

## **ANNEXE 3 AU CCP**

**Dispositions spécifiques à la livraison DDP de F-35 par navire  
civil, lot n°2**

**Accord-cadre d'approvisionnement courant en carburants  
aériens par train et caboteur**

## 1. Construction des prix

### . Décomposition du prix du produit

Le prix de facturation du produit est composé d'un référentiel exprimé en U.S. dollars par tonne (\$/t) et converti en euros par mètre cube (€/m<sup>3</sup>) (annexe 2 à l'acte d'engagement de l'accord-cadre), auquel s'ajoutent :

- un différentiel ;
- dans le cas de Solenzara : des frais liés aux manœuvres de prévention de la pollution ; - des surestaries, le cas échéant ;

### . Référentiel en \$/t (annexe 2 à l'acte d'engagement)

Le prix du produit est basé sur le référentiel suivant, indiqué en annexe 2 à l'acte d'engagement :

COT (en \$/t) = moyenne des cotations hautes « CIF NWE » du « Jet », publiées par le PLATTS OIL GRAM (POG) référencées PJAAU03, du mois précédant la date contractuelle de livraison du produit.

En cas de rejet des prestations, le mois de référence utilisé pour la moyenne des cotations est décalé au mois précédant la date de la nouvelle livraison, si ce décalage est favorable à l'Administration. Dans le cas contraire, le mois de référence initiale est maintenue.

### . Référentiel en €/m<sup>3</sup> (annexe 2 à l'acte d'engagement)

Le référentiel est converti par application de la formule suivante :

$$P1_{\frac{\text{€}}{\text{m}^3}} = \frac{COT_{\frac{\$}{\text{t}}} \times M_{\frac{\text{t}}{\text{m}^3}}}{DEV_{\frac{\$}{\text{€}}}}$$

dans laquelle :

- **COT** (en \$/t) = Référentiel en \$/t ;
- **M** (en t/m<sup>3</sup>) = Coefficient de conversion, égal à la valeur de la masse volumique conventionnelle des produits, fixée par la chambre syndicale du raffinage français ;
- **DEV** (en \$/€) = Moyenne à quatre décimales des cours indicatifs de l'euro contre U.S. dollar (1 € = x \$) publiés par la banque centrale européenne (BCE) pour le mois précédant la date contractuelle de livraison du produit. La valeur à prendre en compte est arrêtée à la quatrième décimale, cette dernière étant arrondie en fonction de la valeur de la cinquième décimale.

Le prix initial du produit repéré P2 en annexe 2 à l'acte d'engagement, correspond au prix de vente des produits par le titulaire, livrés ou fabriqués au point de ressource. Il est fixé en application de la formule suivante :

$$P2 = P1 + \text{DIFF}$$

Dans laquelle :

- P1 (en €/m<sup>3</sup>) = référentiel du produit en €/m<sup>3</sup> ;
- **DIFF** (en €/m<sup>3</sup>) = différentiel, qui correspond à l'écart entre le prix initial du produit et le coût spécifique moyen de revient du produit livré au point de destination. Le différentiel DIFF, exprimé en €/m<sup>3</sup> hors taxes, peut être positif, négatif ou nul. **Il est ferme pour la durée totale de l'accord-cadre.**

-

Ce prix **P2** s'entend hors taxes.

. Frais F liés aux manœuvres de prévention de la pollution à Solenzara (annexe 2 à l'acte d'engagement)

L'exigence de moyens spécifiques pour le dépotage à Solenzara est prise en compte. Les frais liés aux manœuvres de prévention de la pollution, repérés F en annexe 2 à l'acte d'engagement, sont un forfait exprimé en € HT. Ils correspondent aux charges liées à la réservation des remorqueurs.

Les frais liés aux manœuvres de prévention de la pollution « F » sont fermes pour la durée totale de l'accord-cadre.

