I

(Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité)

RÈGLEMENT (CE) N° 1416/96 DE LA COMMISSION
du 22 juillet 1996
relatif à la livraison de froment tendre au titre de l'aide alimentaire

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CEE) n° 3972/86 du Conseil, du 22 décembre 1986, concernant la politique et la gestion de l'aide alimentaire [1], modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1292/96 [2], et notamment son article 6 paragraphe 1 point c),

considérant que le règlement (CEE) n° 1420/87 du Conseil, du 21 mai 1987, fixant les modalités d'application du règlement (CEE) n° 3972/86 concernant la politique et la gestion de l'aide alimentaire [3], établit la liste des pays et organismes susceptibles de faire l'objet des actions d'aide et détermine les critères généraux relatifs au transport de l'aide alimentaire au-delà du stade fob;

considérant que, par la décision du 22 octobre 1992 relative à l'allocation d'une aide alimentaire en faveur du Bangladesh, la Commission a alloué à ce pays 75 000 tonnes de céréales à fournir rendu port de débarquement, non débarqué;

considérant qu'il y a lieu de procéder à ces fournitures suivant les règles prévues au règlement (CEE) n° 2200/87 de la Commission, du 8 juillet 1987, portant modalités générales de mobilisation dans la Communauté de produits à fournir au titre de l'aide alimentaire communautaire [4], modifié par le règlement (CEE) n° 790/91 [5]; qu'il est nécessaire de préciser notamment les délais et conditions de fourniture ainsi que la procédure à suivre pour déterminer les frais qui en résultent,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Une adjudication est ouverte pour l'attribution d'une fourniture de froment tendre au bénéfice du Bangladesh conformément aux dispositions du règlement (CEE) n° 2200/87 et aux conditions figurant à l'annexe I.

Toute offre présentée est réputée avoir été établie compte tenu des charges et contraintes pouvant résulter des clauses spécifiques de l'échange de lettres entre la Commission et le bénéficiaire publié pour partie à l'annexe II. En particulier, les estaries devraient être fixées sur la base d'une cadence de déchargement de 2 400 tonnes en moyenne par jour, de telle façon que les primes pour déchargement accéléré à payer au bénéficiaire par la Communauté européenne soient prises en charge par l'adjudicataire.

L'adjudicataire est réputé avoir pris connaissance de toutes les conditions générales et particulières applicables et les avoir acceptées. Toute autre condition ou réserve contenue dans son offre est réputée non écrite.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes.*

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 22 juillet 1996.

Par la Commission

Franz FISCHLER

Membre de la Commission

---

[1] JO n° L 370 du 30. 12. 1986, p. 1.
[2] JO n° L 166 du 5. 7. 1996, p. 1.
[3] JO n° L 136 du 26. 5. 1987, p. 1.
[4] JO n° L 204 du 25. 7. 1987, p. 1.
[5] JO n° L 81 du 28. 3. 1991, p. 108.

