

CONTRATO Nº 031/06

PROCESSO Nº 127/05

**CONTRATO OPERACIONAL ESPECÍFICO DE
USO DA INFRA-ESTRUTURA FERROVIÁRIA
CELEBRADO ENTRE A COMPANHIA VALE DO
RIO DOCE E A VALEC-ENGENHARIA,
CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S/A.**

A **VALEC – ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S/A**, sociedade anônima fechada, controlada pela União Federal e supervisionada pelo Ministério dos Transportes, com sede no Setor de Autarquias Norte – SAN, Quadra 03 – Lote A, Ed. Núcleo dos Transportes, salas 1208 e 1248, Brasília, Distrito Federal, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 42.150.664/0003-49, concessionária da Ferrovia Norte Sul - FNS, neste ato representada na forma de seu Estatuto Social, por seus representantes legais abaixo assinados, doravante denominada VALEC, e a **COMPANHIA VALE DO RIO DOCE** pessoa jurídica de direito privado, com sede na Avenida Graça Aranha, nº 26, na Cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 33.592.510/0001-54, concessionária da Estrada de Ferro Carajás – EFC, neste ato representada na forma de seu Estatuto Social, por seus representantes legais abaixo assinados, doravante designada CVRD, e quando em conjunto "**PARTES**" ou isoladamente "**PARTE**",

CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES

(i) **Considerando** que a VALEC é concessionária de serviço público para construção, uso e gozo da Ferrovia Norte-Sul (a "FNS"), no trecho compreendido entre os municípios de Belém, no Estado do Pará, e Senador Canedo, no Estado de Goiás, para transporte ferroviário de cargas e passageiros, por força do Contrato de concessão celebrado com a União em 29 de janeiro de 1988,

(ii) **Considerando** que a CVRD é a titular da concessão do serviço público federal de transporte ferroviário de cargas e de passageiros para exploração e desenvolvimento da Estrada de Ferro Carajás (a "EFC"), por força do Contrato de concessão celebrado com a União em 30 de Junho de 1997 (o "Contrato de Concessão da EFC"),

(iii) **Considerando** o interesse público em assegurar o pleno atendimento aos usuários na área de concessão FNS e EFC, e a necessidade de as partes regularem as operações de tráfego mútuo e direito de passagem entre as duas ferrovias, e

(iv) **Considerando** que a Agência Nacional de Transportes Terrestres ("ANTT") publicou, no Diário Oficial da União do dia 12 de março de 2004, a Resolução n.º 433 ("RESOLUÇÃO"), de 17 de fevereiro de 2004, disciplinando os procedimentos relativos ao tráfego mútuo e ao direito de passagem, visando a integração operacional do Sistema Ferroviário Federal;

resolvem celebrar o presente Contrato Operacional Específico de Uso Mútuo de Infra-Estrutura Ferroviária, adiante denominado simplesmente "CONTRATO", que se regerá pelas seguintes cláusulas e condições:



1 / 20



CLAUSULA PRIMEIRA - OBJETO

1.1. O presente CONTRATO está vinculado às concessões da FNS e da EFC, e tem por objeto o estabelecimento dos critérios e condições para realização e desenvolvimento das operações ferroviárias conjuntas e intercâmbio de material rodante, através da otimização das ações de cada uma das **PARTES**.

1.1.1. Tendo em vista a compatibilidade da via permanente existente entre a FNS e a EFC, bem como o interesse das concessionárias no desenvolvimento e incremento dos serviços ferroviários nas suas respectivas áreas de concessão, as **PARTES** acordam, desde já, em realizar, operações específicas em tráfego mútuo e/ou em direito de passagem, conforme pré-requisitos definidos na Cláusula Nona deste CONTRATO.

1.2. As **PARTES**, em cumprimento ao disposto no item 1.1 supra, deverão conduzir suas respectivas atividades buscando aprimorar a eficiência operacional global para o transporte ferroviário e as melhores condições de atratividade, em relação aos usuários de modo geral, de forma a possibilitar o incremento do transporte ferroviário entre as **PARTES**, acordando o seguinte:

a) Simplificar e unificar a organização e os procedimentos relacionados com as atividades específicas (Tráfego Mútuo ou Direito de Passagem) e Intercâmbio de Material Rodante, através da unificação operacional e administrativa da estação de intercâmbio, na qual deverá ser minimizada a permanência do material rodante em trânsito, sem prejuízo às condições de segurança da circulação.

b) A fim de simplificar e dinamizar o intercâmbio de veículos serão aplicados procedimentos padronizados de inspeção técnica do material rodante, constantes no MANUAL DE INTERCÂMBIO E MATERIAL RODANTE, que integra este CONTRATO como Anexo 1.

1.3. Este CONTRATO pretende, através de sua correta aplicação, manter um elevado padrão de relacionamento entre as **PARTES**, a fim de que seja possível a ampliação do atendimento às demandas por transporte de cargas nas suas áreas de influência, induzindo o desenvolvimento econômico das regiões atendidas, tudo de acordo com o disposto nos respectivos contratos de concessão, bem como, ainda, em estrita observância às normas e regulamentos técnicos aplicáveis à matéria.

1.4. Considerar-se-á como local de entroncamento entre as duas ferrovias o pátio da estação de Açailândia, no Estado do Maranhão, operado pela CVRD, onde será feito o intercâmbio das composições ferroviárias com cargas despachadas em tráfego mútuo.

CLÁUSULA SEGUNDA – VOLUMES DE TRANSPORTE E DOS USUÁRIOS

ESTIMATIVA PARA O ANO SUBSEQUENTE:

2.1. Caberá a cada uma das **PARTES** confirmar à outra **PARTE**, até o final do mês de maio de cada ano, a estimativa do volume de carga a ser transportada entre as duas **PARTES** no ano subsequente com base no presente CONTRATO e respeitada a



estimativa plurianual do item 2.2., distribuído por mês, produto, volume em TU e TKU, cliente, origem e destino, sendo admitida uma variação, em relação ao volume da estimativa plurianual, positiva ou negativa de 10% (dez por cento) para cada mês.

