I

(Atti per i quali la pubblicazione è una condizione di applicabilità)

REGOLAMENTO (CE) N. 1416/96 DELLA COMMISSIONE
del 22 luglio 1996
relativo alla fornitura di frumento tenero a titolo di aiuto alimentare

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 3972/86 del Consiglio, del 22 dicembre 1986, in materia di politica e gestione dell'aiuto alimentare [1], modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1292/96 [2], in particolare l'articolo 6, paragrafo 1, lettera c),

considerando che il regolamento (CEE) n. 1420/87 del Consiglio, del 21 maggio 1987, che fissa le modalità di applicazione del regolamento (CEE) n. 3972/86 in materia di politica e gestione dell'aiuto alimentare [3], stabilisce l'elenco dei paesi e degli organismi che possono beneficiare di azioni di aiuto, nonché i criteri generali relativi al trasporto dell'aiuto alimentare al di là dello stadio fob;

considerando che, con decisione del 22 ottobre 1992 relativa alla concessione di un aiuto alimentare a favore del Bangladesh, la Commissione ha assegnato a questo paese 75 000 t di cereali da fornire reso porto di sbarco non sbarcato;

considerando che occorre effettuare tali forniture conformemente alle norme stabilite dal regolamento (CEE) n. 2200/87 della Commissione, dell'8 luglio 1987, che stabilisce le modalità generali per la mobilitazione, nella Comunità, di prodotti a titolo di aiuto alimentare comunitario [4], modificato dal regolamento (CEE) n. 790/91 [5], che è necessario precisare in particolare i termini e le condizioni di fornitura, nonché la procedura da seguire per determinare le spese che ne derivano,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

È indetta una gara per l'aggiudicazione di una fornitura di frumento tenero a favore del Bangladesh a norma del regolamento (CEE) n. 2200/87 e alle condizioni che figurano nell'allegato I.

Si considera che l'offerta presentata sia stata stabilita tenendo conto degli oneri e dei condizionamenti risultanti dalle clausole specifiche dello scambio di lettere tra la Commissione ed il beneficiario pubblicato in parte all'allegato II. In particolare i giorni di stallia dovrebbero essere fissati in base ad un tempo medio di scarico di 2 400 t al giorno in modo che i premi di scarico accelerato da pagare al beneficiario dalla Comunità europea siano presi a carico dall'aggiudicatario.

Si considera che l'aggiudicatario abbia preso conoscenza di tutte le condizioni generali e particolari applicabili e che le abbia accettate. Non vengono prese in considerazione eventuali altre condizioni o riserve contenute nella sua offerta.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee.*

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 22 luglio 1996.

Per la Commissione

Franz FISCHLER

Membro della Commissione

---

(1) GU n. L 370 del 30. 12. 1986, pag. 1.
(2) GU n. L 166 del 5. 7. 1996, pag. 1.
(3) GU n. L 136 del 26. 5. 1987, pag. 1.
(4) GU n. L 204 del 25. 7. 1987, pag. 1.
(5) GU n. L 81 del 28. 3. 1991, pag. 108.

