I

*(Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad)*

# REGLAMENTO (CE) Nº 1416/96 DE LA COMISIÓN
## de 22 de julio de 1996
## relativo a la entrega de trigo blando en concepto de ayuda alimentaria

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CEE) nº 3972/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, relativo a la política y la gestión de la ayuda alimentaria [1], modificado en último lugar por el Reglamento (CE) nº 1292/96 [2], y, en particular, la letra c) del apartado 1 de su artículo 6,

Considerando que el Reglamento (CEE) nº 1420/87 del Consejo, de 21 de mayo de 1987, por el que se establecen las modalidades de aplicación del Reglamento (CEE) nº 3972/86, relativo a la política y la gestión de la ayuda alimentaria [3], establece la lista de los países y organismos susceptibles de recibir ayuda y determina los criterios generales relativos al transporte de la ayuda alimentaria más allá de la fase fob;

Considerando que, en su Decisión de 22 de octubre de 1992 relativa a la concesión de una ayuda alimentaria en favor de Bangladesh, la Comisión ha concedido a dicho país 75 000 toneladas de cereales que se suministrarán entregadas puerto de desembarque no descargado;

Considerando que procede efectuar dicho suministro con arreglo a las normas previstas en el Reglamento (CEE) nº 2200/87 de la Comisión, de 8 de julio de 1987, por el que se establecen las modalidades generales de movilización en la Comunidad de los productos que se vayan a suministrar en concepto de ayuda alimentaria comunitaria [4], modificado por el Reglamento (CEE) nº 790/91 [5]; que es necesario precisar, en particular, los plazos y condiciones de entrega, así como el procedimiento que deberá seguirse para determinar los gastos que resulten de ello,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

Se abre una licitación para atribuir el suministro de trigo blando en favor de Bangladesh, con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (CEE) nº 2200/87 y a las condiciones que figuran en el Anexo I.

Toda oferta presentada se considerará que ha sido establecida con arreglo a las cargas y obligaciones resultantes de las cláusulas específicas del intercambio de cartas publicadas en parte en el Anexo II, entre la Comisión y el beneficiario. Particularmente, las estadías debieran calcularse en base a un ritmo de descarga de 2 400 toneladas como media al día, de forma que el tiempo adelantado que la Comunidad Europea debiera abonar al beneficiario sea sufragado por el adjudicatario.

Se presupone que el adjudicatario tiene conocimiento de todas las condiciones generales y particulares aplicables y que las ha aceptado. No se considerará escrita ninguna otra condición o reserva contenida en su oferta.

*Artículo 2*

El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas.*

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 22 de julio de 1996.

