



C-DEPJUR Nº 068/98

3º TERMO ADITIVO AO CONTRATO DE ARRENDAMENTO C-DEPJUR Nº 072/97 FIRMADO ENTRE A COMPANHIA DOCAS DO RIO DE JANEIRO E A TRIUNFO OPERADORA PORTUÁRIA LTDA.

A COMPANHIA DOCAS DO RIO DE JANEIRO, Sociedade de Economia Mista, vinculada ao Ministério dos Transportes, com sede na Rua Acre, nº 21, nesta cidade do Rio de Janeiro - RJ, inscrita no CGC sob o nº 42.266.890/0001-28, por diante denominada CDRJ, neste ato representada pelo seu Diretor-Presidente, Engº MAURO OROFINO CAMPOS, CPF nº 029.765.017/34, e a TRIUNFO OPERADORA PORTUÁRIA LTDA sociedade comercial com sede à Rua Carlos Seidl, 133, na cidade do Rio de Janeiro - RJ, inscrita no CGC sob o nº 29.355.260/0001-61, como ARRENDATÁRIA, neste ato representada por seu representante legal LICINIO SOARES BASTOS, CPF nº 350.284.677-49, assinam o presente Termo Aditivo de acordo com a autorização da DIREXE, em sua 1276ª Reunião, de 06/10/98 e, com o que consta no Processo 12228/1996, que independentemente de transcrição, passa a integrar este instrumento, mediante as seguintes cláusulas e condições:

CLÁUSULA PRIMEIRA – DAS ALTERAÇÕES

Parágrafo Primeiro:

Pelo presente Aditivo torna-se sem efeito a Cláusula Primeira do 2º Termo Aditivo, C-DEPJUR Nº 023/98, ficando reestabelecidos os termos da Cláusula Terceira – Objeto, do Contrato Original, C-DEPJUR Nº 072/97.

Parágrafo Segundo:

O Memorial Descritivo das Instalações constante do Anexo I deste Contrato, em sua Seção I – Localização, passa a ter a seguinte redação:

Considerando que o trecho de cais situado entre os cabeços 198 a 206 caracteriza-se como cais preferencial para granel líquido e tendo em vista a impossibilidade de transferência do ponto de operação do mesmo granel (atualmente situado entre os cabeços 202/203), a área objeto do Contrato de Arrendamento C-DEPJUR 072/97 passa a ser a seguinte:

- dois berços exclusivos (o primeiro entre os cabeços 206 a 215 e o outro entre os cabeços 190 a 198);
- armazém 30 - com dois pavimentos de 3.000 m² cada um;



- pátio com 9.306,56 m² na retaguarda do berço entre os cabeços 190 a 198;
- pátio com 24.848,76 m² na retaguarda do berço entre os cabeços 206 a 215 e cabeço 215 até o alinhamento do Armazém 31;
- pátio com 8.333,42 m² na retaguarda do berço preferencial para granel líquido entre os cabeços 198 a 206, que interliga as duas retroáreas dos berços arrendados, já descontada a área de segurança de operação de granel líquido de 4.132 m².

A área arrendada perfaz um total de 48.488,74 m², conforme poligonal topográfica descrita a seguir e devidamente delimitada na planta anexa, que passa a integrar o presente instrumento.

