

**VERORDNUNG (EG) Nr. 2590/95 DER KOMMISSION**  
**vom 6. November 1995**  
**über die Lieferung von Weichweizen im Rahmen der Nahrungsmittelhilfe**

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN  
GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen  
Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 3972/86 des Rates  
vom 22. Dezember 1986 über die Nahrungsmittelhilfe-  
politik und -verwaltung<sup>(1)</sup>, zuletzt geändert durch die  
Verordnung (EWG) Nr. 1930/90<sup>(2)</sup>, insbesondere auf  
Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c),

in Erwägung nachstehender Gründe :

Mit der Verordnung (EWG) Nr. 1420/87 des Rates vom  
21. Mai 1987 zur Festlegung von Durchführungsbestim-  
mungen zu der Verordnung (EWG) Nr. 3972/86 über die  
Nahrungsmittelhilfepolitik und -verwaltung<sup>(3)</sup> wurde die  
Liste der für die Nahrungsmittelhilfe in Betracht  
kommenden Länder und Organisationen und der für die  
Beförderung der Nahrungsmittellieferung über die fob-  
Stufe hinaus geltenden allgemeinen Kriterien festgelegt.

Mit ihrem Beschluß vom 22. Oktober 1992 über die  
Gewährung einer Nahrungsmittelhilfe für Bangladesch  
hat die Kommission diesem Land 1 55 000 Tonnen  
Getreide zur Lieferung frei Löschhafen, ungelöscht, zuge-  
teilt.

Diese Bereitstellungen erfolgen nach der Verordnung  
(EWG) Nr. 2200/87 der Kommission vom 8. Juli 1987  
über allgemeine Durchführungsbestimmungen für die  
Bereitstellung und Lieferung von Waren im Rahmen der  
Nahrungsmittelhilfe der Gemeinschaft<sup>(4)</sup>, geändert durch  
die Verordnung (EWG) Nr. 790/91<sup>(5)</sup>. Zu diesem Zweck  
sollten insbesondere die Lieferfristen und -bedingungen

sowie das Verfahren der Bestimmung der sich daraus  
ergebenden Kosten genauer festgelegt werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN :

*Artikel 1*

Zur Zuteilung von Weichweizen für Bangladesch gemäß  
der Verordnung (EWG) Nr. 2200/87 und gemäß den  
Bedingungen in Anhang I dieser Verordnung wird eine  
Ausschreibung eröffnet.

Jedes eingereichte Angebot wird als unter Berücksichti-  
gung der Kosten und Beschränkungen verfaßt angesehen,  
welche aus der spezifischen Klausel resultieren, die durch  
den Briefwechsel zwischen der Kommission und dem  
Empfänger festgesetzt wird, zum Teil veröffentlicht in  
Anhang II. Im besonderen sollte die Liegezeit auf der  
Grundlage einer täglichen Entladequote von durch-  
schnittlich 2 400 Tonnen festgelegt werden, so daß das  
dem Empfänger von der Europäischen Gemeinschaft zu  
entrichtende Eilgeld zu Lasten des Zuschlagsempfängers  
geht.

Es wird davon ausgegangen, daß der Zuschlagsempfänger  
die geltenden allgemeinen und besonderen Geschäftsbe-  
dingungen kennt und akzeptiert. Andere in seinem  
Angebot enthaltene Bedingungen oder Vorbehalte gelten  
als nicht geschrieben.

*Artikel 2*

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffent-  
lichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften*  
in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem  
Mitgliedstaat.

Brüssel, den 6. November 1995

*Für die Kommission*

Franz FISCHLER

*Mitglied der Kommission*

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. L 370 vom 30. 12. 1986, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. Nr. L 174 vom 7. 7. 1990, S. 6.

<sup>(3)</sup> ABl. Nr. L 136 vom 26. 5. 1987, S. 1.

<sup>(4)</sup> ABl. Nr. L 204 vom 25. 7. 1987, S. 1.

