I

(Actos cuja publicação é uma condição da sua aplicabilidade)

REGULAMENTO (CE) Nº 1416/96 DA COMISSÃO
de 22 de Julho de 1996
relativo à entrega de trigo mole a título de ajuda alimentar

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) nº 3972/86 do Conselho, de 22 de Dezembro de 1986, relativo à política e à gestão da ajuda alimentar [1], com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) nº 1292/96 [2], e, nomeadamente, o nº 1, alínea c), do seu artigo 6º,

Considerando que o Regulamento (CEE) nº 1420/87 do Conselho, de 21 de Maio de 1987, que fixa as regras de execução do Regulamento (CEE) nº 3972/86, relativo à política e à gestão da ajuda alimentar [3], estabelece a lista dos países e organismos susceptíveis de serem objecto das acções de ajuda e determina os critérios gerais relativos ao transporte da ajuda alimentar para lá do estádio FOB;

Considerando que, pela sua decisão de 22 de Outubro de 1992, relativa à atribuição de uma ajuda alimentar em favor do Bangladesh, a Comissão concedeu a este país 75 000 toneladas de cereais a fornecer, entregues no porto de desembarque, não desembarcado;

Considerando que é necessário efectuar esses fornecimentos de acordo com as regras previstas no Regulamento (CEE) nº 2200/87 da Comissão, de 8 de Julho de 1987, que estabelece as regras gerais de mobilização na Comunidade de produtos a fornecer a título de ajuda alimentar comunitária [4], alterado pelo Regulamento (CEE) nº 790/91 [5]; que é necessário precisar, nomeadamente, os prazos e as condições de fornecimento, bem como o procedimento a seguir para determinar as despesas daí resultantes,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1º

É aberto um concurso para atribuição de um fornecimento de trigo mole em benefício do Bangladesh, em conformidade com o disposto no Regulamento (CEE) nº 2200/87 e nas condições que constam do anexo I.

Considera-se que a proposta apresentada foi estabelecida tendo em conta os encargos e as limitações resultantes das cláusulas específicas da troca de cartas entre a Comissão e o beneficiário, publicada em parte no anexo II. Em especial, as estadias deveriam ser fixadas com base num ritmo de descarga de 2 400 toneladas como média diária, de maneira a que os prémios de descarga acelerada a pagar pela Comunidade Europeia ao beneficiário fiquem a cargo do adjudicatário.

Considera-se que o adjudicatário tomou conhecimento da totalidade das condições gerais e especiais aplicáveis e as aceitou. Qualquer outra condição ou reserva contida na sua proposta é considerada como não escrita.

Artigo 2º

O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias.*

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-membros.

Feito em Bruxelas, em 22 de Julho de 1996.

Pela Comissão

Franz FISCHLER

Membro da Comissão

---

[1] JO nº L 370 de 30. 12. 1986, p. 1.
[2] JO nº L 166 de 5. 7. 1996, p. 1.
[3] JO nº L 136 de 26. 5. 1987, p. 1.
[4] JO nº L 204 de 25. 7. 1987, p. 1.
[5] JO nº L 81 de 28. 3. 1991, p. 108.

