

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 4ης Ιουλίου 2006

σχετικά με Την κρατική ενίσχυση που η Ιταλία προτίθεται να χορηγήσει στην Cantieri Navali Termoli SpA [Αριθ. C 48/2004 (ex N 595/2003)]

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2006) 2972]

(Το κείμενο στην ιταλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2006/948/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 88 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1540/98 του Συμβουλίου περί των νέων κανόνων ενισχύσεως της ναυπηγικής βιομηχανίας⁽¹⁾ (εφεξής ο «κανονισμός για τη ναυπηγική βιομηχανία»), ιδίως το άρθρο 3 παράγραφος 2,

αφού κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους⁽²⁾ και αφού έλαβε υπόψη τις παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν,

Εκτιμώντας τα εξής:

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- (1) Με επιστολή της 22 Δεκεμβρίου 2003, που πρωτοκολλήθηκε την ίδια ημέρα, οι ιταλικές αρχές υπέβαλαν στην Επιτροπή, δυνάμει του άρθρου 3 παράγραφος 2 του κανονισμού για τη ναυπηγική βιομηχανία⁽¹⁾, αίτημα για χορήγηση παράτασης της προθεσμίας των τριών ετών που είχε οριστεί για την παράδοση πλοίου, επονομαζόμενου C.180, που απολαύει λειτουργικών ενισχύσεων. Το πλοίο είναι υπό ναυπήγηση στην Cantieri Navali Termoli S.p.A. (Ναυπηγεία Termoli S.p.A) (εφεξής «ναυπηγεία»).
- (2) Με επιστολή της 30 Δεκεμβρίου 2004, η Επιτροπή πληροφόρησε την Ιταλία για την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ σχετικά με το κοινοποιηθέν μέτρο.
- (3) Η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*⁽²⁾. Η Επιτροπή κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τα εν λόγω μέτρα.
- (4) Με επιστολές της 28ης Ιανουαρίου 2005, 1ης Απριλίου 2005, 1ης Ιουνίου 2005, 6ης Ιουλίου 2005, που πρωτοκολλήθηκαν αντιστοίχως στις 2 Φεβρουαρίου 2005, στις 6 Απριλίου 2005, στις 6 Ιουνίου 2005 και στις 7 Ιουλίου 2005, η Ιταλία ζήτησε παράταση της προθεσμίας για την υποβολή των παρατηρήσεων σχετικά με την απόφαση της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία, στις οποίες η Επιτροπή απάντησε με επιστολές

στις 4 Φεβρουαρίου 2005, 8 Απριλίου 2005, 29 Ιουνίου 2005 και 17 Ιουλίου 2005, αντιστοίχως.

- (5) Η Ιταλία υπέβαλε τις παρατηρήσεις της με επιστολή της 26ης Ιουλίου 2005, που πρωτοκολλήθηκε στις 29 Ιουλίου 2005. Η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες με επιστολή της 6ης Ιανουαρίου 2006, στην οποία οι ιταλικές αρχές απάντησαν με επιστολές της 23ης Ιανουαρίου 2006 και 2ας Φεβρουαρίου 2006 στις οποίες ζητούσαν παράταση της προθεσμίας για την απάντηση. Με επιστολές της 27ης Ιανουαρίου 2006 και της 9ης Φεβρουαρίου 2006, η Επιτροπή χορήγησε αυτές τις παρατάσεις. Με επιστολή της 6ης Μαρτίου 2006, που πρωτοκολλήθηκε την ίδια ημέρα, οι ιταλικές αρχές υπέβαλαν τις αιτηθείσες συμπληρωματικές πληροφορίες, τις οποίες ολοκλήρωσαν με επιστολή της 6ης Απριλίου 2006.
 - (6) Η Επιτροπή δεν έλαβε σχετικές παρατηρήσεις από ενδιαφερόμενα μέρη.
- ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ**
- (7) Η Ιταλία ζήτησε από την Επιτροπή να της χορηγήσει παράταση της τελευταίας προθεσμίας υποβολής της 31 Δεκεμβρίου 2003, που προβλέπεται από τον κανονισμό για τη ναυπηγική βιομηχανία, στην οποία υπόκειται η έγκριση λειτουργικών ενισχύσεων που συνδέονται με συμβάσεις σχετικά με πλοία. Η αίτηση παράτασης υποβλήθηκε για το πλοίο με την επωνυμία C.180, που ναυπηγήθηκε από τα Cantieri Navali Termoli S.p.A., ναυπηγείο με έδρα στην Περιφέρεια Molise. Αρχικά, η παράταση ζητήθηκε μέχρι τις 31 Οκτωβρίου 2004 (10 μήνες).
 - (8) Η σύμβαση ναυπήγησης που υπεγράφη στις 30 Δεκεμβρίου 2000 προέβλεπε αρχικά ως προθεσμία παράδοσης την 30 Ιουνίου 2003. Το πλοίο το παρήγγειλε η Magnani S.p.A., ιταλική εφοπλιστική εταιρεία, για τη μεταφορά χημικών και πετρελαιοχημικών προϊόντων. Αναφορικά με την προαναφερθείσα σύμβαση, στην εφοπλιστρια είχε δοθεί η υπόσχεση λειτουργικής ενίσχυσης 9%, ισοδύναμης με περίπου 3,9 εκατ. ευρώ γι' αυτό το πλοίο, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 3 παράγραφος 1 του κανονισμού για τη ναυπηγική βιομηχανία.
 - (9) Ωστόσο, σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές, η ναυπήγηση διήρκεσε περισσότερο από το προβλεπόμενο, λόγω συγκυρίας περιστατικών, και συγκεκριμένα: της επίπτωσης των γεγονότων της 11ης Σεπτεμβρίου 2001, της επακόλουθης ανάγκης προσαρμογής του πλοίου στις μεταβληθείσες τεχνικοεμπορικές απαιτήσεις και δύο διαδοχικών φυσικών καταστροφών — ενός σεισμού και μίας πλημμύρας. Το ναυπηγείο αναγκάστηκε κατά