. Prix de facturation du produit approvisionné

Le prix unitaire de facturation du produit approvisionné est obtenu par l'addition des éléments suivants :

$$\mathbf{P2 \times Vol + F \text{ (le cas échéant) } + S}$$

Où **Vol** est le volume reconnu à l'issue des opérations de vérification quantitative.

Des surestaries notées **S** peuvent, le cas échéant, être également appliquées. Leur montant journalier est indiqué dans l'offre, en annexe 2 à l'acte d'engagement.

2. Critères d'attribution de l'accord-cadre

Le critère de choix pour l'attribution de l'accord-cadre est le montant le moins disant (€ HT) calculé sur le volume d'une livraison représentative avec 12h de surestaries :

$$\mathbf{\text{Prix du produit repéré } P2 \times Vol + F + \text{Surestaries liées à 12h d'attente.}}$$

La comparaison a lieu pour chaque site sur la base d'une livraison de :

- 4 000 m<sup>3</sup> dans le cas des livraisons à Solenzara ;
- 6 000 m<sup>3</sup> dans le cas des livraisons à Donges.

3. Procédure de vérification qualitative

Pour les opérations de chargement et de déchargement, le titulaire doit mandater une société d'inspection indépendante. Toutefois, l'autorité du SEO se réserve le droit de mandater son propre contrôleur lors des opérations de chargement et/ou de déchargement.

Les documents suivants sont systématiquement envoyés au dépôt de destination par l'inspecteur indépendant et, le cas échéant, remis au contrôleur du SEO s'il est présent :

- Le certificat de qualité de la raffinerie ou du dépôt de chargement : ce bulletin devra comporter l'ensemble des analyses physico-chimiques mentionnées dans la spécification de référence précisée à l'article 6 du C.C.P.
- L'état des 3 dernières cargaisons du navire.
- Le certificat de nettoyage des tanks.
- Le plan de chargement du navire.
- Le rapport d'additivation en dissipateur d'électricité statique (se référer à la spécification de référence pour les additifs dissipateurs d'électricité statique autorisés et leur concentration maximale admise).

Les opérations suivantes sont réalisées par l'inspecteur indépendant et, le cas échéant, par le contrôleur du SEO s'il est présent :

- Inspection des tanks du pétrolier avant chargement (vacuité et propreté compatibles avec le produit à charger).
- Réalisation d'analyses rapides (type C) sur les échantillons suivants :
  - Début de chargement pris sur le bras de chargement.
  - Composite 1<sup>er</sup> pied avant l'additivation en dissipateur d'électricité statique.
  - Composite moyen bord après chargement.
  - Composite moyen bord avant déchargement.
  - Début de déchargement pris au plus proche du manifold du pétrolier.
- Prélèvement d'échantillons témoins conformément aux éléments décrits dans le tableau suivant :

N°	Mention	Quantité	Origine du produit	Destinataire
1	Échantillon témoin avant chargement	(3 × 1 litre) × 2	Début de chargement pris sur le bras de chargement	Dépôt de destination ou contrôleur du SEO
2	Échantillon témoin tank après chargement	(3 × 1 litre) × 2	Composite moyen bord après chargement	Dépôt de destination ou contrôleur du SEO
3	Échantillon témoin tank avant déchargement	(3 × 1 litre) × 2	Composite moyen bord avant déchargement	Dépôt de destination ou contrôleur du SEO
4	Échantillon témoin après déchargement	(3 × 1 litre) × 2	Début de déchargement pris au plus proche du manifold du pétrolier	Dépôt de destination ou contrôleur du SEO

**NOTA IMPORTANT** : Les échantillons témoins n° 1, 2, 3 et 4 sont scellés avec le sceau de la société de l'inspecteur indépendant ou, le cas échéant, avec le sceau du SEO si le contrôleur du SEO est présent.