ANNEXE I

LOTS A, B et C

1. **Actions** (1): n° 971/95 (lot A); n° 972/95 (lot B); n° 973/95 (lot C)
2. **Programme:** 1995
3. **Bénéficiaire** (2): Bangladesh
4. **Représentant du bénéficiaire:** The Secretary, Ministry of Food, Bangladesh Secretariat, Dhaka, Bangladesh
5. **Lieu ou pays de destination** (3): Bangladesh
6. **Produit à mobiliser:** froment tendre
7. **Caractéristiques et qualité de la marchandise** (3): JO n° C 114 du 29. 4. 1991, p. 1 [point II A 1 a)]
8. **Quantité totale:** 75 000 tonnes
9. **Nombre de lots:** 3 (lot A: 25 000 tonnes; lot B: 25 000 tonnes; lot C: 25 000 tonnes)
10. **Conditionnement et marquage:** en vrac
11. **Mode de mobilisation du produit:** marché communautaire
12. **Stade de livraison:** rendu port de débarquement — non débarqué
13. **Port d'embarquement:** —
14. **Port de débarquement indiqué par le bénéficiaire:** —
15. **Port de débarquement:** Chittagong
16. **Adresse du magasin et, le cas échéant, port de débarquement:** —
17. **Période de mise à disposition au port d'embarquement en cas d'attribution de la fourniture au stade port d'embarquement:** lot A: du 19. 8 au 1. 9. 1996; lot B: du 2 au 15. 9. 1996; lot C: du 16 au 29. 9. 1996
18. **Date limite pour la fourniture** (6): lot A: du 30. 9 au 13. 10. 1996; lot B: du 14 au 27. 10. 1996; lot C: du 28. 10 au 10. 11. 1996
19. **Procédure pour déterminer les frais de fourniture:** adjudication
20. **Date de l'expiration du délai pour la présentation des offres:** le 6. 8. 1996, à 12 heures (heure de Bruxelles)
21. **En cas de seconde adjudication:**
    a) date de l'expiration du délai de soumission: le 20. 8. 1996, à 12 heures (heure de Bruxelles)
    b) période de mise à disposition au port d'embarquement en cas d'attribution de la fourniture au stade port d'embarquement: lot A: du 2 au 15. 9. 1996; lot B: du 16 au 29. 9. 1996; lot C: du 30. 9 au 13. 10. 1996
    c) date limite pour la fourniture (6): lot A: du 14 au 27. 10. 1996; lot B: du 28. 10 au 10. 11. 1996; lot C: du 11 au 24. 11. 1996
22. **Montant de la garantie d'adjudication:** 5 écus par tonne
23. **Montant de la garantie de livraison:** 10 % du montant de l'offre libellé en écus
24. **Adresse pour l'envoi des offres et des garanties d'adjudication** (1):

    Bureau de l'aide alimentaire
    À l'attention de Monsieur T. Vestergaard
    Bâtiment «Loi 130», bureau 7/46
    Rue de la loi 200
    B-1049 Bruxelles
    Télex: 25670 AGREC B; télécopieur: (32 2) 296 70 03 / 296 70 04

25. **Restitution applicable sur demande de l'adjudicataire** (4): restitution applicable le 26. 7. 1996, fixée par le règlement (CE) n° 1206/96 de la Commission (JO n° L 161 du 29. 6. 1996, p. 28)

Notes

(1) Le numéro de l'action est à rappeler dans toute correspondance.

(2) L'adjudicataire prend contact avec le bénéficiaire dans les plus brefs délais, en vue de déterminer les documents d'expédition nécessaires.

(3) L'adjudicataire délivre au bénéficiaire un certificat émanant d'une instance officielle et certifiant que, pour le produit à livrer, les normes en vigueur, relatives à la radiation nucléaire, dans l'État membre concerné ne sont pas dépassées. Le certificat de radioactivité doit indiquer la teneur en césiums 134 et 137 et en iode 131.

(4) Le règlement (CEE) n° 2330/87 de la Commission (JO n° L 210 du 1. 8. 1987, p. 56), modifié en dernier lieu par le règlement (CEE) n° 2226/89 (JO n° L 214 du 25. 7. 1989, p. 10), est applicable en ce qui concerne la restitution à l'exportation. La date visée à l'article 2 du règlement précité est celle figurant au point 25 de la présente annexe.

Le montant de la restitution est converti en monnaie nationale au moyen du taux de conversion agricole applicable le jour de l'accomplissement des formalités douanières d'exportation. Les dispositions des articles 13 à 17 du règlement (CEE) n° 1068/93 de la Commission (JO n° L 108 du 1. 5. 1993, p. 106), modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1053/95 (JO n° L 107 du 12. 5. 1995, p. 4), ne sont pas applicables à ce montant.

(5) Délégation de la Commission à contacter par l'adjudicataire: JO n° C 114 du 29. 4. 1991, p. 33.

(6) Voir annexe II point 4 deuxième alinéa.

ANNEXE II

Le bénéficiaire déchargera les 75 000 tonnes de blé aux conditions suivantes.