A área em referência se inicia no cabeço n.º 190, junto à linha do cais; deste ponto visando à ré o ponto Z, que se encontra em direção perpendicular à linha do cais, medindo-se o ângulo interno de 90°00'00" (noventa graus) com a distância de 208,10m (duzentos e oito metros e dez centímetros), materializado pelo cabeço n.º 198, onde se inicia a área de segurança do óleo; deste com o ângulo interno de 90°00'00" (noventa graus) medindo-se 20,00m (vinte metros) encontra-se com o ponto A; deste com o ângulo interno de 270°00'00" (duzentos e setenta graus) medindo-se 206,60m (duzentos e seis metros e sessenta centímetros) encontra-se o ponto B; deste com o ângulo interno de 270°00'00" (duzentos e setenta graus) medindo-se 20,00m (vinte metros) encontra-se o ponto C, junto à linha do cais, onde finda a área de segurança do óleo; deste com o ângulo interno de 90°00'00" (noventa graus) medindo-se 248,35m (duzentos e quarenta e oito metros e trinta e cinco centímetros) encontra-se o ponto D; deste, acompanhando a linha do cais segue-se uma linha quebrada medindo os seus segmentos DE=1,77m (um metro e setenta e sete centímetros), EF=40,89m (quarenta metros e oitenta e nove centímetros), FG=1,48m (um metro e quarenta e oito centímetros), GH=22,45m (vinte e dois metros e quarenta e cinco centímetros), HI=22,95m (vinte e dois metros e noventa e cinco centímetros), e finalmente IJ=16,12m (dezesseis metros e doze centímetros); deste ponto J ainda na linha do cais visando à ré com o ângulo interno de 94°25'09" (noventa e quatro graus, vinte e cinco minutos e nove segundos) medindo-se 78,34m (setenta e oito metros e trinta e quatro centímetros) encontra-se o ponto K; deste, segue uma linha quebrada com os segmentos medindo KL=0,97m (noventa e sete centímetros), LM=1,91m (um metro e noventa e um centímetros), MN=0,97m (noventa e sete centímetros) e finalmente NPC1, no mesmo alinhamento do segmento JK, medindo 3,05m (três metros e cinco centímetros); deste segue uma curva com raio 140,30m (cento e quarenta metros e trinta centímetros), com ângulo central de 24°19'32" (vinte e quatro graus, dezenove minutos e trinta e dois segundos), medindo-se 59,56m (cinquenta e nove metros e cinquenta e seis



centímetros) chega-se ao ponto PT1; deste, medindo no sentido do raio uma distância de 1,00m (um metro) chega-se ao ponto O, que dista 4,00m (quatro metros) do eixo da linha férrea; deste, acompanhando a linha férrea numa distância de 101,70m (cento e um metros e setenta centímetros) chega-se ao ponto PC2, que dista 3,00m (três metros) do eixo da linha férrea; deste, numa curva medindo 24,96m (vinte e quatro metros e noventa e seis centímetros), com raio de 74,86m (setenta e quatro metros e oitenta e seis centímetros) e ângulo central de 19°06'22" (dezenove graus, seis minutos e vinte e dois segundos) chega-se ao PT2; deste, numa distância de 24,19m (vinte e quatro metros e dezenove centímetros) chega-se ao ponto P; deste ponto visando a ré num ângulo de 260°14'35" (duzentos e sessenta graus, quatorze minutos e trinta e cinco segundos) numa distância de 6,00m (seis metros) encontra-se o ponto Q; deste visando ré em 270°00'00" (duzentos e setenta graus) segue-se um segmento em curva de 22,92m (vinte e dois metros e noventa e dois centímetros) chegando-se ao ponto R; deste numa distância de 107,47m (cento e sete metros e quarenta e sete centímetros) chega-se ao ponto PC4; deste segue, numa distância de 50,06m (cinquenta metros e seis centímetros), segmento em curva de raio 404,43m (quatrocentos e quatro metros e quarenta e três centímetros) e ângulo central de 7°05'29" (sete graus, cinco minutos e vinte e nove segundos) até o ponto PCR; deste segue-se um segmento em curva reversa de 50,04m (cinquenta metros e quatro centímetros), raio de 383,82m (trezentos e oitenta e três metros e oitenta e dois centímetros) e ângulo central de 7°28'16" (sete graus, vinte e oito minutos e dezesseis segundos) chegando-se ao PT5; deste a uma distância de 19,51m (dezenove metros e cinquenta e um centímetros) chega-se ao ponto S; deste, a uma distância de 3,00m (três metros) do eixo da linha férrea, segue-se um segmento retilíneo de 59,66m (cinquenta e nove metros e sessenta e seis centímetros) chegando-se ao ponto PC6; deste, segmento em curva de 25,56m (vinte e cinco metros e cinquenta e seis centímetros) com raio de 181,34m (cento e oitenta e um metros e trinta e quatro centímetros) e ângulo central de 8°04'31" (oito graus, quatro minutos e trinta e um segundos) chega-se ao PT6; deste, a uma distância de 8,10m (oito metros e dez centímetros) chega-se ao PC7; deste segue-se um segmento em curva de 26,01m (vinte e seis metros e um centímetro) com raio de 160,23m (cento e sessenta metros e vinte e três centímetros) e ângulo central de 5°43'11" (cinco graus quarenta e três minutos e onze segundos) chega-se ao PT7; deste num segmento reto de 15,16m (quinze metros e dezesseis centímetros) chega-se ao PC8; deste num segmento em curva de 11,88m (onze metros e oitenta e oito centímetros) com raio de 87,91m (oitenta e sete metros e noventa e um centímetros) e ângulo central de 7°44'38" (sete graus, quarenta e quatro minutos e trinta e oito segundos) chega-se ao PT8; deste segue uma distância de 10,58m (dez metros e cinquenta e oito centímetros) até o ponto T; deste em um segmento curvilíneo policêntrico acompanhando a linha férrea numa distância de 54,19m (cinquenta e quatro metros e dezenove centímetros) chega-se ao ponto U; deste em segmento retilíneo ainda acompanhando a linha férrea numa distância de 49,77m (quarenta e nove metros e setenta e sete centímetros) chega-se ao ponto V; deste visando a ré com ângulo de 90°00'00" (noventa graus) numa distância de 6,01m (seis metros e um centímetro) chega-se ao ponto X; deste visando a ré com ângulo de