2.1.1. As **PARTES** acordam, ainda, que:

- a) até o dia 30 (trinta) de junho de cada ano, as **PARTES** deverão retificar ou ratificar as informações fornecidas à outra **PARTE** por força do disposto no item 2.1 acima, consensando volume por produto, volume em TU e TKU, cliente, origem e destino, mês a mês, para o ano subsequente, respeitando-se a estimativa plurianual, item 2.2 e estimativa anual, item 2.1;
- b) até o dia 10 (dez) de cada mês uma **PARTE** deverá informar à outra **PARTE** o volume de cargas a ser transportado, em operação conjunta, conforme item 1.1, no mês imediatamente subsequente, distribuído por produto, volume em TU e TKU, cliente, origem e destino, respeitando-se sempre o volume já informado na estimativa plurianual, item 2.2 e na estimativa anual, item 2.1. e alínea "a" acima;
- c) até o dia 20 (vinte) de cada mês, uma **PARTE** deverá confirmar à outra **PARTE** a possibilidade de transportar, total ou parcialmente, o volume de cargas informado e consensado de acordo com os procedimentos definidos nos itens "a" e "b" acima na modalidade de tráfego mútuo, respeitando-se o volume informado para aquele mês. A impossibilidade parcial ou total no atendimento por uma **PARTE** do volume previsto na programação informada para o mês, permitirá que a outra **PARTE** realize o transporte por direito de passagem, respeitando-se o volume informado para aquele mês.
- d) Para fins do disposto no Artigo 4o, inciso X, da Resolução no. 433 da ANTT, as **PARTES** acordam em relacionar os produtos e usuários atendidos, no Anexo 2 do presente CONTRATO, atualizando periodicamente tal relação. As **PARTES** acordam, desde já, que os novos fluxos de transporte e/ou usuários, a serem atendidos durante a vigência deste contrato, respeitarão os critérios e condições aqui acordados.

ESTIMATIVA PLURIANUAL

2.2. Objetivando permitir o planejamento na operação das malhas, a redução de custos e maior previsibilidade da demanda pelo serviço de transporte, as **PARTES** elaborarão e acordarão anualmente até o final do mês de maio a Estimativa Plurianual, abrangendo os cinco anos subsequentes, contendo produto, volume em TU e TKU, cliente, origem e destino, distribuído por mês.

2.3. As estimativas de volumes previstas nesta Cláusula Segunda, itens 2.1., 2.1.1 alínea "a" e 2.2., enviadas por uma **PARTE** à outra, serão sempre acompanhadas de documentação emitida pelos usuários das **PARTES**, conforme item 2.4., cujos documentos detalharão a demanda para operações de transporte em conjunto.



3 / 20

2.4. As **PARTES** se comprometem a incluir nos acordos e contratos comerciais firmados com seus respectivos usuários a obrigação destes enviarem as programações de demanda para ambas as **PARTES**.

2.5. Para o cumprimento dos volumes acordados por uma **PARTE** à outra, conforme previsto nesta Cláusula Segunda, as **PARTES** deverão se capacitar de forma a atender o transporte dos volumes previstos.

2.6. Caso uma das **PARTES** descumpra quaisquer dos prazos definidos nesta Cláusula Segunda, especialmente os itens 2.1., 2.1.1, alíneas "a", "b" e "c" e item 2.2., a outra **PARTE** ficará desobrigada do cumprimento da programação de transporte em qualquer das modalidades aqui previstas, bem como da realização de investimentos para a capacitação estabelecida no item 2.5. acima, para o período não informado.

2.7. As informações de uma **PARTE** perante a outra, em cumprimento ao estabelecido nesta Cláusula Segunda, deverão ser feitas por escrito na forma do item 16.1.

CLÁUSULA TERCEIRA – DA OPERAÇÃO EM TRÁFEGO MÚTUO

3.1. Para fins do disposto neste instrumento, entende-se como tráfego mútuo a operação em que uma **PARTE**, necessitando ultrapassar os limites geográficos de sua malha para complementar uma prestação de serviço público de transporte ferroviário, compartilha os recursos operacionais, tais como material rodante, via permanente, pessoal, serviços e equipamentos, com a concessionária em cuja malha se dará o prosseguimento ou encerramento da prestação de serviço, mediante remuneração ou compensação financeira

3.2 – As partes manterão tráfego mútuo de mercadorias, nas condições estabelecidas no presente CONTRATO, observado, naquilo que o complementa a legislação vigente, ressalvado o caso previsto no Item 1.1.1.

3.3 – No caso de tráfego mútuo, as **PARTES** negociarão as condições de transporte, de boa fé, em conjunto com os seus usuários, visando estabelecer acordos comerciais, inclusive com relação aos contratos em vigor na data da assinatura do presente instrumento. Os preços serão estabelecidos sempre da origem ao destino final do transporte, respeitando-se os limites das Tarifas de Referência estabelecidas pelo Poder Concedente e as condições de Mercado.

3.4 - O critério de divisão do frete para as operações em tráfego mútuo obedecerá ao seguinte:

$$P = \{(Bt / 2) \times (Pt / TRt)\} + \{[Pt - (Bt \times Pt / TRt)] \times (Df / Dt)\}, \text{ onde:}$$

P = Preço de transporte cabível à cada Ferrovia

Bt = Soma dos valores das tarifas na distância mínima, constantes das respectivas Tabelas de Referência (FNS + EFC)

Pt = Preço total de transporte negociado (FNS + EFC)

TRt = Tarifa de Referência total (FNS + EFC)

Df = Distância na Ferrovia



Dt = Distancia total de transporte (FNS + EFC)

3.5- Na hipótese de comprovada inviabilidade técnica, operacional e/ou econômica, de uma das **PARTES** para realização do fluxo de transporte na modalidade de tráfego mútuo, ou se este procedimento limitar o atendimento de transportes dos clientes, respeitados os volumes informados previamente conforme item 2.1., a mesma não poderá recusar a operacionalização do fluxo pela outra **PARTE**, na modalidade de "Direito de Passagem", conforme Cláusula Nona deste CONTRATO.

CLÁUSULA QUARTA - DO CONCEITO DE INTERCÂMBIO

4.1- O intercâmbio de material rodante consiste em receber ou entregar locomotivas e/ou vagões (carregados ou vazios), sejam em unidades isoladas, sejam integrando composições ou trens completos e/ou outros veículos ferroviários, de propriedade ou não das **PARTES**, na estação de Açailândia- MA denominada "estação de intercâmbio", a qual é administrada e operada pela CVRD.

4.2- Considera-se "estação de intercâmbio" todas as linhas e desvios que compõem essa estação, que têm como limites as CHAVES (aparelhos de mudança de vias – AMV's) de ENTRADA, para os veículos que estiverem chegando e de SAÍDA, para os veículos que estiverem deixando a referida estação.

4.3- Os vagões estarão intercambiados a partir do instante em que o trem chegar à estação de intercâmbio desde que sejam os mesmos destinados a uma estação posterior, depois de liberados pela inspeção de recebimento/entrega.

4.4- A VALEC poderá manter na aludida estação seus empregados para a execução de serviços específicos. Se necessário, as **PARTES**, de comum acordo, definirão áreas para alojar os empregados.