1. **Type de navire à fixer**

Il est prévu de fixer trois navires (vraquiers à choulage automatique). Les navires doivent avoir au moins quatre cales. Les navires doivent être entièrement équipés et avoir au moins une grue/un mât de charge desservant une ou deux cales. Les navires doivent pouvoir mouiller en rade foraine de Chittagong et, après avoir procédé à l'allégement nécessaire, accoster au port de Chittagong (Chittagong Jetties). À cette fin, les navires doivent avoir une longueur maximale de 610 pieds.

Les affréteurs/armateurs doivent veiller à ce que tous les officiers brevetés détiennent à bord l'original du titre attestant leur compétence et à ce que l'équipage des navires réponde à toutes les dispositions de la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille. Les retards subis à la suite d'un manquement à cette règle seront imputés à l'armateur.

2. **Équipement pour le déchargement**

Au port de déchargement, les navires doivent fournir gratuitement au bénéficiaire des treuils et/ou des grues motorisés et l'énergie pour les faire fonctionner, des chapes et des garants en état de fonctionnement et doivent également fournir un éclairage suffisant, le cas échéant, pour le travail de nuit à bord, sur le pont et dans les cales. Les navires doivent fournir, à leurs propres frais, des treuillistes aux ports de chargement et de déchargement.

3. **Informations concernant l'heure d'arrivée prévue (ETA des navires)**

Le capitaine du navire doit transmettre les demandes de déchargement par radio/câble aux mandataires du bénéficiaire Movements Chittagong — télex: 642237 CMS C BJ — (en informant en même temps Bengalship Chittagong, télex: 66277 BSC BJ, et Movestore Dhaka, télex: 642230 CMS BJ) dix jours avant l'arrivée au port de déchargement, c'est-à-dire Chittagong, en précisant l'heure d'arrivée présumée et le tirant d'eau. Les ordres de déchargement seront transmis aux navires dans les cinq jours qui suivent la réception de la demande du capitaine.

Le capitaine doit avertir les mandataires du bénéficiaire, c'est-à-dire Movements Chittagong, Bengalship Chittagong et Movestore Dhaka:

a) au départ du port d'embarquement en précisant:

i) la quantité chargée

ii) le tirant d'eau d'arrivée

iii) le tonnage par pouce (TPI);

b) 10 jours auparavant: ETA au port de Chittagong

5 jours auparavant: ETA au port de Chittagong

72, 48 et 24 heures auparavant: ETA au port de Chittagong.

4. **Débit de déchargement et décompte des heures passées au port de déchargement**

La cargaison doit être déchargée par le bénéficiaire, à ses risques et à ses frais, au rythme de 2 400 tonnes en moyenne à Chittagong par jour ouvrable, le temps le permettant, de 24 heures consécutives. Les heures à partir de midi le jeudi ou 17 heures la veille d'un jour férié jusqu'à 9 heures le samedi ou le jour ouvrable suivant ne comptent pas comme jours de planche, même si elles sont ouvrées. Le débit de déchargement est basé sur quatre cales utilisables ou sur un nombre supérieur. Néanmoins, si le nombre de cales utilisables est inférieur au nombre minimal fixé, le débit de déchargement sera réduit en proportion.

La lettre d'avis doit être soumise et acceptée après l'arrivée du navire en rade foraine de Chittagong les jours de planche commençant à courir 24 heures après la soumission et l'acceptation de la lettre d'avis pendant les heures de bureau, que le navire ait ou non accosté au quai de déchargement. Toutefois, au cas où une période de livraison a été fixée par la Commission, les jours de planche ne commencent pas avant le premier jour de ladite période. Au port de déchargement, le coût des transferts de mouillage à mouillage, du mouillage au poste ou d'un poste à l'autre sont à charge de l'armateur/affréteur et le temps ainsi utilisé n'intervient pas dans les jours de planche.

Bien que le bénéficiaire nomme son manutentionnaire, le déchargement doit être effectué en accord avec le/sous la direction du capitaine du navire. Tout choulage rendu éventuellement nécessaire est effectué aux frais de l'armateur et pris sur son temps.