270°00'00" (duzentos e setenta graus) numa distância de 104,08m (cento e quatro metros e oito centímetros) chega-se ao ponto Z; deste visando a ré com ângulo de 90°07'40" (noventa graus, sete minutos e quarenta segundos) numa distância de 41,14m (quarenta e um metros e quatorze centímetros) chega-se ao cabeço 190, fechando o perímetro.

Parágrafo Segundo:

Em virtude da alteração constante no Parágrafo Primeiro, torna-se sem efeito a Cláusula Segunda e seus respectivos parágrafos, do 2º Termo Aditivo ao Contrato ora aditado.

Parágrafo Terceiro:

O item "a" da Cláusula Vigésima-Quarta do Contrato ora aditado passa a ter a seguinte redação:

a) parte fixa, no valor mensal de R\$ 29.093,24 (vinte e nove mil noventa e três reais e vinte e quatro centavos) correspondente ao arrendamento de 48.488,74 m² de área a ser ocupada pelo Terminal, a razão de R\$ 0,60 (sessenta centavos de real), preço base Fev/97, por metro quadrado de área efetivamente posta à disposição da Arrendatária.

Parágrafo Quarto:

O Anexo V passa a ter a seguinte configuração:

ANEXO V NORMAS GERAIS DE PROCEDIMENTO PARA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO TERMINAL ARRENDADO

1. OBJETIVO:

1.1 Esta norma disciplina o processo de autorização, pela CDRJ, da movimentação e armazenagem de "outras cargas" em qualquer terminal arrendado, subsidiariamente, isto é, em caráter complementar à carga principal que caracteriza a especialização do referido terminal, nos termos do competente edital de licitação e contrato de arrendamento firmado entre as partes.



1.2 No caso de já existir um Terminal Especializado em outra carga, esta só será considerada como "complementar", a fim de enquadrar-se nesse Anexo, se a mesma vier acompanhada da carga principal do Terminal, isto é, em operação de navio de carga geral.

1.3 Em anexo, consta Quadro Resumo sobre procedimentos a serem seguidos pela Arrendatária, na movimentação de sua carga principal.

2. PRINCÍPIOS BÁSICOS:

2.1 Os terminais arrendados têm sua especialização determinada de conformidade com as definições constantes no Edital Licitatório que deu origem ao processo de arrendamento, no qual é especificado a "carga principal" a ser movimentada e armazenada nessas instalações portuárias, carga esta tomada como parâmetro no estabelecimento da meta mínima de movimentação exigida no Edital.

2.2 A Arrendatária estará automaticamente autorizada a movimentar a "carga principal", a que se refere o ítem 2.1, uma vez firmado o contrato de arrendamento ajustado com a CDRJ.

2.3 A movimentação de outra (s) carga (s), que não a principal em um determinado Terminal somente poderá ser realizada com expressa autorização da CDRJ.

2.3.1 A solicitação da Arrendatária, devidamente fundamentada, será apresentada à Gerência do Porto do Rio, com antecedência de 48 horas da atracação, a qual analisará o pleito no prazo máximo de 24 horas após seu recebimento oficial.



2.3.2 As condições comerciais a serem pactuadas entre a Arrendatária e o Cliente, para movimentação dessa carga complementar serão:

- Preço para o Cliente: Tarifa Portuária.
- Pagamento à CDRJ: Tab. I e 30% da Tab. III da Tarifa Portuária.

2.4 As condições gerais a serem analisadas pela CDRJ, em atendimento ao pleito da Arrendatária, terão sempre como norma:

2.4.1 Será condição essencial a ser preliminarmente considerada pela CDRJ na análise de qualquer pleito, a prévia caracterização do Terminal na carga de sua especialização.