4.5- Sem prejuízo do disposto neste CONTRATO, as **PARTES** poderão acordar o aluguel de vagões e de outros equipamentos ferroviários, mediante instrumento escrito que detalhará valor dos aluguéis e demais condições.

CLÁUSULA QUINTA – DOS PROCEDIMENTOS DE INTERCÂMBIO DE VAGÕES

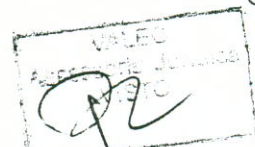
5.1- Vagões de todos os tipos, de qualquer das **PARTES**, poderão percorrer as linhas operadas pela outra **PARTE**, desde que respeitadas a legislação em vigor e as condições do presente CONTRATO, estabelecidas no MANUAL DE INTERCÂMBIO E MATERIAL RODANTE, Anexo 1 ao presente CONTRATO.

5.1.1 - As **PARTES** permutarão as informações relativas às condições técnicas em questão e providenciarão a sua permanente atualização e divulgação, inclusive de vagões acrescidos e/ou transformados de sua frota que venham a ser usados nas operações específicas (tráfego mútuo ou direito de passagem).

5.1.1.1 - O início da circulação desses vagões dependerá de autorização prévia e por escrito da **PARTE** recebedora.



5 / 20



5.1.2- Cada **PARTE**, sempre que solicitada, fornecerá à outra desenhos e características técnicas básicas dos vagões que interessem à circulação e ao intercâmbio.

5.2- Todos os veículos que tiverem de transitar pelas malhas operadas pela outra **PARTE** deverão ser entregues na "estação de intercâmbio" em perfeito estado de conservação, com todos os acessórios para a necessária segurança do pessoal e do tráfego e com respectivos documentos, inclusive quanto ao correto posicionamento e amarração de carga.

5.3- As **PARTES** manterão na estação de intercâmbio pessoal para inspeção ou revista de todos os veículos que trafegam em intercâmbio. Cada **PARTE** deverá providenciar todas as reparações e adequações no seu material rodante a ser intercambiado, de acordo com a inspeção.

5.3.1- A inspeção dos vagões será executada em obediência ao que estabelece o MANUAL DE INTERCÂMBIO E MATERIAL RODANTE, Anexo 1 do presente CONTRATO.

5.3.2- Mediante acordo entre as **PARTES**, a inspeção ou revista do vagão poderá ser feita por representantes de uma das **PARTES**, ficando acordado desde já que a decisão tomada pela mesma será acatada por ambas as **PARTES**.

5.4- Os vagões de propriedade de terceiros sob responsabilidade de cada **PARTE** ficam, no que concerne ao presente CONTRATO, equiparados aos vagões próprios das **PARTES**, ressalvadas as disposições em contrário explicitadas no presente instrumento.

5.5- Também se enquadram nesta cláusula demais veículos, inclusive Rodo-ferroviários, que possam vir a ser utilizados.

CLÁUSULA SEXTA - DO "POOL" DE VAGÕES

6.1- O "POOL" de vagões será dimensionado mensalmente de acordo com o PLANO DE OFERTA DE TRANSPORTE levando-se em consideração os ciclos (entendido como o período de tempo entre a entrega e o recebimento dos vagões na estação de intercâmbio) estabelecidos pelas **PARTES** para cada fluxo separadamente.

6.2- A fórmula a ser considerada no dimensionamento da frota de cada **PARTE** é a seguinte:

$$F = (Tv \times R \times 1,05) / (Tu \times D), \text{ onde:}$$

F = Frota de um tipo de vagão necessária para execução de um determinado fluxo de transporte no trecho de cada **PARTE**;

Tv = Oferta mensal do fluxo de transporte considerada em toneladas;

R = Ciclo em dias, correspondente a rotação de vagões para um determinado fluxo



6 / 20



de transporte no trecho de cada **PARTE**;

Nota: Os ciclos inicialmente considerados, bem como as possíveis alterações, serão fornecidos por cada **PARTE** em seu respectivo trecho;

Tu = Peso útil por vagão em toneladas;

Nota: O peso útil por vagão de acordo com a mercadoria transportada será considerado de acordo com amostragens de pesagens periódicas;

D = Dias de circulação do mês;

Nota: O número de dias de circulação a ser considerado para efeito de dimensionamento da frota será de 30 (trinta) dias.

6.2.1- A taxa de imobilização considerada será de 5% (cinco por cento), correspondendo ao coeficiente 1,05 da fórmula.

6.3- Após o cálculo do número de vagões necessários para cada **PARTE** por fluxo de transporte, será apresentado um quadro resumo na participação de cada **PARTE** na formação do "POOL", por tipo de vagão.

6.4- Para efeito de dimensionamento, serão adotadas as seguintes equivalências em relação aos vagões manga de eixo "S", nos fluxos onde não haja restrições operacionais :

Vagões Manga de Eixo R = 0,80
S = 1,00
T = 1,20

6.4.1- Nos fluxos onde houver restrições operacionais os vagões serão considerados ao par, obedecendo a relação entre o peso bruto carregado efetivamente e o peso do vagão com manga de eixo "S", ou seja, 100 (Cem) toneladas brutas.

6.5- Os vagões que integram o "POOL" só poderão ser utilizados nos fluxos acordados.

6.5.1- Quando em retorno, os vagões poderão ser reaproveitados em fluxos internos no sentido da "estação de intercâmbio", sem prejuízo para os ciclos acordados, acrescentando-se o número de vagões necessários para o atendimento do novo ciclo.

6.5.2- A utilização em outros fluxos somente poderá ocorrer após prévio entendimento entre as **PARTES**.

6.6- O intercâmbio de vagões (número de vagões de propriedade de uma **PARTE** no trecho da outra) deverá se manter equilibrado por tipo de vagão.



7/20



6.6.1 – Outras compensações de um tipo por outro de vagão serão realizadas objetivando o incremento do transporte ferroviário entre as **PARTES**, de acordo com entendimento prévio.

6.7- Os vagões colocados no pátio da "estação de intercâmbio" (com destino a uma das ferrovias) serão considerados intercambiados, respeitado o disposto no item 4.3 do presente CONTRATO e a limitação de recebimento de cada ferrovia, de acordo com o destino e cliente, obedecendo a programação diária.

6.8- Serão consideradas, para efeito de intercâmbio e estadia, as correlações estabelecidas no item 6.4.

CLÁUSULA SÉTIMA - DAS ESTADIAS DE VAGÕES EM INTERCÂMBIO

7.1.- Cada uma das **PARTES** deverá providenciar o imediato recebimento dos vagões oferecidos na "estação de intercâmbio". Os vagões não recebidos por motivos alheios à **PARTE** entregadora serão considerados intercambiados para o cômputo das estadias.

