

REGLAMENTO (CEE) Nº 2260/91 DE LA COMISIÓN

de 26 de julio de 1991

relativo a la entrega de trigo blando a la República Popular de Bangladesh en concepto de ayuda alimentaria

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica 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 (CEE) nº 1930/90 ⁽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 sus Decisiones de 3 de mayo y de 5 de junio de 1991 relativas a la concesión de una ayuda alimentaria en favor de Bangladesh, la Comisión ha concedido a dicho país 45 000 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 2 000 toneladas como media al día, de forma que el tiempo adelantado que la Comunidad Económica 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 26 de julio de 1991.

Por la Comisión

Ray MAC SHARRY

Miembro de la Comisión⁽¹⁾ DO nº L 370 de 30. 12. 1986, p. 1.⁽²⁾ DO nº L 174 de 7. 7. 1990, p. 6.⁽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 y B

1. **Acciones n.ºs** (1): 587/91 (lote A), 588/91 (lote B)
2. **Programa** : 1991
3. **Beneficiario** (2): Bangladesh
4. **Representante del beneficiario** (2): The Secretary, Ministry of Food, Bangladesh Secretariat, Dhaka/Bangladesh
5. **Lugar o país de destino** : Bangladesh
6. **Producto que se moviliza** : trigo blando
7. **Características y calidad de la mercancía** (3): véase la lista publicada en el DO nº C 114 de 29. 4. 1991, p. 1 (en II A 1a)
8. **Cantidad total** : 45 000 toneladas
9. **Número de lotes** : 2 (lote A: 22 500 toneladas; lote B: 22 500 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 y/o Mongla
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** : del 26. 8 al 13. 9. 1991
18. **Fecha límite para el suministro** : el 11. 10. 1991
19. **Procedimiento para determinar los gastos de suministro** : licitación
20. **Fecha en que expira el plazo para la presentación de ofertas** : el 13. 8. 1991, a las 12 horas
21. **A. En caso de segunda licitación** :
 - a) fecha en que expira el plazo para la presentación de ofertas : el 20. 8. 1991 a las 12 horas
 - b) período de puesta a disposición en el puerto de embarque en caso de atribución del abastecimiento en posición puerto de embarque : del 2 al 20. 9. 1991
 - c) fecha límite para el suministro : el 18. 10. 1991**B. En caso de tercera licitación** :
 - a) fecha en que expira el plazo para la presentación de ofertas : el 27. 8. 1991, a las 12 horas
 - b) período de puesta a disposición en el puerto de embarque en caso de atribución del abastecimiento en posición puerto de embarque : del 9 al 27. 9. 1991
 - c) fecha límite para el suministro : el 25. 10. 1991
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** (4):

Bureau de l'aide alimentaire
à l'attention de Monsieur N. Arend
bâtiment Loi 120, bureau 7/42
200, rue de la Loi
B-1049 Bruxelles
(téléx: AGREC 22037 B o 25670 B)
25. **Restitución aplicable a solicitud del adjudicatario** (5): restitución aplicable el 31. 7. 1991, establecida por el Reglamento (CEE) nº 1778/91 (DO nº L 158 de 22. 6. 1991, p. 69)

Notas:

- (¹) El número de la acción debe reseñarse en toda la correspondencia.
- (²) Delegado de la Comisión al que el adjudicatario deberá contactar: véase la lista publicada en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* nº C 114 de 29. 4. 1991, p. 33.
- (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 el contenido en cesio 134 y 137.
- (⁴) A fin de no congestionar el télex, se ruega a los licitadores que presenten, antes de la fecha y la hora fijadas en el punto 20 del presente Anexo, la prueba del depósito de la fianza de licitación contemplada en la letra a) del apartado 4 del artículo 7 del Reglamento (CEE) nº 2200/87, preferentemente:
— mediante portador al despacho contemplado en el punto 24 del presente Anexo,
— por telecopiadora a uno de los números siguientes de Bruselas:
— 235 01 32, 236 10 97, 235 01 30, 236 20 05, 236 33 04.
- (⁵) 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 por lo que respecta a la restitución de la exportación y, eventualmente, a los montantes compensatorios monetarios y adhesión, al tipo representativo y al coeficiente monetario. La fecha contemplada en el artículo 2 del Reglamento antes mencionado será la contemplada en el punto 25 del presente Anexo.
- (⁶) El adjudicatario se pondrá en contacto lo antes posible con el beneficiario con el fin de determinar los documentos de expedición necesarios y su distribución.