<sup>(5)</sup> ABl. Nr. L 81 vom 28. 3. 1991, S. 108.

## ANHANG I

## PARTIEN A, B, C, D und E

1. **Maßnahmen Nrn.** (1): 317/95 (A); 1707/94 (B); 1708/94 (C); 1709/94 (D) und 1710/94 (E)
2. **Programm** : 1995 + 1994
3. **Begünstigter** (2): Bangladesch
4. **Vertreter der Begünstigten** : The Secretary, Ministry of Food, Bangladesh Secretariat, Dhaka/Bangladesh
5. **Bestimmungsort oder -land** (3): Bangladesch
6. **Bereitzustellendes Erzeugnis** : Weichweizen
7. **Merkmale und Qualität der Ware** (4):  
Siehe im ABl. Nr. C 114 vom 29. 4. 1991, S. 1 (unter II A 1a)
8. **Gesamtmenge** : 155 000 Tonnen
9. **Anzahl der Partien** : 5 (A : 35 000 Tonnen ; B : 30 000 Tonnen ; C : 30 000 Tonnen ; D : 30 000 Tonnen ; E : 30 000 Tonnen)
10. **Aufmachung und Kennzeichnung** : lose Schüttung
11. **Art der Bereitstellung des Erzeugnisses** : Markt der Gemeinschaft
12. **Lieferstufe** : frei Löschhafen — ungelöscht
13. **Verschiffungshafen** (5) : —
14. **Vom Begünstigten bezeichneter Löschhafen** : —
15. **Löschhafen** : Chittagong
16. **Anschrift des Lagers und gegebenenfalls des Löschhafens** : —
17. **Zeitraum der Bereitstellung im Verschiffungshafen im Fall eines Zuschlags für eine Lieferung frei Verschiffungshafen** : 4.—17. 12. 1995 (A); 25. 12. 1995—7. 1. 1996 (B); 15.—28. 1. 1996 (C); 5.—18. 2. 1996 (D); 26. 2.—10. 3. 1996 (E)
18. **Lieferfrist** (7) : 1.—14. 1. 1996 (A); 22. 1.—4. 2. 1996 (B); 12.—25. 2. 1996 (C); 4.—17. 3. 1996 (D); 25. 3.—7. 4. 1996 (E)
19. **Verfahren zur Feststellung der Lieferkosten** : Ausschreibung
20. **Frist für die Angebotsabgabe** : 21. 11. 1995, 12 Uhr (Brüsseler Zeit)
21. **Im Fall einer zweiten Ausschreibung** :
  - a) **Frist für die Angebotsabgabe** : 5. 12. 1995, 12 Uhr (Brüsseler Zeit)
  - b) **Zeitraum für die Bereitstellung im Verschiffungshafen im Fall eines Zuschlags für eine Lieferung frei Verschiffungshafen** : 18.—31. 12. 1995 (A); 8.—21. 1. 1996 (B); 29. 1.—11. 2. 1996 (C); 19. 2.—3. 3. 1996 (D); 11.—24. 3. 1996 (E)
  - c) **Lieferfrist** (7) : 15.—28. 1. 1996 (A); 5.—18. 2. 1996 (B); 26. 2.—10. 3. 1996 (C); 18.—31. 3. 1996 (D); 8.—21. 4. 1996 (E)
22. **Höhe der Ausschreibungsgarantie** : 5 ECU/Tonne
23. **Höhe der Lieferungsgarantie** : 10 % des Angebotsbetrags, ausgedrückt in Ecu
24. **Anschrift für die Abgabe des Angebots und der Ausschreibungsgarantie** (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; Telex 22037 AGREC B; Telefax (32-2) 296 20 05 / 295 01 32 / 296 10 97
25. **Erstattung auf Antrag des Zuschlagsempfängers** (4) :  
Die am 17. 11. 1995 gültige und durch die Verordnung (EG) Nr. 2513/95 der Kommission (ABl. Nr. L 258 vom 28. 10. 1995, S. 17) festgesetzte Erstattung