7.2 - Quando a **PARTE** recebedora de vagões não puder recebê-los da **PARTE** entregadora (por congestionamento nas linhas da "estação de intercâmbio" ou outro motivo) e, em decorrência, acarretar o estacionamento de vagões em pátios da **PARTE** entregadora aquém da "estação de intercâmbio", estes serão considerados como entregues à **PARTE** recebedora.

7.2.1- Em cumprimento ao disposto no item 7.2 acima, as **PARTES** deverão acordar o local e horário da entrega, que deverão refletir a anormalidade ocorrida e o impacto sobre os estacionamentos de vagões da **PARTE** entregadora. Para tanto, a **PARTE** entregadora deverá comunicar à recebedora as quantidades, locais e horários em que os vagões estiverem disponíveis para o intercâmbio .

7.2.2- Iniciada a movimentação, a **PARTE** entregadora se encarregará de, no menor prazo possível, promover o deslocamento dos vagões estacionados para a "estação de intercâmbio".

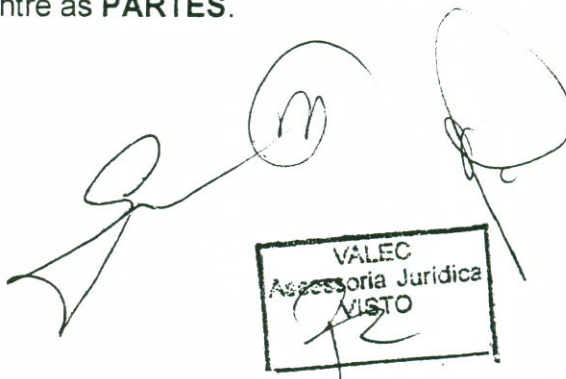
7.3- A contagem do tempo de estadia começará a partir da zero hora do dia subsequente ao do recebimento dos vagões e cessará às 24 (vinte e quatro) horas do dia da devolução .

7.4- A contagem do tempo de estadia, para efeito de cobrança da taxa correspondente, será interrompida quando da ocorrência de avaria ou defeito nos vagões, desde que, se caracterize a impossibilidade da constatação na "estação de intercâmbio", a partir da data do evento que o ocasionou.

7.4.1- Além do motivo citado no item 7.4, a contagem de estadia também será interrompida por motivos de "caso fortuito" ou de "força maior" ou a qualquer tempo e por tempo determinado, mediante acordo entre as **PARTES**.



8 / 20



7.5- Até o décimo dia útil de cada mês as **PARTES** processarão para confronto e "aceite" os encontros de contas, pela listagem de vagões em intercâmbio, apurando o saldo devedor ou credor de cada uma em vagões/dia verificado no mês anterior.

7.5.1- Em períodos de baixa demanda de transporte, em que o deslocamento de vagões vazios venha a comprometer a eficiência operacional das **PARTES**, poderá ser acertado entre as mesmas a isenção da taxa de estadia, desde que o não deslocamento, conforme planejado e acordado, não prejudique a eficiência operacional e as atividades da FNS e/ou EFC.

7.6 - O valor da estadia a ser aplicado sobre o saldo de vagões em intercâmbio, conforme estabelecido no item 7.5, é de R\$ 324,00 (trezentos e vinte e quatro reais) por vagão dia ou fração.

CLÁUSULA OITAVA - DO MANUAL DE INTERCÂMBIO E MATERIAL RODANTE

8.1- O MANUAL DE INTERCÂMBIO E MATERIAL RODANTE, Anexo 1 contém, além dos limites técnicos para o material rodante e via permanente, os itens abaixo:

8.1.1. os critérios de definição dos serviços classificáveis como "pequenos reparos em vagões" para fins da aplicação do disposto nesta cláusula.

8.1.2- a especificação para os diversos serviços de manutenção e reparação de vagões definindo os quantitativos e valores envolvidos com material e mão-de-obra para cada tipo de serviço.

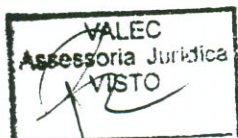
8.1.3- os critérios de fornecimento e/ou substituição de peças ou componentes ("materiais") e à execução de pequenos reparos em vagões de propriedade da outra **PARTE** ou de terceiros quando em tráfego na malha operada pela primeira, desde que comprovadamente necessários à segurança do tráfego ou das cargas, devendo a outra **PARTE** suportar os ônus decorrentes dos reparos. Caso queira, a **PARTE** responsável pelo vagão poderá fornecer total ou parcialmente, mediante prévio entendimento, os materiais.

8.2. – Fica acordado expressamente que a comunicação de uma **PARTE** a outra para a realização dos reparos será necessário somente para valores superiores ao limite de R\$ 3.000,00 (três mil reais), devendo as **PARTES**, mensalmente, realizar encontro de contas em relação a "pequenos reparos em vagões".

CLÁUSULA NONA – DA OPERAÇÃO EM DIREITO DE PASSAGEM

9.1. - Para os fins do disposto neste instrumento, entende-se como direito de passagem a operação que uma **PARTE**, mediante remuneração ou compensação financeira permite a outra **PARTE** trafegar na sua malha para dar prosseguimento, complementar ou encerrar uma prestação de serviço público de transporte ferroviário, utilizando a sua via permanente e o seu respectivo sistema de licenciamento de trens.

9.2. - As operações em direito de passagem de uma **PARTE** na malha da outra **PARTE**, somente poderão ocorrer fora da regra geral de tráfego mútuo aqui estabelecida, para



9 / 20

atender um fluxo mensal específico e desde que tal fluxo tenha sido estabelecido nos programas de transportes já estimados e consensados, conforme procedimentos definidos nos itens 2.1. e 2.1.1, alíneas "a", "b", e "c" e item 2.2., e em uma das circunstâncias abaixo:

- (i) inviabilidade econômica, entendida como falta de interesse comercial de uma das **PARTES** em realizar as operações na modalidade de tráfego mútuo, conforme pré-requisitos definidos nesta Cláusula;
- (ii) Comprovada inviabilidade técnica e/ou operacional de uma das **PARTES**, caracterizada pela inadequação dos recursos exigidos e/ou em quantidade insuficiente para atender a demanda nos prazos estabelecidos;
- (iii) Quando o transporte de carga dos usuários de uma determinada **PARTE** tiver que ultrapassar os limites da sua ferrovia, nos casos em que os seus custos operacionais, no compartilhamento por Tráfego Mútuo, forem superiores aos custos operacionais do direito de passagem e comprovadamente inviabilizem o atendimento ao usuário.