*Por la Comisión*

Franz FISCHLER

*Miembro de la Comisión*

---

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

*ANEXO I*

LOTES A, B y C

1. **Acciones nºs** (1): 971/95 (A); 972/95 (B); 973/95 (C)
2. **Programa:** 1995
3. **Beneficiario** (2): Bangladesh
4. **Representante del beneficiario:** The Secretary, Ministry of Food, Bangladesh Secretariat, Dhaka/Bangladesh
5. **Lugar o país de destino** (3): Bangladesh
6. **Producto que se moviliza:** trigo blando
7. **Características y calidad de la mercancía** (3): véase el DO nº C 114 de 29. 4. 1991, p. 1 [II A 1a]
8. **Cantidad 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. **Envasado y marcado:** a granel
11. **Modo de movilización del producto:** mercado de la Comunidad
12. **Fase de entrega:** entrega en el puerto de desembarque — no descargado
13. **Puerto de embarque:** —
14. **Puerto de desembarque indicado por el beneficiario:** —
15. **Puerto de desembarque:** Chittagong
16. **Dirección del almacén y, en su caso, puerto de desembarque:** —
17. **Período de puesta a disposición en el puerto de embarque en caso de atribución del abastecimiento en posición puerto de embarque:** A: del 19. 8 al 1. 9. 1996; (B): del 2 al 15. 9. 1996; (C): del 16 al 29. 9. 1996
18. **Fecha límite para el suministro** (6): A: del 30. 9 al 13. 10. 1996; B: del 14 al 27. 10. 1996; C: del 28. 10 al 10. 11. 1996
19. **Procedimiento para determinar los gastos de suministro:** licitación
20. **Fecha en que expira el plazo para la presentación de ofertas:** el 6. 8. 1996, a las 12 horas (hora de Bruselas)
21. **En caso de segunda licitación:**
    a) fecha en que expira el plazo para la presentación de ofertas: el 20. 8. 1996, a las 12 horas (hora de Bruselas)
    b) período de puesta a disposición en el puerto de embarque en caso de atribución del abastecimiento en posición puerto de embarque: A: del 2 al 15. 9. 1996; B: del 16 al 29. 9. 1996; C: del 30. 9 al 13. 10. 1996
    c) fecha límite para el suministro (6): A: del 14 al 27. 10. 1996; B: del 28. 10 al 10. 11. 1996; C: del 11 al 24. 11. 1996
22. **Importe de la garantía de licitación:** 5 ecus/tonelada
23. **Importe de la garantía de entrega:** 10 % del importe de la oferta expresada en ecus
24. **Dirección para enviar las ofertas y las garantías de licitación** (1):

    Bureau de l'aide alimentaire
    À l'attention de Monsieur T. Vestergaard
    Bâtiment Loi 130, bureau 7/46
    Rue de la Loi/Wetstraat 200
    B-1049 Bruxelles/Brussel
    [télex: 25670 AGREC B; fax: (32 2) 296 70 03 / 296 70 04]
25. **Restitución aplicable a solicitud del adjudicatario** (4): restitución aplicable el 26. 7. 1996, establecida por el Reglamento (CE) nº 1206/96 de la Comisión (DO nº L 161 de 29. 6. 1996, p. 28)

*Notas:*

(1) El número de la acción debe reseñarse en toda la correspondencia.

(2) El adjudicatario se pondrá en contacto con el beneficiario, a la mayor brevedad posible, a fin de determinar los documentos de expedición necesarios.

(3) El adjudicatario expedirá al beneficiario un certificado emitido por una instancia oficial que certifique que, para el producto a entregar, se han cumplido las normas en vigor en el Estado miembro de que se trate relativas a la radiación nuclear. El certificado de radiactividad deberá indicar los contenidos en cesio 134 y 137 y en yodo 131.

(4) El Reglamento (CEE) nº 2330/87 de la Comisión (DO nº L 210 de 1. 8. 1987, p. 56), cuya última modificación la constituye el Reglamento (CEE) nº 2226/89 (DO nº L 214 de 25. 7. 1989, p. 10), será aplicable en lo relativo a la restitución por exportación. La fecha contemplada en el artículo 2 del Reglamento antes mencionado será la que figura en el punto 25 del presente Anexo.

El importe de la restitución se convertirá en la moneda nacional mediante el tipo de conversión agrario aplicable el día en que se formalicen los requisitos aduaneros de exportación. Las disposiciones de los artículos 13 a 17 del Reglamento (CEE) nº 1068/93 de la Comisión (DO nº L 108 de 1. 5. 1993, p. 106), cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1053/95 (DO nº L 107 de 12. 5. 1995, p. 4), no se aplicarán a dicho importe.

(5) Delegación de la Comisión a la que el adjudicatario deberá contactar: véase DO nº C 114 de 29. 4. 1991, p. 33.

(6) Véase el segundo párrafo del punto 4 del Anexo II.

*ANEXO II*

El beneficiario descargará las 75 000 toneladas de trigo de acuerdo con las condiciones siguientes.