Si, en rade foraine de Chittagong, l'allège largue les amarres du navire mère en raison de la houle et/ou du mauvais temps, la totalité du temps perdu n'intervient pas dans le calcul des jours de planche. Le décompte du temps s'interrompra à partir du moment où l'allège a largué ses amarres avec le navire mère et recommencera au moment où celle-ci sera de nouveau amarrée le long du navire mère.

5. **Transport par allèges au port de déchargement**

Tout transport par allèges en rade foraine de Chittagong sera effectué par le bénéficiaire, à ses propres frais et sur son temps. Si les navires sont incapables d'entrer en rade foraine de Chittagong en raison d'un tirant d'eau trop élevé, le transport par allèges peut être effectué à Kutubdia par l'armateur/l'affréteur, à ses propres frais et sur son temps. Dans ce cas, les allèges seront traitées comme des navires de transbordement et seront déchargées aux mêmes conditions que le navire mère, le temps utilisé pour les transports par allèges à Kutubdia n'entrant pas dans le calcul des heures de planche. Les dommages éventuels résultant de collisions pendant les transports par allèges seront réglés directement entre l'armateur du navire mère et ceux des allèges (peu importe à cet égard que celles-ci aient été affrétées par l'armateur ou l'affréteur, dans le cas du transport par allèges à Kutubdia, ou par le bénéficiaire, dans le cas du mouillage en rade foraine de Chittagong). En cas de mouillage peu sûr dans la rade foraine de Chittagong, le transport par allèges à Kutubdia est à la charge du bénéficiaire.

Le capitaine du navire doit, à tout moment, prêter main-forte au bénéficiaire et/ou à ses mandataires/ses représentants/ses manutentionnaires/ses partenaires, pour activer le déchargement. Les allèges doivent être équipées des pare-battage permettant d'éviter toute avarie.

6. **Jours de surestaries/jours de rachat de planche**

Si les navires ne sont pas déchargés au rythme stipulé dans la présente annexe, le bénéficiaire doit payer des surestaries au tarif stipulé dans la charte-partie, ces surestaries étant toutefois plafonnées à 8 000 dollars des États-Unis par jour perdu (au prorata).

Pour les heures de travail économisées au port de déchargement, une prime de célérité doit être payée au bénéficiaire à un tarif correspondant à 50 % de celui des surestaries stipulé dans la charte-partie, ces primes étant toutefois plafonnées à 4 000 dollars des États-Unis par jour économisé.

Les surestaries ou primes de célérité éventuelles au port de déchargement seront payées aux tarifs spécifiés ci-dessus, selon le cas, par le bénéficiaire à la Commission ou par la Commission au bénéficiaire. Le règlement des surestaries ou primes de célérité éventuelles sera réglé ensuite entre l'adjudicataire et la Commission.

Les jours de planche au port de déchargement ne sont pas réversibles.

7. **Divers**

Les heures supplémentaires éventuelles du personnel portuaire et douanier sont à la charge de la partie (armateur/ses représentants ou bénéficiaire/ses représentants) les ayant demandées; par contre, les heures supplémentaires demandées par les autorités portuaires sont à la charge du bénéficiaire/de l'armateur sur une base de 50/50. Les heures supplémentaires de l'équipage du navire sont toujours à la charge de l'armateur.

Dans le port de déchargement, l'ouverture et la fermeture des cales sont à la charge de l'armateur et le temps que prennent ces manœuvres n'est pas assimilé aux heures de planche. La première ouverture et la dernière fermeture des cales dans le port de déchargement doivent être effectuées par l'équipage du navire.

Quelle que soit la destination des marchandises avariées, il faut s'en débarrasser ou les détruire conformément à la réglementation portuaire avant le départ des navires.

La taxe perçue par l'organe directeur des groupements de dockers, ou toute taxe similaire, est à la charge de l'armateur.

Lorsque certains frais supplémentaires exigés par l'armateur/l'affréteur doivent être préfinancés par le bénéficiaire, ces frais peuvent être directement payés, au nom du bénéficiaire, par la Commission à l'adjudicataire.