9.2.1 – Em qualquer uma das condições previstas no item 9.2., para a realização do direito de passagem deverá necessariamente ser atendido o volume mensal previamente informado entre as Partes, conforme estabelecido nos itens 2.1. e 2.1.1., alíneas "a", "b" e "c" e 2.2. A realização de operação com volume acima ou abaixo da variação de 10% (dez por cento) ao mês, dependerá exclusivamente da concordância expressa da Parte detentora da linha.

9.2.2. – Em qualquer uma das condições previstas no item 9.2, a **PARTE** responsável pela realização do transporte em direito de passagem poderá negociar direta e isoladamente com o cliente as condições para a realização do transporte. No entanto, caso a **PARTE** responsável pela realização do transporte em direito de passagem altere os valores previamente informados aos usuários para as operações em tráfego mútuo, as novas condições para a realização do transporte serão objeto de novo acordo entre as **PARTES**.

9.3. - Caberá a cada **PARTE** a responsabilidade exclusiva pela operação de seu material rodante, inclusive quanto ao fornecimento de locomotivas e vagões, serviços de manutenção, maquinistas, óleo diesel e lubrificantes.

9.4. - Para viabilizar a operação conjunta na modalidade de direito de passagem, fica criado o TREM-TIPO, resultado de um projeto operacional, que planejado e programado pelas **PARTES**, transitará livremente sempre entre as duas malhas ferroviárias da origem até seu destino final.

9.5. - O TREM-TIPO é o trem formado com locomotivas, vagões e equipagens de uma mesma **PARTE**, trafegando na malha da outra, podendo receber auxílio de tração por equipamento da concessionária da via em pontos específicos, mediante concordância e remuneração a serem acordadas por escrito pelas **PARTES**.



10 / 20

9.5.1. - O TREM-TIPO fica definido com tração mínima de duas locomotivas de 3000 HP e composição (número de vagões) compatível a esta capacidade de reboque na rota estabelecida para o fluxo. As **PARTES** devem buscar sempre a otimização da capacidade das trações, de forma a minimizar a quantidade de trens em suas vias.

9.6. - Nas estações de origem ou de destino e nos terminais de clientes, as operações de pátio do TREM-TIPO deverão ser realizadas pela empresa proprietária do TREM-TIPO, inclusive quanto ao atendimento a clientes em desvios particulares.

9.7. - Caso seja necessário, as operações de pátios e terminais para a formação/desmembramento do TREM-TIPO de uma **PARTE** poderão ser realizadas pela concessionária da via, negociando-se os preços para cada caso específico.

9.8. - As equipagens dos TRENS-TIPO deverão estar devidamente treinadas e habilitadas, para operar na malha da outra ferrovia.

9.9. Para melhor aproveitamento da tração eventualmente disponível é permitida a anexação de vagões de tráfego próprio de qualquer das ferrovias em um TREM-TIPO da outra, mediante prévio entendimento entre as **PARTES**.

9.10. Para estabelecimento dos TRENS-TIPO e fluxos de transporte a atender, as **PARTES** deverão emitir Ordens de Serviço específicas, previamente acertadas entre as áreas comerciais e operacionais. A tração, composição, padrões operacionais, cargas, aproveitamentos e auxílio de tração do TREM-TIPO serão definidos no projeto operacional constante de cada Ordem de Serviço.

9.11. As **PARTES** concordam que as programações mensais de trens e Ordens de Serviço obedecerão os seguintes procedimentos:

- a) até o dia 25 de cada mês as **PARTES** formalizarão os programas de transporte para o mês subsequente, planejando-se as faixas a serem utilizadas, os horários dos trens e a responsabilidade pelas operações de terminais.
- b) a Ordem de Serviço diária deverá ser formalizada através de Fax, correio eletrônico, ou qualquer outro documento pela proprietária do TREM-TIPO com 12 (doze) horas de antecedência constando os horários de circulação, a tração, a composição, os padrões operacionais, os aproveitamentos e auxílio de tração do TREM-TIPO e a existência de cargas perigosas.

9.12. Para o TREM-TIPO não deverão ser consideradas estadias dos vagões de uma na infra-estrutura da outra, inclusive nos terminais de carga e descarga de terceiros, até o limite de vagões definido na ordem de serviço, compatível com o programa de transporte. Vagões excedentes estarão sujeitos a estadias com base nos valores em tráfego mútuo.

9.12.1 Para os vagões excedentes ao limite previsto nas ordens de serviço, acima do acordado para atendimento a cada fluxo de transporte, será apropriada multa, conforme estabelecido no item 13.1., ressalvadas as condições especificadas no MANUAL DE INTERMCÂMBIO E MATERIAL RODANTE.



11 / 20

9.13. Quando necessário, será disponibilizado o abastecimento, para as locomotivas da proprietária do TREM-TIPO nas malha da outra, sendo as despesas envolvidas apropriadas a cada 15 (quinze) dias.

9.14. Fica facultada a conferência dos vagões nas estações finais dos TRENS-TIPO pela **PARTE** concessionária da via, independente de estarem lacrados ou não.

9.15. Caso seja necessário o uso de locomotivas de auxílio (Helper) da Ferrovia Visitada nos trens da Ferrovia Visitante, pode ser definido, no modelo operacional a ser estabelecido entre as Partes, sendo remunerado R\$ 155,00 (cento e cinquenta e cinco reais) por 1.000 HPh (mil horse power hora) de locomotiva, por hora ou fração.

CLÁUSULA DEZ – DOS TRECHOS UTILIZADOS, DA SINALIZAÇÃO, DA COMUNICAÇÃO E DA VIA PERMANENTE

10.1. As operações objeto do presente instrumento ocorrerão em bitola larga (1,60 metros) nos seguintes trechos ferroviários:

- (i) FNS: totalidade da malha ferroviária entregue em concessão à VALEC na bitola larga de 1,60m
- (ii) EFC: totalidade da malha ferroviária entregue em concessão à CVRD.

10.2. Cada **PARTE** se responsabiliza pela instalação, operação e manutenção dos sistemas de sinalização e comunicação em suas respectivas malhas.

10.3. Comprometem-se as **PARTES** a manter a via permanente em suas respectivas malhas em condições de circulação segura e que permita a circulação dos trens dentro dos tempos acordados entre as **PARTES** nos termos do presente CONTRATO, sob pena de incorrer nas penalidades previstas no item 13.1 no caso de causar atraso na circulação do trem da ferrovia visitante, motivado pelas más condições comprovadas da via permanente.

10.4 - A ferrovia visitante deverá manter o seu material rodante, aparelhos de localização por satélite (GPS) ou outros, equipagem e o acondicionamento da carga em condições de circulação segura e que permita a circulação dos trens dentro dos tempos acordados entre as **PARTES** nos termos do presente CONTRATO, sob pena de incorrer nas penalidades previstas na Cláusula Décima Terceira.