2.4.2 No caso de existir um Terminal especializado, operante, no mesmo Porto, na carga complementar pretendida pela Arrendatária, que as condições comerciais estabelecidas no item 2.3.2 desta Norma, não configurem a inviabilização concorrencial do Terminal especializado.

2.4.3 No caso de não existir Terminal especializado, operante, na carga complementar, no mesmo Porto, serão adotados os procedimentos previstos no item 2.3.

3. REVISÃO E ATUALIZAÇÃO DAS NORMAS:

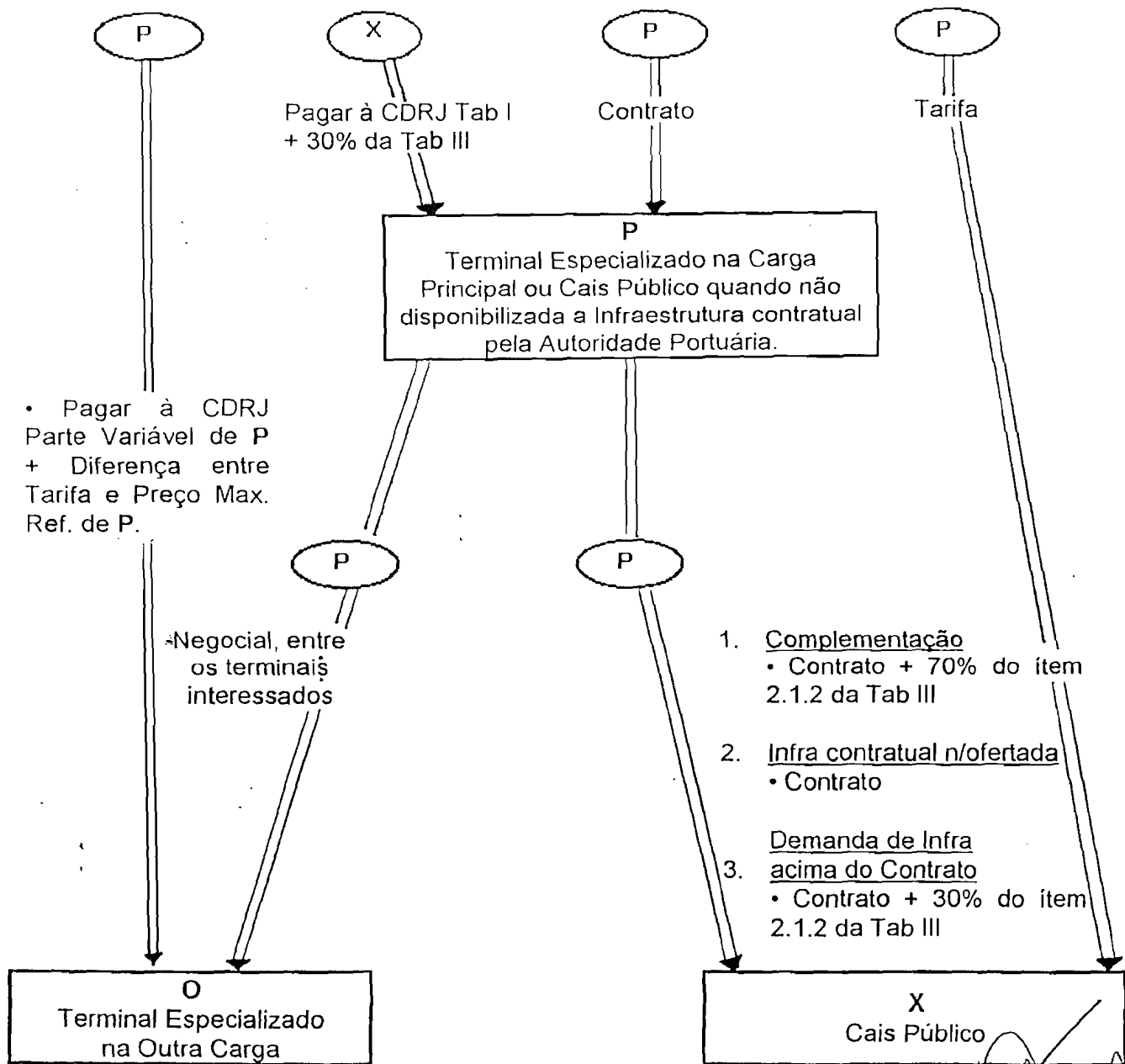
3.1 Estas Normas poderão ser revistas e atualizadas sempre que, de comum acordo entre as partes, se faça necessário.