ALLEGATO I

LOTTI A, B e C

1. **Azioni n.** (1): *971/95* (A); *972/95* (B); *973/95* (C).
2. **Programma:** *1995*.
3. **Beneficiario** (2): Bangladesh.
4. **Rappresentante del beneficiario:** The Secretary, Ministry of Food, Bangladesh Secretariat, Dhaka, Bangladesh.
5. **Luogo o paese di destinazione** (3): Bangladesh.
6. **Prodotto da mobilitare:** frumento tenero.
7. **Caratteristiche e qualità della merce** (3): vedi GU n. C 114 del 29. 4. 1991, pag. 1 [II.A.1.a)].
8. **Quantitativo globale:** *75 000* t.
9. **Numero dei lotti:** 3 (lotto A: 25 000 t; lotto B: 25 000 t; lotto C: 25 000 t).
10. **Condizionamento e marcatura:** alla rinfusa.
11. **Modo di mobilitazione del prodotto:** sul mercato della Comunità.
12. **Stadio di fornitura:** reso porto di sbarco — merce non sbarcata.
13. **Porto d'imbarco:** —
14. **Porto di sbarco indicato dal beneficiario:** —
15. **Porto di sbarco:** Chittagong.
16. **Indirizzo del magazzino e, se del caso, porto di sbarco:** —
17. **Periodo di messa a disposizione al porto d'imbarco in caso di attribuzione della fornitura allo stadio porto di imbarco:** A: dal 19. 8 all'1. 9. 1996; B: dal 2 al 15. 9. 1996; C: dal 16 al 29. 9. 1996.
18. **Data limite per la fornitura** (6): A: dal 30. 9 al 13. 10. 1996; B: dal 14 al 27. 10. 1996; C: dal 28. 10 al 10. 11. 1996.
19. **Procedura per determinare le spese di fornitura:** gara.
20. **Scadenza per la presentazione delle offerte:** 6. 8. 1996, ore 12 (ora di Bruxelles).
21. **In caso di seconda gara:**
    a) scadenza per la presentazione delle offerte: 20. 8. 1996, ore 12 (ora di Bruxelles);
    b) periodo di messa a disposizione al porto d'imbarco in caso di attribuzione della fornitura allo stadio porto di imbarco: A: dal 2 al 15. 9. 1996; B: dal 16 al 29. 9. 1996; C: dal 30. 9 al 13. 10. 1996;
    c) data limite per la fornitura (6): A: dal 14 al 27. 10. 1996; B: dal 28. 10 al 10. 11. 1996; C: dall'11 al 24. 11. 1996.
22. **Importo della garanzia di gara:** 5 ECU/t.
23. **Importo della garanzia di fornitura:** 10 % dell'importo dell'offerta espressa in ecu.
24. **Indirizzo a cui inviare le offerte e le garanzie di gara** (4): 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. [Telex: 25670 AGREC B; telefax: (32-2) 296 70 03 / 296 70 04].
25. **Restituzione su richiesta dell'aggiudicatario** (4): Restituzione applicabile il 26. 7. 1996, fissata dal regolamento (CE) n. 1206/96 della Commissione (GU n. L 161 del 29. 6. 1996, pag. 28).

Note

(1) Il numero dell'azione è da citare in tutta la corrispondenza.

(2) L'aggiudicatario si mette in contatto con il beneficiario quanto prima per stabilire i documenti di spedizione necessari.

(3) L'aggiudicatario rilascia al beneficiario un certificato redatto da un organismo ufficiale da cui risulti che, per il prodotto da consegnare, le norme in vigore, per quanto concerne la radiazione nucleare nello Stato membro in questione, non sono superate. Nel certificato di radioattività occorre indicare il tenore del cesio 134 e 137 e dello iodio 131.

(4) Il regolamento (CEE) n. 2330/87 della Commissione (GU n. L 210 dell'1. 8. 1987, pag. 56), modificato da ultimo dal regolamento (CEE) n. 2226/89 (GU n. L 214 del 25. 7. 1989, pag. 10), si applica alle restituzioni all'esportazione. La data di cui all'articolo 2 del citato regolamento corrisponde a quella di cui al punto 25 del presente allegato.

L'importo della restituzione è convertito in moneta nazionale mediante il tasso di conversione agricolo in vigore il giorno dell'espletamento delle formalità doganali di esportazione. Non si applicano a tale importo le disposizioni di cui agli articoli da 13 a 17 del regolamento (CEE) n. 1068/93 della Commissione (GU n. L 108 dell'1. 5. 1993, pag. 106), modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1053/95 (GU n. L 107 del 12. 5. 1995, pag. 4).

(5) Delegazione della Commissione che l'aggiudicatario deve contattare: GU n. C 114 del 29. 4. 1991, pag. 33.

(6) Vedasi allegato II, punto 4, secondo comma.

ALLEGATO II

Il destinatario deve scaricare le 75 000 t di frumento nel rispetto delle modalità sotto precisate.

1. **Tipo di navi da utilizzare**

È prevista l'utilizzazione di tre navi (navi da trasporto di merci alla rinfusa autostivatrici). Le navi devono essere provviste di almeno quattro portelloni. Le navi devono essere munite di almeno una gru/albero di carico per uno o due portelloni. Le navi devono essere in grado di accedere all'ancoraggio fuori rada di Chittagong e da lì, dopo le necessarie operazioni di alleggio, raggiungere le banchine di Chittagong (Chittagong Jetties) e ivi ormeggiarsi. A tale fine, le navi devono avere una lunghezza non superiore a 610 piedi.