CLÁUSULA ONZE – DAS METAS DE PRODUÇÃO

11.1. Para efeito do que dispõe o Inciso II, do Artigo 5º, da Resolução 433 da ANTT, serão considerados para o cálculo da meta de produção de transporte - TKU, com vistas à verificação do cumprimento de meta contratual, os seguintes critérios:

- (i) nas operações realizadas na modalidade de tráfego mútuo: será registrada proporcionalmente entre as **PARTES**, levando-se em consideração a distância percorrida nos trechos administrados por cada uma delas; e



12 / 20



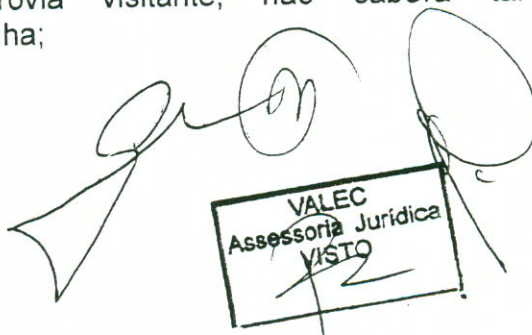
- (ii) nas operações realizadas na modalidade de direito de passagem: será computada de acordo com o que vier a ser estabelecido pelas **PARTES**, de acordo com a regulamentação vigente.

CLÁUSULA DOZE – DA RESPONSABILIDADE DAS PARTES E DAS METAS DE REDUÇÃO DE ACIDENTE

12.1. A responsabilidade sobre eventuais anomalias e/ou acidentes, nos aspectos técnicos e de avaria, inclusive violação ou perda de carga, será imputada à **PARTE** causadora, apurada em conjunto por uma comissão paritária 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.

12.1.1. Em relação à responsabilidade de que trata o item 12.1, fica estabelecido que:

- (i) as ocorrências cuja causa seja imputável, exclusivamente, ao estado de conservação da via permanente serão de responsabilidade da **PARTE** concessionária da via permanente;
- (ii) as ocorrências cuja causa seja imputável, exclusivamente, ao estado de conservação do material rodante serão de responsabilidade da **PARTE** que for proprietária ou responsável pelo material rodante que deu causa ao acidente;
- (iii) as ocorrências cuja causa seja, comprovadamente, decorrente de falha no licenciamento do trem pelo CCO (Centro de Controle Operacional) ou da sinalização da via, serão de responsabilidade da **PARTE** concessionária da malha;
- (iv) as ocorrências cuja causa seja, comprovadamente, decorrente de falha na condução (equipagem) do trem serão de responsabilidade da **PARTE** a qual pertence a equipagem;
- (v) 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 atingidas, conforme for o caso;
- (vi) os danos decorrentes de ocorrências em terminais de usuários serão suportados pela **PARTE** que firmou CONTRATO com o usuário, sem prejuízo de regresso no caso de culpa do usuário. Excetua-se, neste caso, o previsto no alínea "iv";
- (vii) as ocorrências relativas a furtos, vandalismo ou saques de carga serão de responsabilidade da **PARTE** concessionária da malha onde tais fatos tenham ocorrido. No caso em que tais ocorrências sejam motivadas por paralisação do trem, por responsabilidade da ferrovia visitante, não caberá tal responsabilidade à concessionária da malha;



(viii) as ocorrências causadas por arrumação inadequada da carga no vagão serão de responsabilidade da **PARTE** proprietária do trem; e.

(ix) os demais casos serão objetos de apuração específica pelas **PARTES**.

12.2. Caso uma das **PARTES** postergue, injustificadamente, por sua exclusiva culpa, a apuração das causas do acidente e o prazo acima estipulado não seja cumprido, fica certo e ajustado que a **PARTE** inadimplente deverá reembolsar à outra **PARTE** os valores, devidamente comprovados, que lhe forem apresentados pela outra **PARTE**.

12.3. Em casos de acidentes e/ou anomalias eventualmente ocorridas nas operações reguladas por este instrumento, uma **PARTE** informará imediatamente a outra, a fim de que possam fazer a verificação conjunta "*in loco*" do ocorrido.

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

12.5. 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 indenização compatível com o valor de mercado do bem avariado.

12.6. Após decorrido o prazo de 45 (quarenta e cinco) dias da data do acidente, e caso não seja feita a substituição do material rodante avariado ou a indenização correspondente, a **PARTE** responsável pela avaria deverá pagar à outra valor equivalente a R\$ 13,50 (treze reais e cinquenta centavos) por vagão, por hora ou fração e de R\$ 155,00 (cento e cinquenta e cinco reais) por 1.000 HPh (horse power hora) de locomotiva, e o pagamento do valor apurado deverá ser efetuado no prazo de até 15 (quinze) dias após o recebimento do documento de cobrança pela **PARTE** devedora, sem prejuízos de outras sanções que venham ser aplicáveis.

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

12.8. Em caso de danos a terceiros, o ressarcimento das despesas, bem como a responsabilidade civil pelo acidente, serão imputadas à **PARTE** que deu causa ao mesmo.

12.8.1 – Excepcionalmente, quando não ficar definido o responsável, as **PARTES** poderão, acordar conjuntamente que o ressarcimento das despesas de danos a terceiros será repartido proporcionalmente à receita da **PARTE** com este fluxo de transporte.

12.9. 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 **PARTE** responsável pela sua causa, conforme dispõe o Inciso I, do Artigo 5º, da Resolução 433 da ANTT.

12.10. No tráfego mútuo, em caso de acidente com dano e/ou perda total ou parcial da carga, a indenização devida será paga ao usuário pela **PARTE** concessionária da via de destino do transporte, sem prejuízo da apuração das responsabilidades, e eventual regresso contra a **PARTE** causadora.

CLÁUSULA TREZE – PENALIDADES

13.1. A **PARTE** que não cumprir os prazos estabelecidos nos projetos operacionais e/ou ordens de serviço, conforme apuração feita diariamente entre as **PARTES**, pagará à outra **PARTE** a multa no valor de R\$ 13,50 (treze reais e cinquenta centavos) por vagão, por hora ou fração, acrescida de R\$ 155,00 (cento e cinquenta e cinco reais) por 1.000 HPh (mil horse power hora) de locomotiva, por hora ou fração, a ser calculada com base na composição do trem afetado.

13.1.1. Os valores constantes do item 13.1. serão corrigidos conforme estabelece o item 14.4 da Cláusula Quatorze.

13.2. A apuração do desempenho operacional será diária. Trimestralmente, a partir, do início da vigência deste CONTRATO, havendo saldo passível de cobrança, a **PARTE** prejudicada emitirá cobrança à outra, com vencimento para 15 (quinze) dias da data de emissão.