3.2 Estas Normas poderão ser complementadas quando o exigir a especificidade de cada carga, através de Ordens de Serviço emitidas pela Autoridade Portuária, observando o item 3.1 anterior.

ESQUEMA OPERACIONAL

ANEXO V - REGRAS GERAIS PARA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO TERMINAL ESPECIALIZADO, E DA CARGA PRINCIPAL EM OUTROS TERMINAIS DO PORTO

P = Carga Principal
X = Outras Cargas





ANEXO V
QUADRO DE DISCRIMINAÇÃO DE CONDIÇÕES PARA MOVIMENTAÇÃO
DA CARGA PRINCIPAL

CONDIÇÃO	PREÇO POR CLIENTE	PAGAMENTO À CDRJ
<u>Carga Principal do Terminal Especializado</u>		
a) movimentada no próprio terminal	Conforme contrato de arrendamento	Conforme contrato de arrendamento
b) movimentada fora do próprio terminal		
b.1) em cais público	Tarifa Portuária	Tarifa Portuária
b.2) em outro terminal (com especialização em outra carga)	Tarifa Portuária	Parcela Variável/ton (do terminal da carga principal) acrescida da diferença entre o valor da Tarifa e o "preço máximo de referência" (do terminal da carga principal)
c) transferida do terminal (principal) no qual está depositada		
c.1) para outro terminal (com especialização em outra carga)	conforme contrato de arrendamento do terminal (principal)	Apenas o valor contratual previsto para o terminal (principal)
c.2) para o cais público		
c.2.1) por conveniência operacional do terminal	Valor previsto no contrato de arrendamento (principal) + repasse de Custos Adicionais ao cliente	Custo adicional de 70% do item 2.1.2 da Tab. III da Tarifa
c.2.2) por não atendimento pela CDRJ da infra-estrutura contratual	Valor previsto no contrato de arrendamento (principal) + repasse de Custos Adicionais ao cliente	Sem custos adicionais
c.2.3) para atender a navios de uma mesma carga principal (fora da especificação contratual)	Valor previsto no contrato de arrendamento (principal) + repasse de Custos Adicionais ao cliente	Custo adicional de 30% do item 2.1.2 da Tab. III da Tarifa



AUTORIDADE PORTUÁRIA

PAGAMENTO DA ARRENDATÁRIA À CDRJ			
Carga P. S.	Em área do TPS ou, por falta de infraestrutura de área, em área de cais público ou externa ao porto	Em área externa ao Porto	Em área de Cais público por opção comercial da Arrendatária
Navio			
Em cais do TPS ou em Cais público quando não disponibilizada a Infraestrutura contratual pela A. P.	Contrato	Contrato	Contrato + Armazenagem
Em Cais público por demanda de infraestrutura acima do Contrato.	Contrato + 30% do item 2.1.2 da Tab III	Tarifa (Tab I, III, VI)	Tarifa (Tab I, III, V e VI)
Em Cais público por opção comercial da Arrendatária.	Contrato + 70% do item 2.1.2 da Tab III	Tarifa (Tab I, III, VI)	Tarifa (Tab I, III, V e VI)

Parágrafo Quinto:

De modo a incentivar o aumento da atividade e da produtividade do Terminal, acima das 310.000 t exigidas, a Tabela Progressiva de Bonificação constante na Cláusula Terceira do 1º Termo Aditivo ao Contrato original, passa a ter a seguinte configuração:

TABELA PROGRESSIVA DE BONIFICAÇÃO

Faixas de Tonelagem Anual Movimentada	Bonificação (%)
até 310.000	-
de 310.001 à 400.000	5
de 400.001 à 500.000	10
de 500.001 à 600.000	15
acima de 600.000	20

Parágrafo Sexto:

O inciso II do item 2 da Cláusula Vigésima-Sexta do Contrato passa a ter a seguinte redação:

Periodicidade - é o intervalo de tempo para o reajuste do arrendamento contado da data de entrega da Proposta na licitação, ou seja, 03 de fevereiro de 1997.

CLÁUSULA SEGUNDA - DAS INCLUSÕES

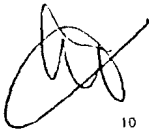
Parágrafo Primeiro:

Considerando o prioritário interesse público na continuidade da prestação dos serviços portuários, nas instalações arrendadas, as partes acordam que a CDRJ manterá sua condição de Fiel Depositário, perante a Alfândega do Porto do Rio de Janeiro, pelas mercadorias destinadas ou oriundas do exterior, objeto de carga e/ou descarga nas referidas instalações, assumindo a Arrendatária, perante a CDRJ, todas as responsabilidades de fiel guarda pelas ditas mercadorias.