Il noleggiatore/armatore deve provvedere a che tutti gli ufficiali portino con sé a bordo l'originale del certificato di idoneità e che le navi siano armate osservando scrupolosamente la convenzione STCW del 1978; in caso di mancata osservanza di detta convenzione gli eventuali ritardi sono a carico dell'armatore.

2. **Impianti di scarico**

Le navi devono fornire nel porto di scarico, senza spese per il destinatario, verricelli e/o gru, nonché l'energia necessaria per il loro funzionamento, e paranchi e tiranti in buone condizioni di funzionamento, oltre all'energia occorrente per fornire illuminazione sufficiente per l'eventuale lavoro notturno a bordo, sul ponte e nelle stive. Occorrono inoltre battelli per trasportare, a loro spese, gli addetti alle gru ai porti di carico e di scarico.

3. **Comunicazione dell'ora stimata di arrivo delle navi (ETA)**

Il comandante della nave deve trasmettere, tramite radiomessaggio/cablogramma ai rappresentanti del destinatario, ossia a Movements Chittagong, telex 642237 CMS C BJ (dandone contemporaneamente informazione a Bengalship Chittagong, telex 66277 BSC BJ, e Movestore Dhaka, telex 642230 CMS BJ), le domande per lo scarico, dieci giorni prima dell'arrivo al porto di scarico, ossia a Chittagong, precisando l'ora stimata di arrivo e il pescaggio. Le necessarie istruzioni per lo scarico saranno trasmesse alle navi entro cinque giorni dalla ricezione della richiesta del comandante. Quest'ultimo deve fornire ai rappresentanti del destinatario — Movements Chittagong, Bengalship Chittagong e Movestore Dhaka — le seguenti informazioni:

a) alla partenza dal porto di caricamento:

   i) quantitativo caricato,

   ii) pescaggio all'arrivo,

   iii) T. P. I. (tonnellate per pollice);

b) 10 giorni prima: ETA nel porto di Chittagong,

   5 giorni prima: ETA nel porto di Chittagong,

   72 ore, 48 ore e 24 ore prima: ETA nel porto di Chittagong.

4. **Ritmo delle operazioni di scarico e calcolo della permanenza nel porto di scarico**

Il destinatario o consegnatario deve provvedere allo scarico della merce a Chittagong senza rischi o spese a carico delle navi, al ritmo di 2 400 t per giorno lavorativo di 24 ore consecutive, se il tempo lo permette. Non viene tenuto conto del periodo di tempo compreso tra le ore 12,00 del giovedì o le ore 17,00 del giorno precedente un giorno festivo e le ore 9,00 del sabato o del giorno successivo lavorativo anche se lavorato. Il ritmo di scarico è calcolato basandosi sull'ipotesi che siano in funzione almeno quattro o più portelloni. Qualora il numero di portelloni accessibili sia inferiore al numero minimo sopra specificato, il ritmo di scarico sarà ridotto in proporzione.

La dichiarazione del comandante di essere pronto allo scarico deve essere presentata e accettata dopo l'arrivo della nave all'ancoraggio fuori rada di Chittagong durante le ore d'ufficio e la stallia decorre 24 ore dopo, indipendentemente dal fatto che la nave sia o non sia all'ormeggio. Tuttavia, qualora la Commissione abbia determinato un periodo di consegna, la stallia non ha inizio prima del primo giorno di detto periodo. Nel porto di scarico, le spese per gli spostamenti da rada a rada, dalla rada alla banchina e da banchina a banchina sono a carico degli armatori/noleggiatori ed il tempo impiegato per tali spostamenti non è considerato come stallia.

Tutte le operazioni di scarico devono essere effettuate sotto la direzione o con l'approvazione del comandante, anche se gli stivatori sono assunti dai destinatari o consegnatari. Il tempo necessario e le spese per il riassetto del carico sono a carico degli armatori.

Se negli ancoraggi di Chittagong, a causa di mare lungo e/o di cattivo tempo, si rende necessaria l'utilizzazione di una chiatta di alleggio per disormeggiare la nave, il tempo perduto non viene calcolato come stallia. Il conteggio del tempo viene sospeso dal momento in cui la chiatta d'alleggio viene disormeggiata e ricomincia nel momento in cui la chiatta viene riormeggiata sottobordo alla nave.