ANEXO II

ASIGNACIÓN A BANGLADESH DE UNA AYUDA ALIMENTARIA DE URGENCIA

1. Condiciones de descarga

El « beneficiario » descargará las 45 000 toneladas de trigo de acuerdo con las condiciones siguientes :

2. Clases de buques que se emplearán

Se prevé que se emplearán dos buques (cargueros de estibada automática), cada uno de los cuales cargará 22 500 toneladas de trigo. Los buques tendrán como mínimo tres escotillas, cada una provista, al menos, de un grúa-cabria (con una capacidad mínima de elevación de 10 toneladas). Deberán poder entrar en el fondeadero exterior de Chittagong y, tras el necesario gabarraje y a elección del receptor, poder amarrar en los amarraderos de Chittagong, desde donde zarparán para Mongla con objeto de finalizar la descarga, bien directamente o tras haber descargado la cantidad requerida y alcanzado el calado admisible. Los buques que, debido a su excesiva eslora, no puedan entrar en el puerto de Chittagong tras haber alcanzado el calado admisible para fondear en los amarraderos del puerto de Chittagong o en el amarradero donde estén los silos, podrán efectuar el gabarraje necesario para alcanzar el calado admisible en el puerto de Mongla. El tiempo empleado en realizar el gabarraje suplementario, así como los costes resultantes, se imputarán a los armadores.

3. Medios de descarga

En los puertos de descarga, los buques deberán facilitar, sin que ello suponga gastos para el beneficiario, maquinillas y/o grúas y la energía para manejarlas, martinets 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.

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

Diez días antes de la llegada al primer 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, Bengalship 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 aproximado al puerto de Chittagong, 10 días antes,
el ETA aproximado al puerto de Chittagong, 5 días antes,
el ETA definitivo al puerto de Chittagong, 72 horas antes,
el ETA definitivo al puerto de Chittagong, 48 horas antes y
el ETA definitivo al puerto de Chittagong, 24 horas antes.

5. Lugares de descarga

Se prevé que, a elección del beneficiario y dependiendo de que se haya alcanzado el calado admisible en Mongla, podrá descargarse en este último lugar hasta el 60 %, como máximo, de la cantidad que figure en el conocimiento de embarque. Todo gabarraje que deba realizarse en el fondeadero exterior de Chittagong para alcanzar el calado admisible en Mongla lo llevará a cabo el beneficiario, a quien se imputará el tiempo empleado y los costes ocasionados (incluido, en su caso, el flete de gabarras desde el fondeadero exterior de Chittagong hasta Mongla).

6. Ritmo de descarga y cálculo del tiempo en el puerto o puertos de descarga

La carga será descargada por el beneficiario en Chittagong y Mongla, sin riesgos ni gastos para el buque, a un ritmo de 2 000 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 tres escotillas utilizables o más ; no obstante, si el número de éstas es inferior a tres 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 o a la estación piloto de Mongla (Hiron Point), 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. En los puertos de descarga, el tiempo empleado en desplazarse de fondeadero a amarradero, de fondeadero a amarradero, de amarradero a amarradero y de puerto a puerto no se contabilizará como plancha, y los gastos correrán a cargo de los armadores.

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 y/o en el de Mongla 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 desamarre la gabarra, y empezará a contabilizarse de nuevo cuando ésta vuelva a ser amarrada al costado del buque.

7. 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 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 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).

El capitán del buque o buques 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.

8. Pagos

Con arreglo al presente Anexo, la Comisión pagará al beneficiario del modo siguiente :

- a) . . .
- b) . . .
- c) En el caso de falta, de coordinación o de medios entre el suministrador y el beneficiario, sin que ninguno de ellos sea responsable, la Comisión adoptará las medidas adecuadas y oportunas para financiar las operaciones.
- d) En el caso de que el beneficiario tenga que financiar previamente algún coste extra solicitado por el suministrador, la Comisión podrá pagar directamente dicho coste, en nombre del beneficiario al mencionado suministrador.

9. 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 5 000 dólares USA por día o parte de día perdido.

Si se empleare menos tiempo en el puerto o puertos 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 2 500 dólares USA 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 o puertos de descarga serán abonados por los beneficiarios a la Comisión o viceversa.

La plancha en el puerto o puertos de descarga no será reversible.

10. 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 primera apertura y el último cierre de las escotillas, en cada puerto de descarga, serán realizados, en todo momento, por la tripulación del buque, fuera de plancha.

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