

RÈGLEMENT (CEE) N° 2260/91 DE LA COMMISSION

du 26 juillet 1991

**relatif à la livraison de froment tendre à la république populaire du Bangladesh
au titre de l'aide alimentaire**

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique 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 (CEE) n° 1930/90 ⁽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 ses décisions du 3 mai et du 5 juin 1991 relatives à l'allocation d'une aide alimentaire en faveur du Bangladesh, la Commission a alloué à ce pays 45 000 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 dans 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 base d'une cadence de déchargement de 2 000 tonnes en moyenne par jour, de telle façon que les primes pour déchargement accéléré à payer au bénéficiaire par la Communauté économique 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 26 juillet 1991.

Par la Commission

Ray MAC SHARRY

Membre de la Commission⁽¹⁾ JO n° L 370 du 30. 12. 1986, p. 1.⁽²⁾ JO n° L 174 du 7. 7. 1990, p. 6.⁽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 et B

1. **Actions** (1): n° 587/91 (lot A) et n° 588/91 (lot B).
2. **Programme**: 1991.
3. **Bénéficiaire** (2): Bangladesh.
4. **Représentant du bénéficiaire** (2): The Secretary, Ministry of Food, Bangladesh Secretariat, Dhaka, Bangladesh.
5. **Lieu ou pays de destination**: Bangladesh.
6. **Produit à mobiliser**: froment tendre.
7. **Caractéristiques et qualité de la marchandise** (3): voir JO n° C 114 du 29. 4. 1991, p. 1 [sous II. A.1.a)].
8. **Quantité totale**: 45 000 tonnes.
9. **Nombre de lots**: 2 (lot A: 22 500 tonnes; lot B: 22 500 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 et/ou Mongla.
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**: du 26. 8 au 13. 9. 1991.
18. **Date limite pour la fourniture**: le 11. 10. 1991.
19. **Procédure pour déterminer les frais de fourniture**: adjudication.
20. **Date de l'expiration du délai pour la présentation des offres**: le 13. 8. 1991, à 12 heures.
- 21 A. **En cas de seconde présentation des offres**:
 - a) date de l'expiration du délai de soumission: le 20. 8. 1991, à 12 heures;
 - b) période de mise à disposition au port d'embarquement en cas d'attribution de la fourniture au stade port d'embarquement: du 2 au 20. 9. 1991;
 - c) date limite pour la fourniture: 18. 10. 1991.
- 21 B. **En cas de troisième présentation des offres**:
 - a) date de l'expiration du délai de soumission: le 27. 8. 1991, à 12 heures;
 - b) période de mise à disposition au port d'embarquement en cas d'attribution de la fourniture au stade port d'embarquement: du 9 au 27. 9. 1991;
 - c) date limite pour la fourniture: le 25. 10. 1991.
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** (4):

Bureau de l'aide alimentaire
À l'attention de Monsieur N. Arend
Bâtiment « Loi 120 », bureau 7/42
Rue de la loi 200
B-1049 Bruxelles
(téléc: 22037 AGREC B ou 25670 AGREC B).
25. **Restitution applicable sur demande de l'adjudicataire** (5): restitution applicable le 31. 7. 1991, fixée par le règlement (CEE) n° 1778/91 de la Commission (JO n° L 158 du 22. 6. 1991, p. 69).

Notes

- (¹) Le numéro de l'action est à rappeler dans toute correspondance.
- (²) Délégué de la Commission à contacter par l'adjudicataire : voir liste publiée au *Journal officiel des Communautés européennes* n° C 114 du 29 avril 1991, page 33.
- (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.
- (⁴) Afin de ne pas encombrer le télex, les soumissionnaires sont priés de fournir, avant la date et l'heure fixées au point 20 de la présente annexe, la preuve de la constitution de la garantie d'adjudication visée à l'article 7 paragraphe 4 point a) du règlement (CEE) n° 2200/87, de préférence :
— soit par porteur au bureau visé au point 24 de la présente annexe,
— soit par télécopieur à un des numéros suivants à Bruxelles :
— 235 01 30,
— 235 01 32,
— 236 10 97,
— 236 20 05,
— 236 33 04.
- (⁵) 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 et le cas échéant les montants compensatoires monétaires et « adhésion », le taux représentatif et le coefficient monétaire. La date visée à l'article 2 du règlement précité est celle figurant au point 25 de la présente annexe.
- (⁶) L'adjudicataire prend contact avec le bénéficiaire dans les plus brefs délais afin de déterminer les documents d'expédition nécessaires et leur distribution.

ANNEXE II

ALLOCATION D'UNE AIDE ALIMENTAIRE D'URGENCE AU BANGLADESH

1. Conditions de déchargement

Le bénéficiaire déchargera les 45 000 tonnes de blé aux conditions suivantes.