1. **Clases de buques que se emplearán**

Se prevé que se emplearán tres buques (cargueros de estibada automática). Los buques tendrán como mínimo cuatro escotillas. Los buques contarán con una grúa-cabria para cada una o dos escotillas. Deberán poder entrar en el fondeadero exterior de Chittagong y, tras el necesario gabarraje, poder amarrar en los amarraderos de Chittagong. Para ello, los navíos tendrán una longitud máxima de 610 pies.

Los fletadores o armadores deberán garantizar que todos los oficiales diplomados lleven con ellos a bordo el original de su certificado de aptitud, no caducado, y que la tripulación de todos los buques cumpla estrictamente las normas del Convenio STCW de 1978, a falta de lo cual cualquier retraso del buque correrá por cuenta del armador.

2. **Medios de descarga**

En el puerto de descarga, los buques deberán facilitar, sin que ello suponga gastos para el beneficiario, maquinillas y/o grúas y la energía para manejarlas, martinetes y tiras en buenas condiciones de trabajo y deberán facilitar asimismo suficiente alumbrado para el trabajo nocturno, a bordo, en cubeta y en las bodegas, si fuera necesario. Los buques facilitarán, a su costa, hombres que manipulen las maquinillas en los puertos de carga y descarga.

3. **Información sobre el tiempo de llegada previsto (ETA) de los buques**

Diez días antes de la llegada al puerto de descarga, es decir, Chittagong, el capitán se pondrá en contacto por radio-telégrafo con los representantes del beneficiario, Movements Chittagong (télex 642 237 CMS C BJ) [informando al mismo tiempo a Bengalship Chittagong (télex 66277 BSC BJ) y Movestore Dhaka (télex 642230 CMS BJ)], solicitará instrucciones en relación con la descarga y comunicará el tiempo de llegada previsto y el calado. Las instrucciones de descarga se transmitirán al buque dentro de los cinco días siguientes a la recepción de la solicitud del capitán.

El capitán facilitará la siguiente información a los representantes del beneficiario, es decir, Movements Chittagong, Begalship Chittagong y Movestore Dhaka:

a) al zarpar del puerto de carga, los buques deberán declarar:

   i) la cantidad cargada,

   ii) el calado de llegada, y

   iii) el TPP (tonelaje por pulgada);

b) el ETA al puerto de Chittagong, 10 días antes,

   el ETA al puerto de Chittagong, 5 días antes,

   el ETA al puerto de Chittagong, 72 horas, 48 horas y 24 horas antes.

4. **Ritmo de descarga y cálculo del tiempo en el puerto de descarga**

La carga será descargada por el beneficiario en Chittagong, sin riesgos ni gastos para el buque, a un ritmo de 2 400 toneladas por día de trabajo de 24 horas consecutivas, si el tiempo lo permite. El tiempo comprendido entre las 12 horas del jueves o las 17 de un día víspera de festivo hasta las 9 del sábado o del siguiente día laborable no se contará como plancha, aunque se haya trabajado. El ritmo de descarga se calculará basándose en cuatro escotillas utilizables o más. No obstante, si el número de éstas es inferior al mínimo establecido, el ritmo de descarga se reducirá proporcionalmente.

La notificación deberá ser presentada y aceptada una vez que el buque llegue al fondeadero exterior de Chittagong y la plancha comenzará a contarse 24 horas después de la notificación presentada dentro del horario de oficina, tanto si el buque se encuentra en el amarradero como si no. Sin embargo, cuando la Comisión haya fijado un período para el suministro, la plancha no empezará antes del primer día de dicho período. En el puerto de descarga, el tiempo empleado en desplazarse de fondeadero a fondeadero, de fondeadero a amarradero y de amarradero a amarradero no se contabilizará como plancha, y los gastos correrán a cargo de los armadores o fletadores.

Aunque los estibadores estén nombrados por los beneficiarios, todas las operaciones de descarga se efectuarán bajo la dirección o aprobación del capitán del buque. El tiempo y coste necesarios para la nivelación de la carga correrán por cuenta de los armadores.