5. **Alleggio presso il porto di scarico**

Le necessarie operazioni di alleggio nell'ancoraggio fuori rada di Chittagong saranno effettuate dai destinatari o consegnatari e le spese nonché il tempo impiegato saranno a loro carico. Per le navi che non fossero in grado di accedere all'ancoraggio fuori rada di Chittagong a causa del pescaggio eccessivo, l'alleggio può essere effettuato nell'ancoraggio di Kutubdia dai noleggiatori/armatori a loro spese; in tal caso l'alleggio viene considerato come trasbordo e le chiatte impiegate devono essere scaricate alle stesse condizioni previste per la nave; il tempo impiegato per l'alleggio effettuato a Kutubdia non viene conteggiato come stallia. Eventuali danni provocati da collisioni durante le operazioni di alleggio saranno regolati direttamente tra armatori delle navi e proprietari delle chiatte (anche nel caso in cui queste vengano impiegate sia dagli armatori/noleggiatori per l'alleggio a Kutubdia, sia dai destinatari o consegnatari per l'alleggio nell'ancoraggio fuori rada). Qualora l'ancoraggio a Chittagong sia pericoloso, l'eventuale alleggio a Kutubdia è a carico del beneficiario.

I comandanti delle navi dovranno sempre offrire la massima cooperazione ai destinatari o consegnatari e/o loro rappresentanti/agenti/stivatori/impresari incaricati dell'alleggio, in modo da accelerare le operazioni di scarico. Le chiatte di alleggio dovranno essere munite di parabordi adeguati, in modo da evitare danni.

6. **Controstallia/esecuzione rapida**

Qualora le navi non vengano scaricate al ritmo sopra indicato, il destinatario o consegnatario sarà tenuto a pagare le spese di controstallia al tasso stipulato nel contratto di noleggio, fino a concorrenza di un importo massimo di 8 000 dollari statunitensi per ogni giorno o parte di giorno perduto.

Per le ore di lavoro risparmiate nel porto di scarico verrà versato al destinatario o consegnatario un compenso per esecuzione rapida, di importo pari al 50 % delle spese di controstallia stipulato nel contratto di noleggio, fino a concorrenza di un importo massimo di 4 000 dollari statunitensi per ogni giorno risparmiato.

Le eventuali spese di controstallia o gli eventuali compensi per l'esecuzione rapida nel porto di scarico verranno pagati, a seconda dei casi e ai tassi sopra indicati, dal destinatario o consegnatario alla Commissione o dalla Commissione al destinatario o consegnatario. Successivamente la Commissione si accorderà con l'aggiudicatario per il pagamento delle eventuali spese di controstallia o di esecuzione rapida.

La stallia nel porto di scarico non è considerata reversibile.

7. **Varie**

Gli eventuali importi dovuti per lavoro straordinario al personale portuale e ai funzionari doganali saranno a carico della controparte (armatore/suoi agenti o destinatario o consegnatario/suoi agenti) che ha richiesto tale lavoro straordinario; qualora invece tali prestazioni siano richieste dalle autorità portuali, gli importi relativi saranno a carico del destinatario o consegnatario o dell'armatore, nella misura, rispettivamente, del 50 % ciascuno. Gli importi per lavoro straordinario prestato dall'equipaggio delle navi sono comunque a carico dell'armatore.

Le operazioni di apertura e chiusura dei portelloni nel porto di scarico sono tutte a carico dell'armatore e il tempo necessario non è compreso nella stallia. L'apertura iniziale e la chiusura finale dei portelloni nel porto di scarico devono essere effettuate dall'equipaggio della nave.

Qualunque sia la loro destinazione, le merci che risultano danneggiate debbono essere eliminate o distrutte conformemente alle norme portuali prima della partenza delle navi.

Le tasse riscosse dalle organizzazioni di categoria dei lavoratori portuali, o qualsiasi altra tassa similare sono a carico dell'armatore.

Qualora il destinatario debba anticipare l'importo di eventuali costi supplementari richiesti dall'armatore/noleggiatore, la Commissione può versare direttamente all'aggiudicatario i relativi importi a nome del destinatario.