ANEXO I

LOTES A, B e C

1. **Acções nºs** (1): *971/95* (A), *972/95* (B), *973/95* (C)
2. **Programa:** *1995*
3. **Beneficiário** (2): Bangladesh
4. **Representante do beneficiário:** The Secretary, Ministry of Food, Bangladesh Secretariat, Dhaka/Bangladesh
5. **Local ou país de destino** (3): Bangladesh
6. **Produto a mobilizar:** trigo mole
7. **Características e qualidade da mercadoria** (3): ver JO nº C 114 de 29. 4. 1991, p. 1 [ponto II. A. 1.a)]
8. **Quantidade total:** 75 000 toneladas
9. **Número de lotes:** 3 (lote A: 25 000 toneladas; lote B: 25 000 toneladas; lote C: 25 000 toneladas)
10. **Acondicionamento e marcação:** a granel
11. **Modo de mobilização do produto:** mercado da Comunidade
12. **Estádio de entrega:** entregue no porto de desembarque, não desembarcado
13. **Porto de embarque:** —
14. **Porto de desembarque indicado pelo beneficiário:** —
15. **Porto de desembarque:** Chittagong
16. **Endereço do armazém e, se for caso disso, porto de desembarque:** —
17. **Período de colocação à disposição no porto de embarque, no caso de atribuição do fornecimento ocorrer no estádio porto de embarque:** A: de 19. 8 a 1. 9. 1996; B: de 2 a 15. 9. 1996; C: de 16 a 29. 9. 1996
18. **Data limite para o fornecimento** (6): A: de 30. 9 a 13. 10. 1996; B: de 14 a 27. 10. 1996; C: de 28. 10 a 10. 11. 1996
19. **Processo para determinar as despesas de fornecimento:** concurso
20. **Data do final do prazo para apresentação das propostas:** 6. 8. 1996, às 12 horas (hora de Bruxelas)
21. **Em caso de segundo concurso:**
    a) Data limite do prazo de submissão: 20. 8. 1996, às 12 horas (hora de Bruxelas)
    b) Período de colocação à disposição no porto de embarque, no caso de atribuição do fornecimento ocorrer no estádio porto de embarque: A: de 2 a 15. 9. 1996; B: de 16 a 29. 9. 1996; C: de 30. 9 a 13. 10. 1996
    c) Data limite para o fornecimento (6): A: de 14 a 27. 10. 1996; B: de 28. 10 a 10. 11. 1996; C: de 11 a 24. 11. 1996
22. **Montante de garantia do concurso:** 5 ecus por tonelada
23. **Montante da garantia de entrega:** 10 % do montante da proposta expressa em ecus
24. **Endereço para o envio das propostas e das garantias do concurso** (1):

    Bureau de l'aide alimentaire, à l'attention de M. T. Vestergaard, bâtiment «Loi 130», bureau 7/46, rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel [telex: 25670 AGREC B; telefax: (32-2) 296 70 03, 296 70 04]
25. **Restituição aplicável a pedido do adjudicatário** (4): restituição aplicável em 26. 7. 1996, fixada pelo Regulamento (CE) nº 1206/96 da Comissão (JO nº L 161 de 29. 6. 1996, p. 28)

Notas:

(1) O número da acção deve ser incluído em toda a correspondência.

(2) O adjudicatário contactará o beneficiário, o mais rapidamente possível, com vista a determinar os documentos de expedição necessários.

(3) O adjudicatário apresentará ao beneficiário um certificado passado por uma instância oficial e que comprove que, para o produto a entregar, não foram ultrapassadas, no Estado-membro em causa, as normas em vigor relativas à radiação nuclear. O certificado de radioactividade deve indicar o teor de césio 134 e 137 e de iodo 131.

(4) O Regulamento (CEE) nº 2330/87 da Comissão (JO nº L 210 de 1. 8. 1987, p. 56), com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CEE) nº 2226/89 (JO nº L 214 de 25. 7. 1989, p. 10), é aplicável no que diz respeito à restituição à exportação. A data referida no artigo 2º do regulamento atrás citado é a referida no ponto 25 do presente anexo.

O montante da restituição é convertido em moeda nacional por meio da taxa de conversão agrícola aplicável no dia do cumprimento das formalidades aduaneiras de exportação. Não são aplicáveis a este montante as disposições dos artigos 13º a 17º do Regulamento (CEE) nº 1068/93 da Comissão (JO nº L 108 de 1. 5. 1993, p. 106), com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) nº 1053/95 (JO nº L 107 de 12. 5. 1995, p. 4).

(5) Delegação da Comissão a contactar pelo adjudicatário: ver JO nº C 114 de 29. 4. 1991, p. 33.

(6) Ver ponto 4, segundo parágrafo, do anexo II.