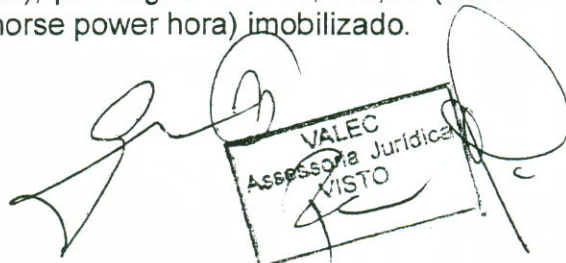
13.2.1. As **PARTES** acordam que, no prazo máximo de 30 (trinta) dias consecutivos após a assinatura deste instrumento, definirão os padrões de relatórios e de indicadores para fins do que estabelece o item 13.2 acima. As informações constantes nos relatórios diários deverão ser definidas entre os prepostos indicados pelas **PARTES** para tal fim. Os relatórios diários servirão de base de dados para a elaboração dos indicadores de performance operacional.

13.3 O valor da imobilização do material rodante avariado, enquanto nas linhas da **PARTE** responsável pela avaria, é de R\$13,50 (treze reais e cinquenta centavos) por vagão, por hora ou fração e de R\$155,00 (cento e cinquenta e cinco reais) por 1.000 HPh (mil horse power hora) de locomotiva, observado o estabelecido no item 7.4 deste CONTRATO.

13.3.1 – Caso uma das **PARTES** devolva o material rodante avariado, que não possa ser utilizado comercialmente, a outra **PARTE**, proprietária do mesmo, poderá, a seu critério, providenciar a recuperação do referido material e cobrar da **PARTE** responsável pela avaria o valor dos reparos realizados, sem prejuízo de cobrança de estadias, definidas no item 13.3., considerado os prazos e limites para reparo constantes do MANUAL DE INTERCÂMBIO E MATERIAL RODANTE. O valor a ser cobrado será calculado com base na tabela de “Preços de Materiais e de Serviços” constante do “MANUAL DE INTERCÂMBIO E MATERIAL RODANTE”, acrescido de uma TAXA DE IMOBILIZAÇÃO DE EQUIPAMENTO AVARIADO, no valor de R\$972,00 (novecentos e setenta e dois reais), por vagão e de R\$155,00 (cento e cinquenta e cinco reais) por 1.000 HPh (mil horse power hora) imobilizado.



15 / 20



13.3.1.1 - Em caso de avaria que necessite de REMOÇÃO DO MATERIAL RODANTE, sem prejuízo da cobrança a que alude o item 13.3.1 acima, será cobrado da **PARTE** responsável um valor até o limite de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) por vagão e de R\$ 12.000,00 (doze mil reais) por locomotiva, que dependerá da forma de transporte a ser utilizada (ex: velocidade reduzida, sobre outro vagão, etc).

13.4 - O valor da multa a ser aplicada sobre o saldo de vagões em intercâmbio, conforme estabelecido no item 7.5, é de R\$ 324,00 (trezentos e vinte e quatro reais) por vagão dia ou fração.

CLÁUSULA QUATORZE – DOS VALORES E CONDIÇÕES DE PAGAMENTO

14.1- Para os fluxos de transportes que envolvam as operações de tráfego mútuo ou de direito de passagem disciplinadas no presente CONTRATO, será cobrada tarifa a ser ajustada, caso a caso, entre as **PARTES**, levando em consideração os limites máximos das Tarifas de Referência homologadas pelo Poder Concedente para cada **PARTE**, e as condições de Mercado, bem como a natureza das operações e da carga transportada, incluindo também as operações acessórias, conforme determinam os artigos 17, §5º e §6º, e 18 do Regulamento dos Transportes Ferroviários, aprovado pelo Decreto n.º 1.832/96.

14.2- Para os transportes a serem realizados na modalidade de direito de passagem (trackage right) o valor a ser cobrado da outra **PARTE** será calculado de acordo com a seguinte fórmula paramétrica:

$$P = (0,0088918 \times d) + 2,2995$$

Onde:

P= Preço em Reais, por tonelada útil transportada;

0,0088918 = Custo de Via e Instalações, em Reais por tonelada quilômetro útil;

d= distância percorrida em km;

2,2995= Custo de Estações e Movimento, em Reais por tonelada útil.

14.2.1 - Para o transporte de contêiner, será considerado o preço por unidade, calculado com base nos seguintes pesos:

- a) Contêiner de 20' (vinte pés) vazio ou cheio - 20 t (vinte toneladas) por contêiner com mínimo de dois contêineres por vagão;
- b) Contêiner de 30' (trinta pés) vazio ou cheio – 30t (trinta toneladas) por contêiner.

14.2.2 - Para o transporte de vagão vazio ou locomotiva, como mercadoria, o cálculo do preço do direito de passagem será com base na tara inscrita do vagão, ou a informada para a locomotiva.

14.3. Para os transportes de cargas a serem realizados em tráfego mútuo as **PARTES** estabelecerão antecipadamente os preços e as condições dos reajustes a serem praticados, devendo tais condições ser formalizadas em documentos específicos.



16 / 20

14.3.1. Cada **PARTE** informará a outra os preços e as condições de reajuste, com comprovação por escrito da anuência do cliente.

14.4- Os valores constantes no presente CONTRATO serão atualizados, anualmente, a partir, de 01 de Janeiro de 2007 pela variação percentual do IGP-DI da Fundação Getúlio Vargas (FGV) verificada entre 01/12/05 e 30/11 do ano anterior ao do reajuste.

14.5 - O prazo para pagamento dos documentos de cobrança, inclusive de serviços acessórios, multas e estadia de vagões é de 30 (trinta) dias consecutivos, contados a partir da data de recebimento da documentação de cobrança a ser enviada pela **PARTE** emissora do referido documento.

14.6 - Na data da emissão da documentação de cobrança, a **PARTE** emissora enviará à outra **PARTE** o arquivo eletrônico com os dados da cobrança efetuada.

14.7 - Qualquer divergência verificada nos documentos de cobrança deverá ser comunicada e comprovada em até 3 (três) dias úteis anteriores ao vencimento, para que seja verificada pela **PARTE** credora e, se comprovada por ela, ela emitirá aviso de crédito correspondente ao valor divergente.

14.8 - As cobranças emitidas por uma **PARTE** contra a outra deverão ser pagas integralmente, nos seus respectivos vencimentos, na forma do presente instrumento, não podendo ser glosadas ou recusadas, desde que as mesmas estejam de acordo com as condições estabelecidas neste CONTRATO ou previamente negociadas entre as **PARTES**.