Les échantillons témoins sont remis au contrôleur du SEO, s'il est présent, ou ils sont confiés au commandant du navire qui doit les remettre au responsable du dépôt de destination à l'arrivée. Ils sont identifiés et précisent :

- la nature du produit,
- le lieu de fabrication,
- la société titulaire du marché,
- le lieu de destination,
- la mention qui figure dans le tableau ci-dessus,
- la ou les dates de chargement pour les échantillons n° 1 et 2,
- la ou les dates de déchargement pour les échantillons n° 3 et 4.

Après le chargement sont rédigés des procès-verbaux d'échantillons témoins n° 1 et n° 2, signés par l'inspecteur indépendant et, le cas échéant, par le contrôleur du SEO s'il est présent. Sur ces procès-verbaux sont mentionnés les numéros des scellés des échantillons.

Après le déchargement sont rédigés des procès-verbaux d'échantillons témoins n° 3 et n° 4, signés par l'inspecteur indépendant et, le cas échéant, par le contrôleur du SEO s'il est présent.

ou par un représentant du dépôt de destination. Sur ces procès-verbaux sont mentionnés les numéros des scellés des échantillons.

Les interventions et prestations de l'inspecteur indépendant sont à la charge du titulaire du marché tout comme la fourniture des récipients destinés à recevoir le produit des échantillons témoins.

#### 4. **Procédure de vérification quantitative**

Les documents suivants sont remis au dépôt destinataire et au contrôleur du SEO, s'il est présent :

- le connaissement (« bill of lading ») établi au chargement du navire ou le certificat de quantité après chargement en raffinerie ou en dépôt pétrolier, signé par le commandant du navire ou son représentant, par l'inspecteur indépendant et par le contrôleur du SEO, s'il est présent.
- les états « ullage report » avant et après chargement ainsi que les états « ullage report » avant et après déchargement établis et signés par :
  - o le commandant du pétrolier ou son représentant (contresigné par l'inspecteur indépendant),
  - o l'inspecteur indépendant (contresigné par le commandant du navire ou son représentant), o le contrôleur du SEO s'il est présent (contresigné par le commandant du navire ou son représentant).
  - o Le représentant du dépôt destinataire.
- le facteur d'expérience du navire « Vessel Experience Factor » (VEF), lors du déchargement, signé par le commandant du pétrolier ou son représentant et par l'inspecteur indépendant.

Afin de tenir compte des contraintes techniques inhérentes aux opérations de chargement et de déchargement du produit livré par navire, les quantités livrées peuvent varier de plus ou moins 3 % par rapport aux quantités commandées.

##### 4.1- **Cargaison d'origine intra-communautaire**

La quantité introduite en comptabilité et facturée par le titulaire est égale à la quantité mentionnée sur le « ullage report » avant déchargement, mesurée à bord du navire et reconnue contradictoirement par le commandant du navire ou son représentant, par l'inspecteur indépendant et par le représentant du SEO.

La quantité introduite en comptabilité et facturée ne peut être inférieure de plus de 2,6 pour mille par rapport à la quantité figurant sur les documents administratifs et douaniers au chargement (généralement le « bill of lading »). En cas d'écart relatif supérieur à cette limite, le personnel du dépôt du SEO rend compte à son autorité d'exploitation de tutelle. Une lettre de réserve (letter of protest) est alors signée contradictoirement et remise au commandant du navire par le représentant du SEO.

Les livraisons s'effectuent « Delivery Duty Paid » (DDP) conformément à la définition de ce terme donnée par les INCOTERMS en vigueur au moment de la livraison. Le titulaire prend à sa charge les frais et risques résultant de tout dommage occasionné par le produit jusqu'à sa livraison au point d'introduction, c'est-à-dire que le transfert de propriété intervient au passage de la bride de sortie du bateau.

##### 4.2- **Cargaison d'origine extra-communautaire**

En cas d'importation de produit, le titulaire doit informer le dépôt destinataire du statut douanier de la cargaison à l'issue du chargement du navire assurant la livraison.