2. Type de navire à fixer

Il est prévu de fixer deux navires (vraquiers à choulage automatique), chacun transportant environ 22 500 tonnes de blé. Les navires devraient avoir au moins trois cales et être gréés avec au moins une grue/un mât de charge d'une capacité de levage de 10 tonnes au minimum par cale. Les navires doivent pouvoir mouiller en rade foraine de Chittagong et, après avoir procédé à l'acconage nécessaire, accoster, au choix du bénéficiaire, au port de Chittagong (Chittagong Jetties) et, après déchargement de la quantité requise jusqu'à atteindre le tirant d'eau, appareiller pour Mongla pour y achever le déchargement ou appareiller directement pour Mongla pour y achever le déchargement. Pour les bateaux se trouvant dans l'impossibilité d'entrer au port de Chittagong après s'être mis au tirant d'eau autorisé pour accoster à Chittagong Silo Jetty ou aux Chittagong Port Jetties à cause de leur trop grande longueur, il peut être procédé à un acconage supplémentaire jusqu'à atteindre le tirant d'eau autorisé dans le port de Mongla. Cet acconage supplémentaire s'effectue aux frais et sur le temps des armateurs.

3. Équipement pour le déchargement

Aux ports de déchargement, les navires doivent fournir gratuitement au bénéficiaire des treuils et/ou des grues motorisés, 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.

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

Le capitaine du navire doit transmettre les ordres 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 premier port de déchargement, c'est-à-dire Chittagong, en précisant l'heure d'arrivée 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 ;

b) 10 jours auparavant : ETA provisoire au port de Chittagong,
5 jours auparavant : ETA provisoire au port de Chittagong,
72 heures auparavant : ETA définitive au port de Chittagong,
48 heures auparavant : ETA définitive au port de Chittagong,
24 heures auparavant : ETA définitive au port de Chittagong.

5. Lieux de déchargement

Il est prévu que, selon le choix du bénéficiaire, et sous réserve que le tirant d'eau autorisé pour Mongla soit respecté, 60 % au maximum de la quantité figurant sur le connaissement puisse être déchargé à Mongla. Tout acconage en rade foraine de Chittagong en vue d'atteindre le tirant d'eau autorisé pour Mongla sera effectué par le bénéficiaire, sur le temps et aux frais de ce dernier (y compris éventuellement le fret relatif à des allèges utilisées entre la rade foraine de Chittagong et Mongla).

6. Débit de déchargement et décompte des heures passées au(x) port(s) de déchargement

La cargaison doit être déchargée par le bénéficiaire, à ses risques et à ses frais, au rythme de 2 000 tonnes en moyenne, respectivement à Chittagong et Mongla, par jour ouvrable, le temps permettant, de 24 heures consécutives. Les heures à partir de midi le jeudi et 17 heures la veille d'un jour férié jusqu'à 9 heures le samedi ou le jour ouvrable suivant ne comptent pas, même si elles sont ouvrées. Le débit de déchargement est basé sur trois cales utilisables ou plus. Néanmoins, si le nombre de cales utilisables est inférieur à trois, 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 ou à Mongla Pilot Station (Hiron Point), les jours de planches 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. Aux ports de déchargement, le coût des transferts de mouillage à mouillage, du mouillage au poste, d'un poste à l'autre ou d'un port à l'autre sont à charge de l'armateur/affréteur et le temps ainsi utilisé n'intervient pas dans les jours de planches.

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 et/ou au mouillage de Mongla, 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 planches. Le décompte du temps s'interrompt 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.

7. 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'adjudicataire, 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 n'entrant pas dans le calcul des heures de planches. Les dommages éventuels résultant de collisions pendant les transports par allèges seront réglés directement entre l'armateur du navire-mère et ceux des allèges, en dépit du fait 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.

Le capitaine des navires doit, à tout moment, prêter main-forte au bénéficiaire et/ou à ses mandataires/ses représentants/ses manutentionnaires/ses partenaires, pour activer le déchargement. Le bénéficiaire/son représentant/ son mandataire/ses agents doivent fournir aux allèges les pare-battage permettant d'éviter toute avarie.

8. Paiement

Le paiement par la Commission au bénéficiaire au titre de la présente annexe sera échelonné comme suit.

- a) ...
- b) ...
- c) En l'absence d'installations ou de coordination entre le fournisseur et le bénéficiaire sans qu'aucune faute n'incombe à aucune des parties, la Commission adopte des mesures spécifiques et adéquates pour le financement des opérations.
- d) Dans l'éventualité où certains frais supplémentaires exigés par le fournisseur doivent être préfinancés par le bénéficiaire, ces frais peuvent être directement payés en son nom par la Commission audit fournisseur.

9. 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 5 000 dollars des États-Unis d'Amérique par jour perdu (au prorata).

Pour les heures de travail économisées au(x) port(s) 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 surestaries étant toutefois plafonnées à 2 500 dollars des États-Unis d'Amérique par jour économisé.

Les surestaries ou primes de célérité éventuelles aux ports de déchargement seront payées aux tarifs spécifiés ci-avant, selon le cas, par le bénéficiaire à la Commission ou par la Commission au bénéficiaire.

Les jours de planches aux ports de déchargement ne sont pas réversibles.

10. Divers

Les heures supplémentaires éventuelles du personnel portuaire et douanier sont à 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 charge du bénéficiaire/de l'armateur sur une base 50/50. Les heures supplémentaires de l'équipage du navire sont toujours à charge de l'armateur.

La première ouverture et la dernière fermeture des cales dans chaque port de déchargement doivent être effectuées par l'équipage du navire n'importe quand en dehors des heures de planche.

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