14.9 - Caso entenda a **PARTE** ser devido valor inferior ao cobrado no documento de cobrança, deverá apresentar, por escrito, em até 30 (trinta) dias corridos, após o pagamento total do documento de cobrança, as razões de sua discordância, devendo a outra **PARTE** se manifestar em igual prazo, informando ter aceitado, ou não, a reclamação efetuada.

14.10 - Sendo considerada procedente a reclamação, essa diferença deverá ser compensada nas próximas cobranças.

14.11 - A reclamação de qualquer das **PARTES** sobre qualquer montante cobrado não suspende ou interrompe o prazo de pagamento dos demais documentos de cobrança, que continua a correr de pleno direito e para todos os efeitos.

14.12 - Ocorrendo atraso no pagamento de qualquer cobrança emitida pela **PARTE** credora, ou pagamento irregular ou insuficiente, serão cobrados encargos moratórios de 0,10% (dez décimos percentuais) ao dia de atraso, incidentes sobre o valor total do documento de cobrança, ou sobre o saldo não pago, conforme o caso, calculado a partir do vencimento do documento de cobrança.

14.13 - Caso quaisquer das **PARTES** fique inadimplente em relação às obrigações de pagamento previstas neste CONTRATO por prazo superior a 30 (trinta) dias será facultado



à **PARTE** adimplente, sem prejuízo da satisfação dos seus demais direitos exigir da outra **PARTE** o pagamento antecipado como condição para a realização das atividades objeto deste instrumento.

14.14 - Havendo comprovado desequilíbrio econômico-financeiro do presente CONTRATO, as **PARTES** se comprometem a rever os valores ora estipulados.

14.15 Além da forma de pagamento em dinheiro mencionado nesta cláusula, as **PARTES** poderão adimplir sua obrigação de pagamento decorrente do direito de passagem, alternativamente, das seguintes formas:

- (i) pagamento em materiais e/ou equipamentos, desde que as **PARTES** acordem, por escrito, sobre as quantidades e preços unitários;
- (ii) pagamento em prestação de serviços, desde que as **PARTES** acordem, por escrito, sobre o escopo, quantidade e preços unitários de tais serviços; e
- (iii) pagamento através da prestação de serviços de manutenção de via permanente da outra **PARTE**, nos trechos onde circulam os trens na modalidade de direito de passagem, mediante projetos específicos elaborados pelas **PARTES** e com responsabilidade técnica a cargo da **PARTE** executante, cujo montante deverá estar limitado ao valor do direito de passagem, no período acordado, desde que as **PARTES** acordem, por escrito, sobre o escopo e preços de tais serviços de manutenção.

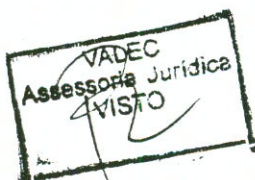
14.16 Por ocasião do acordo para adimplemento alternativo da obrigação, as partes verificarão a incidência tributária e preverão sobre ônus e o recolhimento tributários.

CLÁUSULA QUINZE – DA VIGÊNCIA

15.1. O presente CONTRATO entrará em vigor, alternativamente, a partir: (i) do término do Contrato de Operação número 026/2005, celebrado entre as **PARTES** em 27 de dezembro de 2005; ou (ii) a partir a data da celebração de eventual Contrato de Subconcessão da Ferrovia Norte-Sul entre a VALEC e o sub-concessionário/operador, aquilo que se verificar antes, e terá vigência por 30 (trinta) anos ou até o término do CONTRATO de Concessão de Serviços Públicos de uma das **PARTES**, incluídas as prorrogações autorizadas pelo Poder Concedente, aquilo que se verificar antes.

15.3 As **PARTES** acordam que o presente CONTRATO será automaticamente prorrogado por períodos iguais e sucessivos, salvo se quaisquer das **PARTES** se manifestar em contrário, com ao menos 180 (cento e oitenta) dias de antecedência.

15.4. O presente CONTRATO poderá ser rescindido por qualquer das **PARTES**, mediante aviso, notificação ou interpelação judicial ou extrajudicial, no prazo de 30 (trinta) dias, somente em caso de descumprimento por qualquer das **PARTES** de qualquer cláusula deste CONTRATO e desde que a **PARTE** inadimplente, após recebimento notificação prévia, por escrito e com prova de recebimento, identificando o inadimplemento, deixe de corrigir o seu inadimplemento dentro de 90 (noventa) dias.



15.4.1 Na hipótese de rescisão, as **PARTES** procederão conforme as normas vigentes, especificamente o Regulamento de Transporte Ferroviário e as Resoluções da ANTT.

CLÁUSULA DEZESSEIS – DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

16.1 - 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.

16.2 – O não exercício, pelas **PARTES**, de quaisquer dos direitos ou prerrogativas previstos neste CONTRATO, 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.

16.3 O presente CONTRATO obriga as **PARTES** e seus sucessores a qualquer título, inclusive no caso de celebração de CONTRATO com o novo concessionário/operador para a Ferrovia Norte-Sul.

16.4. 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 de tal fato de imediato à outra **PARTE** e informar os efeitos danosos do evento.

16.4.1. Constatada a ocorrência de caso fortuito ou de força maior, ficarão suspensas, enquanto essa perdurar, as obrigações que as **PARTES** ficarem impedidas de cumprir.

16.5. É vedada a subcontratação ou cessão, total ou parcial, dos direitos e obrigações oriundos e/ou decorrentes deste CONTRATO, inclusive seus créditos, sem a prévia e expressa autorização da outra **PARTE**.

16.6. É vedada a extração de duplicatas ou a emissão de documento apto a ensejar protesto da outra **PARTE**.

16.7. Este CONTRATO só poderá ser alterado, em qualquer de suas disposições, mediante a celebração, por escrito, de termo aditivo contratual.



CLÁUSULA DEZESSETE – FORO

17.1. As Partes elegem o Foro Central do Distrito Federal, como o único competente para dirimir as questões decorrentes deste CONTRATO, com renúncia expressa a qualquer outro, por mais privilegiado que seja.

E, por estarem assim decididas, firmam o presente em duas vias de igual teor e para um só efeito, na presença das testemunhas infra-assinadas.

19 de junho de 2006.

Pela Companhia Vale do Rio Doce:

Nome: _____

Nome: _____

Pela VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S/A

Nome: _____

José Francisco das Neves
Diretor-Presidente

Ulisses Assad
ULISSES ASSAD
Diretor de Engenharia
DIREN

Testemunhas:

Nome: _____

CPF: _____

Nome: _____

CPF: _____