El tiempo perdido en el fondeadero de Chittagong para desamarrar una gabarra del buque a causa del oleaje y/o del mal tiempo no se contabilizará como plancha. El tiempo dejará de contabilizarse desde el momento en el que se desamarra la gabarra, y empezará a contabilizarse de nuevo cuando ésta vuelva a ser amarrada al costado del buque.

5. **Gabarraje en el puerto de descarga**

Todo gabarraje que sea necesario en el fondeadero exterior de Chittagong será realizado por los beneficiarios y a ellos se les imputarán el coste y el tiempo empleados en la operación. En el caso de los buques que no puedan entrar en el fondeadero exterior de Chittagong debido a su exceso de calado, los armadores o fletadores podrán efectuar por su cuenta el gabarraje que sea preciso en el fondeadero de Kutubdia. Dicho gabarraje se considerará como transbordo y la descarga de las gabarras empleadas se realizará en condiciones idénticas a las del buque. El tiempo empleado para el gabarraje en Kutubdia no se contabilizará como plancha. Los daños derivados de toda colisión que pueda producirse durante el gabarraje se tratarán directamente entre los armadores o fletadores del buque y de las gabarras (independientemente de que la operación se efectúe por cuenta de los armadores, en el gabarraje de Kutubdia, o de los beneficiarios, en el del fondeadero exterior). En caso de que resulte peligroso fondear en el fondeadero de Chittagong, el gabarraje en Kutubdia correrá por cuenta del beneficiario.

El capitán del buque ofrecerá en todo momento a los beneficiarios y/o a sus representantes, agentes, estibadores o contratistas del gabarraje la ayuda necesaria para acelerar la descarga. Las gabarras facilitarán las defensas adecuadas para evitar daños.

6. **Demora — Diligencia**

Si el buque o buques no efectuaren la descarga al ritmo aquí estipulado, el beneficiario pagará la sobreestadía que corresponda según el coeficiente fijado en el contrato de fletamiento, que en ningún caso podrá sobrepasar un importe máximo de 8 000 dólares estadounidenses por día o parte de día perdido.

Si se empleare menos tiempo en el puerto de descarga, se pagará al beneficiario una prima de diligencia igual al 50 % del coeficiente de sobreestadía estipulado en el contrato de fletamiento, con un importe máximo de 4 000 dólares estadounidenses por día ahorrado.

Los importes que, en su caso y de acuerdo con los criterios indicados, deban pagarse por motivos de sobreestadía o de diligencia en el puerto de descarga serán abonados por los beneficiarios a la Comisión o viceversa. En tal caso, el adjudicatario y la Comisión liquidarán los gastos de sobreestadía o diligencia posteriormente.

La plancha en el puerto de descarga no será reversible.

7. **Varios**

Los gastos derivados de horas extras, si los hubiese, a cuenta del personal del puerto y de las aduanas correrán a cargo de la parte contratante (armador/sus agentes o beneficiario/sus agentes) que las solicite, pero, si las solicitaran las autoridades portuarias, correrán a cargo del beneficiario/armador al 50 %. El tiempo extra de la tripulación correrá siempre a cargo del armador.

La apertura y cierre de las escotillas en el puerto de descarga correrá siempre por cuenta del armador y el tiempo empleado en ello no se contabilizará como plancha. La primera apertura y el último cierre de las escotillas, en el puerto de descarga, serán realizados por la tripulación del buque.

Cualquiera que sea el destino de las mercancías que se deterioren, éstas deberán ser eliminadas o destruidas de acuerdo con las normas del puerto, antes de que zarpen los buques.

La tasa impuesta por el consejo de administración de los cargadores de muelle, o cualquier tasa similar, correrá a cargo del armador.

En caso de que el beneficiario deba adelantar el pago de algunos gastos suplementarios solicitados por el armador/fletador, la Comisión abonará directamente tales gastos al adjudicatario en nombre del beneficiario.