1 A CDRJ se responsabilizará por manter, até que seja transferida a responsabilidade aduaneira à Arrendatária, pessoal próprio para exercer a função de Fiel Depositário, nos termos estabelecidos no Regulamento Aduaneiro.

2 A Arrendatária se responsabilizará por:

- a) Fornecer toda a documentação pertinente a operação da mercadoria no porto
- b) Toda e qualquer avaria, acréscimo ou falta nas mercadorias armazenadas em área por ela arrendada.
- c) Pagar tributos e demais encargos decorrentes da movimentação de carga.



10





d) Quaisquer danos a terceiros quando na operação de cargas no porto.

Parágrafo Segundo:

À Cláusula Trigésima-Sexta, item 1, do Contrato C-DEPJUR Nº 072/97, fica acrescido o item XII, com a seguinte redação:

XII - De modo a permitir a CDRJ a realização de tarefas ligadas à manutenção dos sistemas e instalações gerais de uso comum nas áreas ocupadas pelo arrendatário, deverão ser abordadas as prescrições que se seguem:

- a) Facilitar à CDRJ o livre acesso (24 horas/dia) às subestações, caixas de passagem de energia elétrica de baixa, média e alta tensão, de telefonia, e outras instalações, bem como a hidrantes, hidrômetros, etc.;
- b) Retirar, imediatamente, sempre que determinado pela CDRJ, cargas que porventura forem colocadas em cima de caixas de passagem, ou outras instalações, visando a realização de reparos necessários ao perfeito funcionamento da instalação;
- c) Remover qualquer obstrução ao livre acesso às portas das subestações, visando manutenções ou reparos nas mesmas, que utilizem veículos, como carros de passeio, caminhões ou empilhadeiras;
- d) Dispor as cargas de forma a preservar um raio, não inferior a 4 (quatro) metros, ao redor de subestações, castelos d'água e cisternas;
- e) Manter desobstruídos e limpos o sistema de drenagem superficial, subterrâneo e a rede de esgoto, dentro das áreas arrendadas, e conservar tampas e estruturas internas.



f) Manter desobstruída uma faixa de 3 (três) metros de largura para cada lado do eixo de linhas férreas, reservada aos serviços de manutenção das mesmas.

g) Permitir o livre acesso (24 horas/dia) para a área de segurança da operação de granel líquido às empresas Cia Brasileira de Petróleo Ipiranga, Texaco Brasil S.A., Ethyl Brasil Aditivos S.A. e outras credenciadas pelas mesmas com a finalidade de efetuar tarefas envolvendo a operação, manutenção, segurança, descarga e outras que sejam necessárias para garantir o perfeito funcionamento das instalações existentes.

g1) Deverá ser respeitado pela Arrendatária, o limite máximo de sobrecarga em toda a extensão do oleoduto, que deverá ser delimitado com marcação de tinta amarela no piso.

g2) Quando houver a necessidade de ser efetuado algum serviço de manutenção em qualquer trecho do oleoduto, a faixa delimitada no subitem anterior deverá ser disponibilizada imediatamente.

Parágrafo Terceiro:

Passa a fazer parte integrante do Contrato C-DEPJUR Nº 072/97, o 1º Termo Aditivo ao Termo de Transferência, firmado entre as partes, de conformidade com o item 10 da Cláusula Quadragésima-Segunda do Contrato ora aditado.

CLÁUSULA TERCEIRA - RATIFICAÇÃO

Com as alterações constantes das Cláusulas anteriores ficam ratificadas todas as demais Cláusulas e condições do Contrato C-DEPJUR nº 072/97 e seus Aditivos C-DEPJUR nº 074/97 e C-DEPJUR nº 023/98, passando este Termo a deles fazer parte integrante.



E, por estarem as partes de pleno acordo com as cláusulas acima, assinam o presente instrumento, em 03 (três) vias de igual teor e forma, juntamente com as testemunhas abaixo.

Rio de Janeiro, de de 1998

MAURO OROFINO CAMPOS
Diretor-Presidente
COMPANHIA DOCAS DO RIO DE JANEIRO

LICÍNIO SOARES BASTOS
TRIUNFO OPERADORA PORTUÁRIA LTDA.

TESTEMUNHAS:

1) _____

2) _____