*Vermerke :*

- (1) Die Nummer der Maßnahme ist im gesamten Schriftverkehr anzugeben.
- (2) Der Zuschlagsempfänger tritt mit dem Begünstigten baldmöglichst zur Bestimmung der erforderlichen Versandbescheinigungen in Verbindung.
- (3) Der Zuschlagsempfänger übergibt dem Begünstigten eine von einer amtlichen Stelle stammende Bescheinigung, aus der hervorgeht, daß die in dem betreffenden Mitgliedstaat geltenden Normen betreffend die Kernstrahlung für die zu liefernde Ware nicht überschritten worden sind. In der Bescheinigung über die radioaktive Belastung ist der Gehalt an Cäsium 134 und 137 und an Jod 131 anzugeben.
- (4) Die Verordnung (EWG) Nr. 2330/87 der Kommission (ABl. Nr. L 210 vom 1. 8. 1987, S. 56), zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 2226/89 (ABl. Nr. L 214 vom 25. 7. 1989, S. 10), betrifft die Ausfuhrerstattungen. Das in Artikel 2 derselben Verordnung genannte Datum ist das unter Nummer 25 dieses Anhangs stehende Datum.  
  
Die Erstattung wird mit dem landwirtschaftlichen Umrechnungskurs des Tages in Landeswährung umgerechnet, an dem die Ausfuhrzollförmlichkeiten erfüllt werden. Die Artikel 13 bis 17 der Verordnung (EWG) Nr. 1068/93 der Kommission (ABl. Nr. L 108 vom 1. 5. 1993, S. 106), zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1053/95 (ABl. Nr. L 107 vom 12. 5. 1995, S. 4), werden auf diese Erstattung nicht angewandt.
- (5) Vom Zuschlagsempfänger zu kontaktierende Vertretung der Kommission : ABl. Nr. C 114 vom 29. 4. 1991, S. 33.
- (6) In dem Gebot dürfen abweichend von Artikel 7 Absatz 3 Buchstabe d) der Verordnung (EWG) Nr. 2200/87 zwei, nicht notwendigerweise ein und demselben Hafengebiet zugehörige Verladehäfen angegeben werden.
- (7) Siehe Anhang II Punkt 4 Absatz 2.

## ANHANG II

Der Begünstigte übernimmt das Löschen von 155 000 Tonnen Weizen unter den nachfolgenden Bedingungen.

**1. Zu charternder Schiffstyp**

Es ist geplant, fünf Schiffe (selbsttrimmende Massengutfrachter) zu chartern. Die Schiffe müssen über mindestens vier Luken verfügen und mit mindestens einem Kran/Derrick-Kran pro zwei Luken ausgerüstet sein. Die Schiffe müssen in die äußere Ankerreedee von Chittagong einlaufen können; dort sollen sie nach erforderlicher Leichterung zur Chittagong-Landungsbrücke verholt werden bzw. dort anlegen können. Zu diesem Zweck sollte die maximale Länge der Schiffe 610 Fuß sein.

Der Charterer/Reeder sorgt dafür, daß Bevollmächtigte an Bord die Erstschrift ihrer Bevollmächtigung mitführen und die Schiffe unbedingt gemäß der STCW-Vereinbarung von 1978 bemannt sind. Andernfalls geht jede Schiffsverspätung zu Lasten des Reeders.

**2. Löschvorrichtung**

Die Schiffe haben dem Begünstigten in dem Löschhafen kostenfrei Winden und/oder Kräne sowie die Antriebsleistung dazu, Gien und Falle in gutem Betriebszustand sowie ausreichende Beleuchtung für gegebenenfalls erforderliche Nacharbeit an Bord, an Deck und in den Laderäumen zur Verfügung zu stellen. Ferner haben die Schiffe im Lade- und Löschhafen auf eigene Kosten Windenleute zu stellen.

