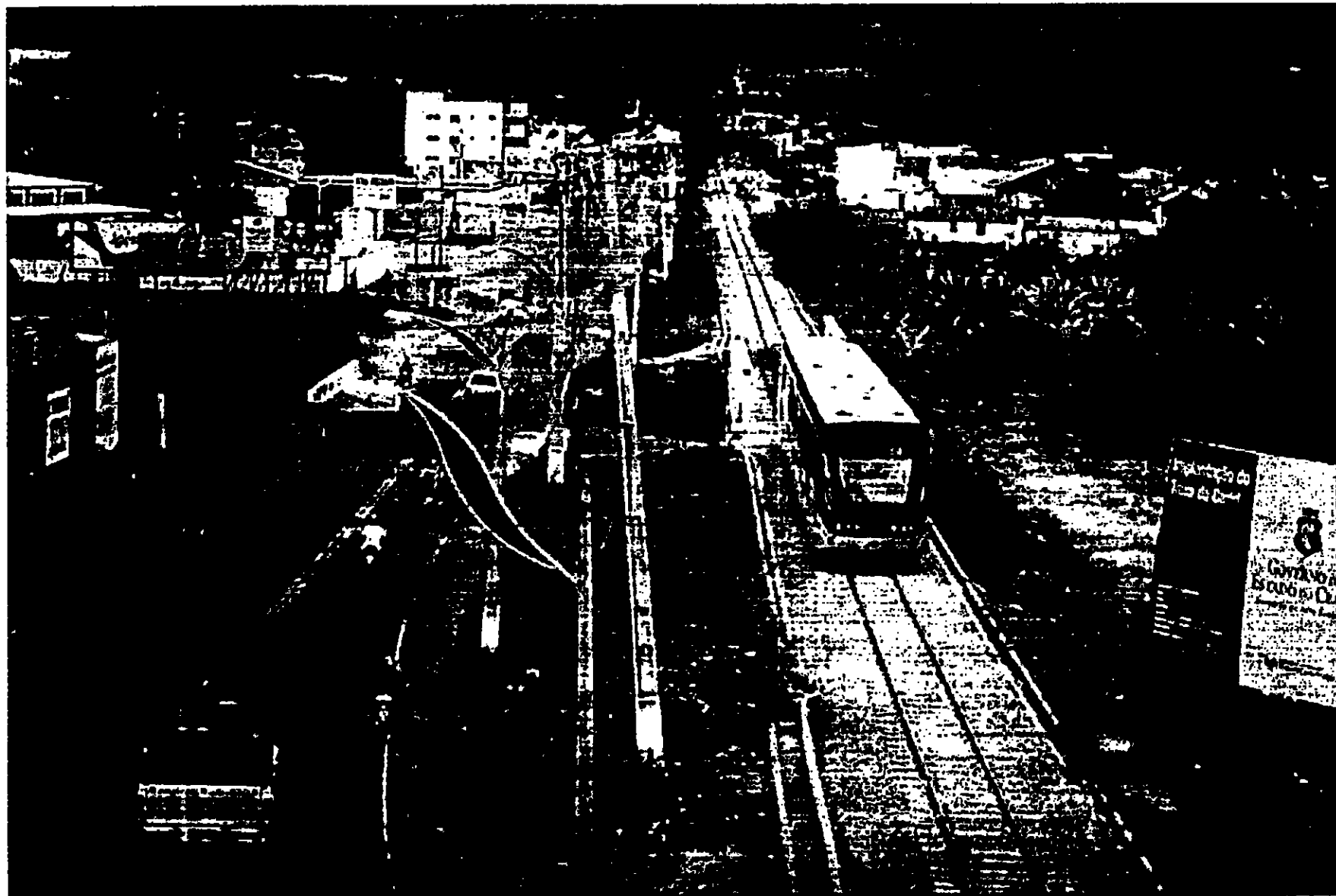


Executando:

A executar: concluída



Primeira Viagem do TRAM



ANTT

PROTÓCOLO
Nº 30
SERIAL