La quantité introduite en comptabilité et facturée par le titulaire est égale à la quantité réceptionnée dans une capacité sous-sujétion douanière de l'entrepôt fiscal de stockage de destination et reconnue contradictoirement par le service des douanes, par l'inspecteur indépendant, par la société qui exploite le terminal et par le représentant du SEO.

Les livraisons s'effectuent « Delivery Duty Paid » (DDP) conformément à la définition de ce terme donnée par les INCOTERMS en vigueur au moment de la livraison. Le titulaire prend à sa charge les frais et risques résultant de tout dommage occasionné par le produit jusqu'à sa

livraison au point d'introduction, c'est-à-dire que le transfert de propriété intervient dans la capacité sous-sujétion douanière de l'entrepôt fiscal de stockage de destination.

Toutes les démarches ainsi que les frais inhérents à la déclaration d'importation auprès du bureau des Douanes de rattachement du dépôt destinataire livré sont à la charge du titulaire et devront être réalisées dans un délai n'excédant pas 48 heures après la fin du déchargement de la cargaison conformément au Bulletin officiel des Douanes sous peine de pénalités par jour de retard.

## 5. **Conditions d'exécution**

### **5.1- Commandes**

La SEO ou les ETSEO adresse mensuellement à la société titulaire, au plus tard le 15 du mois M-2, ses commandes fermes pour le mois M.

Le SEO ne passe pas systématiquement une commande par mois.

### **5.2- Procédure de livraison de produit**

#### **Date de chargement :**

Le titulaire informe le SEO de la date de chargement effective au minimum huit (8) jours avant que celui-ci n'intervienne.

#### **Date de livraison :**

Le titulaire informe le SEO de la date de livraison effective au minimum huit (8) jours ouvrés avant que celle-ci n'intervienne.

#### **Conditions d'accès et de déchargement :**

Le titulaire transmet, au plus tard 24 heures avant le chargement, le nom du pétrolier, ses caractéristiques (document type Q88), ses trois dernières cargaisons et la liste de l'équipage au SEO, afin de demander l'autorisation d'accès au port militaire ou au terminal pétrolier. Le SEO se réserve le droit de modifier, en cours d'exécution du marché et par simple courrier, les interlocuteurs désignés pour la transmission de ces informations, qui sont :

- le dépôt SEO de destination,
- le CLEO, [cleo-bexp.courrier.fct@intradef.gouv.fr](mailto:cleo-bexp.courrier.fct@intradef.gouv.fr)

Il est précisé que :

- l'accès des navires de commerce au terminal pétrolier de Solenzara, ainsi que leur départ de ce même site n'est autorisé qu'entre le lever et le coucher du soleil ;
- le déchargement des navires pétroliers intervient en continu à partir du moment où l'amarrage au quai ou au sea-line est effectué entre le premier jour ouvré de la semaine à 08h00 et le dernier jour ouvré de la semaine à 15h00 ;
- au-delà de ce créneau, le pétrolier est appelé à attendre le premier jour ouvré suivant à 08h00 pour entamer les procédures de reconnaissance préalables au déchargement ;
- pour des raisons opérationnelles, le déchargement peut ponctuellement intervenir en dehors des jours ouvrés, soit à la demande du SEO, soit à la demande du titulaire et uniquement sur accord formel du SEO, qui n'est pas tenu d'accepter systématiquement.

#### **Temps de planche et surestaries :**

Le temps de planche tient compte de la cadence maximum admissible de déchargement indiquée infra. Le temps de planche alloué (dimanches et fêtes exclus) ne débute qu'après expiration de deux heures de « notice » accordées pour le déchargement : ce délai court à partir du moment où le capitaine du pétrolier a remis au titulaire ou au destinataire l'avis qu'il est prêt à commencer le déchargement (« notice of readiness ») et que celle-ci a été acceptée par le dépôt. Ces deux heures de « notice » sont mises à profit pour réaliser le contrôle quantitatif et qualitatif avant déchargement.