**3. Angabe der voraussichtlichen Ankunftszeit (ETA) des Schiffs**

Der Kapitän hat bei den Beauftragten des Begünstigten, Movements Chittagong — Telex 642237 CMS C BJ — (bei gleichzeitiger Benachrichtigung von Bengalship Chittagong — Telex 66277 BSC BJ und Movestore Dhaka — Telex 642230 CMS BJ), über Funk/Kabel zehn Tage vor dem Eintreffen im Löschhafen, d. h. Chittagong, Löschanweisungen einzuholen und dabei ETA und Tiefgang anzugeben. Die Löschanweisungen werden dem Schiff innerhalb von fünf Tagen nach Erhalt der Anfrage des Kapitäns übermittelt.

Der Kapitän hat dem Beauftragten des Begünstigten, d. h. Movements Chittagong, Bengalship Chittagong und Movestore Dhaka, folgende Angaben zu machen:

- a) beim Auslaufen aus dem Ladehafen:
  - i) Lademenge,
  - ii) Tiefgang bei der Ankunft,
  - iii) TPI (Tonne je Zoll);
- b) zehn Tage vorher ETA Hafen Chittagong,  
fünf Tage vorher ETA Hafen Chittagong,  
72, 48 bzw. 24 Stunden vorher ETA Hafen Chittagong.

**4. Löschgeschwindigkeit und Löszeitberechnung**

Die Ladung ist vom Begünstigten frei von Risiko und Kosten für das Schiff mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 2 400 metrischen Tonnen per Wetter-Arbeitstag von 24 aufeinanderfolgenden Stunden vor Chittagong zu löschen. Die Zeit von 12.00 Uhr mittags am Donnerstag oder 17.00 Uhr an Tagen vor einem Feiertag bis 9.00 Uhr am Samstag bzw. am folgenden Arbeitstag wird nicht umgerechnet, auch wenn sie gebraucht wird. Die Löschgeschwindigkeit ist unter Zugrundelegung von vier betriebsbereiten Luken berechnet. Ist ihre Zahl jedoch kleiner als die angegebene Mindestzahl, wird die Löschgeschwindigkeit entsprechend verringert.

Die Löschbereitschaftsanzeige ist nach dem Einlaufen des Schiffs in der äußeren Ankerreedee von Chittagong auszuhändigen und anzunehmen; die Liegezeit beginnt 24 Stunden nach Eingang und Annahme der Löschbereitschaftsanzeige während der Geschäftsstunden, unabhängig davon, ob das Schiff am Liegeplatz festgemacht hat oder nicht. Falls ein Lieferzeitraum von der Kommission festgesetzt worden ist, beginnt die Liegezeit jedoch nicht vor dem ersten Tag dieses Zeitraums. Im Löschhafen wird die Zeit für das Verholen von einer Reede zur anderen, von Reede zu Liegeplatz oder von einem Liegeplatz zum anderen auf Kosten des Reeders/Charterers nicht als Liegezeit angerechnet.

Sämtliche Löscharbeiten bedürfen der Genehmigung des Kapitäns und sind von ihm zu überwachen, auch wenn die Stauer vom Begünstigten entlohnt werden. Der Kosten- und Zeitaufwand für etwa erforderliches Trimmen geht ausnahmslos zu Lasten des Reeders.

Muß ein Leichter auf der Ankerreedee von Chittagong wegen starker Dünung und/oder schlechtem Wetter vom Mutterschiff ablegen, so wird der gesamte Zeitverlust nicht als Liegezeit angerechnet. Die Zeiterfassung wird ab dem Zeitpunkt unterbrochen, zu dem der Leichter ablegt, und fortgesetzt, sobald der Leichter wieder neben dem Mutterschiff angelegt hat.