ANEXO II

O beneficiário descarregará as 75 000 toneladas de trigo em conformidade com as seguintes condições:

1. **Tipo de navio a utilizar**

Prevê-se utilizar três navios [graneleiros autocompensantes *(self-trimming)*]. Os navios devem ter pelo menos quatro escotilhas. Os navios devem estar equipados com uma grua/guindaste por cada uma ou duas escotilhas. Os navios devem poder entrar no ancoradouro exterior de Chittagong, de onde, após a necessária descarga por barcaças, devem poder dirigir-se para atracar ao cais de Chittagong. Para esse efeito, os navios devem ter um comprimento máximo de 610 pés.

Os armadores/fretadores assegurarão que todos os oficiais diplomados sejam portadores, a bordo, do original do certificado válido de competência e que os navios sejam tripulados em estrita conformidade com a Convenção STCW de 1978, sem o que qualquer atraso do navio será da conta do armador.

2. **Meios de descarga**

Os navios devem fornecer no porto de descarga, livre de despesas para o beneficiário, guinchos e/ou gruas e a energia para os fazer funcionar, sarilhos e talhas em boas condições de funcionamento e também luzes em número suficiente para trabalho nocturno, tanto a bordo, na coberta, como nos porões, se necessário. Os navios devem providenciar operadores de guinchos nos portos de carga e descarga por sua própria conta.

3. **Informação sobre o tempo estimado de chegada (ETA) dos navios**

O comandante deve enviar um telegrama aos representantes do beneficiário, Movements Chittagong (telex 642237 CMS C BJ), informando simultaneamente Bengalship Chittagong (telex 66277 BSC BJ) e Movestore Dhaka (telex 642230 CMS BJ) e pedir instruções sobre a descarga, dez dias antes da chegada ao porto de descarga, isto é, Chittagong, e indicar o ETA e o calado. As instruções de descarga serão transmitidas aos navios no prazo de cinco dias a contar da recepção do pedido do comandante.

O comandante deve dar as seguintes informações aos representantes do beneficiário, isto é, Movements Chittagong, Bengalship Chittagong e Movestore Dhaka:

a) Ao sair do porto de carga, deve indicar:

i) quantidade carregada,

ii) calado à chegada,

iii) TPI (tonelada por polegada);

b) 10 dias antes, o ETA ao porto de Chittagong,

5 dias antes, o ETA ao porto de Chittagong,

72 horas, 48 horas e 24 horas antes, o ETA ao porto de Chittagong.

4. **Razão da descarga e contagem do tempo no porto de descarga**

A carga deve ser descarregada pelo beneficiário em Chittagong, livre de riscos e encargos para os navios, à razão de 2 400 toneladas métricas por dia útil de 24 horas consecutivas, se o tempo o permitir. O tempo a partir das 12 horas de quinta-feira ou das 17 horas de um dia que anteceda um feriado até às 9 horas de sábado ou do dia útil seguinte não é contado como tempo de atracagem, se tal se verificar. A razão da descarga baseia-se nas quatro ou num número superior de escotilhas utilizáveis. Todavia, caso o número de escotilhas utilizáveis seja inferior ao número mínimo especificado de escotilhas, a razão da descarga será reduzida proporcionalmente.

A *Notice of Readiness* será entregue e aceite após a chegada do navio ao ancoradouro exterior de Chittagong e o tempo de atracagem começa a contar 24 horas depois de a *Notice of Readiness* ter sido entregue durante as horas de expediente, quer os navios estejam atracados ou não. Todavia, no caso de o período da entrega ter sido fixado pela Comissão, o tempo de atracagem não se iniciará antes do primeiro dia do período referido. No porto de descarga, as despesas da passagem de ancoradouro para ancoradouro, de ancoradouro para cais e de cais para cais serão por conta do armador/fretador e o tempo gasto nessas passagens não conta como tempo de atracagem.

Embora os estivadores sejam contratados pelo beneficiário, todas as operações de descarga devem ser efectuadas sob a direcção ou com a aprovação do comandante. Se for necessária qualquer compensação *(trimming)*, tal compensação será por conta do armador.