Les surestaries ne s'appliquent qu'au-delà de 24 heures de temps de planche. Leur montant est calculé à partir du montant journalier forfaitaire indiqué par le titulaire en annexe 2 à l'acte d'engagement, au prorata du nombre d'heures de planche au-delà de 24 heures.

Dans le cas de la livraison à Solenzara, plusieurs navires doivent être arrimés par le fournisseur (pétrolier et remorqueurs civils). Le montant journalier forfaitaire des surestaries doit couvrir les frais de l'armateur du pétrolier et des remorqueurs armés pour l'occasion. Les horaires pris alors pour référence sont ceux du pétrolier assurant le dépotage.

**Contraintes relatives aux livraisons au terminal pétrolier de Solenzara :**

Les mesures de police administrative et de sécurité applicables à l'exploitation du terminal pétrolier de Solenzara ainsi qu'aux navires qui le fréquentent sont définies dans l'arrêté interpréfectoral n°008/2016 joint en annexe 4 au présent C.C.P.

Il revient à la charge du SEO :

- de mettre à disposition les moyens de protection de l'environnement, notamment la mise en place de dispositifs permettant de traiter immédiatement une pollution marine par hydrocarbures liquides à pression atmosphérique, tels qu'un barrage absorbant, acquis par le SEO. Cette tâche n'exige donc aucun frais de la part du titulaire.

Il revient à la charge du titulaire :

- de mettre en place les moyens requis en remorquage et lamanage. Ces moyens prendront à leur bord les moyens permettant de traiter une pollution marine dont dispose le SEO,
- de coordonner les opérations de déchargement entre les intervenants, en liaison avec le responsable du dépôt du SEO de Solenzara,
- de prévoir pour chaque livraison un ballast d'eau douce d'au moins 100 m<sup>3</sup> pour le rinçage du sea-line. L'eau doit être limpide (rien ne doit altérer sa transparence), exempte de particules en suspension et de sédiments.

**Contraintes relatives aux livraisons au terminal pétrolier de Donges l'Arceau :**

Les caractéristiques de l'appontement de Donges l'Arceau sont détaillées dans le tableau ci-dessous :

	Limites fixées par l'Autorité Portuaire	Précisions de la société SFDM
Longueur maximale des navires	205 m	
Longueur minimale des navires	95 m	
Longueur minimale acceptable de partie droite de la coque du navire	65 m	Cote entre-axes des deux défenses d'accostage – valeur à vérifier par rapport au tirant d'eau (TE) mini pendant l'escale ou à défaut, en l'absence de TE connu, par rapport au TE lège (Q88)
Largeur maximale des navires	45 m	
Profondeur de la souille	-11 m	
Largeur de la souille	60 m	

Cote de la souille	Valeur minimale lue sur le plan de sondage mensuel	
Tirant d'eau maximal (TEmax)	TE max du navire doit être inférieur ou égal à cote de la souille + Hauteur d'eau à Basse Mer – 0,60 m	
Marge de sécurité	0,60 m	Marge de sécurité fixée par le Port.
Déplacement maximal	42 000 tonnes	
Distance ligne de flottaison /manifold maximale (DLM max)	14,50 m	Par coefficient > 80 pour les navires de longueur > 170m, l'acceptation du navire doit faire l'objet d'un accord préalable de la SFDM et de la capitainerie
Amplitude de la hauteur d'eau entre Basse Mer et Haute Mer en fonction des coefficients de marées	6,50 m	Environ 6,50 m
Diamètre de la connexion de deux bras de chargement /déchargement		10 pouces
Approvisionnement des navires en eau potable		Oui
Containers pour déchets		A disposition sur site

**Les limites en fond gris sont impératives et obligatoirement vérifiées pour valider un navire**