#### 5. Leichterung im Löschhafen

Das erforderliche Leichtern auf der äußeren Ankerreedee von Chittagong wird ausnahmslos von dem Begünstigten durchgeführt; der Kosten- und Zeitaufwand dafür geht ausschließlich zu dessen Lasten. Bei Schiffen, die wegen zu großen Tiefgangs nicht in die äußere Ankerreedee einlaufen können, übernimmt der Charterer/Reeder auf eigene Kosten das Leichtern auf der Ankerreedee von Kutubdia. Dieses Leichtern gilt als Umladen, und die dafür eingesetzten Leichter werden zu den gleichen Bedingungen gelöscht wie das Mutterschiff, wobei die Zeit für das Leichtern in Kutubdia nicht als Liegezeit angerechnet wird. Beim Leichtern gegebenenfalls verursachte Kollisionsschäden werden unmittelbar zwischen dem Reeder des Mutterschiffs und dem Eigner des Leichters geregelt (unabhängig davon, ob sie von den Reedern/Charterern für das Leichtern in Kutubdia oder vom Begünstigten für das Leichtern auf der äußeren Ankerreedee geheuert wurden). Ist ein Anlegen an der Reedee von Chittagong unsicher, geht eine Leichterung in Kutubdia zu Lasten des Begünstigten.

Der Kapitän unterstützt den Begünstigten und/oder seine Beauftragten/Agenten/Stauer/Leichterführer jederzeit, damit ein zügiges Löschen gewährleistet ist. Leichter müssen zur Vermeidung von Schäden mit Fendern ausgerüstet sein.

#### 6. Liegegeld/Eilgeld

Werden die Schiffe nicht mit der in diesem Anhang vorgeschriebenen Geschwindigkeit gelöscht, so zahlt der Begünstigte ein Liegegeld zu der im Chartervertrag vereinbarten Rate bis zu einem Höchstbetrag von 8 000 US-Dollar je verlorenen Tag.

Für eingesparte Löschezit im Löschhafen ist dem Begünstigten Eilgeld in Höhe von 50 % der Liegegeldrate zu der im Chartervertrag vereinbarten Rate bis zu einem Höchstbetrag von 4 000 US-Dollar je eingesparten Tag zu zahlen.

Etwaiges Liegegeld oder Eilgeld im Löschhafen in der oben angegebenen Höhe ist je nach Fall vom Begünstigten an die Kommission oder von der Kommission an den Begünstigten zu zahlen. Das etwaige Liege-/Eilgeld wird zwischen Zuschlagsempfänger und Kommission abgerechnet.

Die Liegezeit im Löschhafen ist nicht reversibel.

#### 7. Verschiedenes

Etwaige Überstundenzuschläge für das Hafens- und Zollpersonal gehen zu Lasten der Partei (Reeder oder seine Agenten bzw. Begünstigter oder seine Agenten), die die Überstunden angeordnet hat; werden die Überstunden jedoch von den Hafenbehörden angeordnet, so gehen sie jeweils zur Hälfte zu Lasten des Begünstigten und des Reeders. Überstundenzuschläge für die Schiffsbesatzung gehen immer zu Lasten des Reeders.

Im Löschhafen ist das Öffnen/Verschließen der Luken in jedem Fall vom Reeder zu bezahlen. Die dafür angewandte Zeit gilt nicht als Liegezeit. Das erste Öffnen und das letzte Schließen der Luken im Löschhafen haben durch die Schiffsbesatzung zu erfolgen.

Verdorbene Waren werden unabhängig von ihrem Bestimmungsort vor dem Auslaufen des Schiffs nach den geltenden Hafenvorschriften beseitigt/vernichtet.

Die Gebühr für die Einsatzleitung der Hafendarbeiter, oder jede gleichartige Gebühr, geht auf Rechnung des Reeders.

Hat der Begünstigte im Auftrag des Charterers/Reeders zusätzliche Kosten zu tragen, können sie dem Zuschlagsempfänger auf Rechnung des Begünstigten von der Kommission unmittelbar bezahlt werden.