No ancoradouro de Chittagong, o tempo perdido devido à separação dos navios-mãe das barcaças por causa de forte ondulação e/ou mau tempo não é contado como tempo de atracagem. A contagem do tempo será suspensa no momento em que a barcaça se separa e retomada no momento em que a barcaça é de novo amarrada ao navio-mãe.

5. **Descarga para barcaças no porto de descarga**

Qualquer descarga efectuada no ancoradouro exterior de Chittagong será efectuada pelo beneficiário e por sua conta. Os navios que não puderem entrar no ancoradouro exterior de Chittagong devido a calado excessivo poderão ser descarregados por barcaças no ancoradouro de Kutubdia pelos armadores/fretadores, por sua própria conta, devendo tal descarga para barcaças ser considerada um transbordo e as barcaças nela envolvidas ser descarregadas nos mesmos termos que o navio-mãe; o tempo utilizado na descarga para barcaças em Kutubdia não é contado como tempo de atracagem. Os casos de danos por colisão, caso ocorram, durante a operação de descarga para as barcaças, serão resolvidos directamente entre os armadores dos navios-mãe e os das barcaças (independentemente de terem sido contratadas pelos armadores/fretadores, no caso da descarga para barcaças em Kutubdia, ou pelos beneficiários, no caso de descarga para barcaças no ancoradouro exterior). Na ausência de condições de segurança para atracagem no ancoradouro de Chittagong, quaisquer operações de descarga para barcaças correrão por conta do beneficiário.

O(s) comandante(s) do(s) navio(s) deve(m) cooperar plenamente em todos os momentos com os beneficiários e/ou os seus representantes/agentes/estivadores/contratantes da descarga para barcaças para apressar a descarga. Devem ser fornecidas molhelhas às barcaças para evitar danos.

6. **Sobreestadia/descarga expedita**

Se os navios não forem descarregados à razão aqui estipulada, deve ser paga pelo beneficiário uma penalidade por sobreestadia, à taxa estipulada no contrato de fretamento, até um máximo de 8 000 dólares dos Estados Unidos da América por dia ou parte de dia perdido.

Por tempo de trabalho poupado no porto de descarga, será paga ao beneficiário uma compensação por descarga expedida à taxa de 50 % da taxa de penalidade por sobreestadia, estipulada no contrato de fretamento, até um máximo de 4 000 dólares dos Estados Unidos da América por dia poupado.

As penalidades por sobreestadia ou as compensações por descarga expedita nos portos de descarga, se for caso disso, às taxas acima especificadas, serão pagas, conforme o caso, pelo beneficiário à Comissão ou pela Comissão ao beneficiário. A liquidação dos pagamentos relativos a sobreestadia ou descarga expedita será posteriormente efectuada entre o adjudicatário e a Comissão.

O tempo de atracagem no porto de descarga não é reversível.

7. **Diversos**

As despesas com trabalho extraordinário, se existirem, de pessoal do porto e da alfândega serão da conta da parte (armador/agentes respectivos ou beneficiários/agentes respectivos) que o solicita, mas se for solicitado pelas autoridades portuárias serão da conta do beneficiário/armador na base de 50: 50. As despesas com o trabalho extraordinário dos tripulantes dos navios serão sempre da conta do armador.

No porto de descarga, a abertura/fecho das escotilhas será sempre da conta do armador, não contando o tempo como tempo de atracagem. A primeira abertura e o último fecho das escotilhas no porto de descarga devem ser feitos pelos tripulantes do navio.

Seja qual for o destino das mercadorias encontradas danificadas, devem ser deitadas fora ou destruídas, de acordo com as regras do porto, antes da saída dos navios.

A taxa a pagar ao organismo de gestão dos trabalhadores da doca ou qualquer outra taxa similar é da conta do armador.

No caso de alguns custos *extra* exigidos pelo armador/fretador terem de ser pré-financiados pelo beneficiário, tais custos podem ser directamente pagos pela Comissão, em nome do beneficiário, ao adjudicatário.