⁽¹⁾ ΕΕ L 202 της 18.7.1998, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ C 42 της 18.2.2005, σσ. 15.

συνέπεια να ζητήσει παράταση της τελευταίας προθεσμίας παράδοσης για το πλοίο C.180 ορισθείσα βάσει του κανονισμού για τη ναυπηγική βιομηχανία, ήτοι της 31 Δεκεμβρίου 2003, κατά δέκα μήνες.

(10) Στην κοινοποίηση, οι ιταλικές αρχές κάνουν αναφορά στην απόφαση της Επιτροπής της 5ης Ιουνίου 2002, με την οποία εγκρίθηκε ανάλογη παράταση της προθεσμίας παράδοσης μετά την 31η Δεκεμβρίου 2003, για κρουαζιερόπλοια υπό κατασκευή στο ναυπηγείο Meyer Werft, στο Papenburg της Γερμανίας (εφεξής «απόφαση Meyer Werft»). Οι ιταλικές αρχές επεσήμαναν ειδικότερα πολλές βασικές αναλογίες μεταξύ των δύο υποθέσεων, και συγκεκριμένα: (i) τον λόγο που προβλήθηκε για την παράταση (δηλαδή την επίπτωση των τρομοκρατικών ενεργειών της 11ης Σεπτεμβρίου 2001), (ii) τη συγκεκριμένη αγορά (ήτοι τη θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου και χημικών προϊόντων) και (iii) τις σταθερές εμπορικές σχέσεις μεταξύ του ναυπηγείου και της εφοπλιστριας εταιρείας⁽³⁾. Εν ολίγοις, οι ιταλικές αρχές δηλώνουν ότι η απόφαση Meyer Werft συνιστά ένα σαφές προηγούμενο για έκτακτη έγκριση στην παρούσα περίπτωση. Επιπλέον, οι ιταλικές αρχές υπενθυμίζουν ότι στις 13 Νοεμβρίου 2002 η Επιτροπή είχε εκδώσει άλλη απόφαση με την οποία ενέκρινε την παράταση της προθεσμίας παράδοσης κρουαζιερόπλοιου υπό κατασκευή στο ναυπηγείο Kvaerner Masa, στη Φινλανδία, (εφεξής «απόφαση Kvaerner Masa»), για ανάλογους λόγους.

(11) Προς στήριξη του αιτήματός τους, οι ιταλικές αρχές επικαλούνται καθυστερήσεις που οφείλονται σε περιστάσεις, κατά την άποψή τους εξαιρετικές, μη δυνάμενες να προβλεφθούν από την οικεία επιχείρηση και οφειλόμενες σε εξωγενείς παράγοντες, οι οποίες προκάλεσαν διαταράξεις μη αναμενόμενες, σοβαρές και αιτιολογημένες που είχαν αντίκτυπο στο πρόγραμμα εργασίας του ναυπηγείου. Πιο συγκεκριμένα, αυτές οι καθυστερήσεις οφείλονται στους ακόλουθους παράγοντες (βλέπε συνοπτικό πίνακα 1 κατωτέρω):

(i) *Επίπτωση των γεγονότων της 11ης Σεπτεμβρίου 2001*

Την 1η Οκτωβρίου 2001, πριν από την έναρξη ναυπήγησης, η εφοπλιστρια εταιρεία ζήτησε από την Cantieri Navali Termoli να αναστείλει την εκτέλεση της σύμβασης μέχρι τις 30.9.2003, αντί να την ακυρώσει. Τέλος, η εφοπλιστρια εταιρεία απέσυρε την αίτηση αναστολής της σύμβασης στις 29.9.2003.

(ii) *Ανάγκη μετατροπής του πλοίου προς προσαρμογή του στις μεταβληθείσες τεχνικοεμπορικές απαιτήσεις*

Στα προαναφερθέντα γεγονότα προστίθεται το γεγονός ότι, κατά την ανάκληση της αναστολής, η εφοπλιστρια εταιρεία ζήτησε να τροποποιηθεί το σχέδιο του πλοίου — διαφοροποιούμενη από τα τεχνικά χαρακτηριστικά που περιέχονταν αρχικώς στη σύμβαση — για να το προσαρμόσει στις μεταβληθείσες τεχνικοεμπορικές απαιτήσεις. Αυτές οι τροποποιήσεις αφορούν τη διάσταση και τον αριθμό των δεξαμενών, καθώς και το συνολικό μήκος και πλάτος του πλοίου, του οποίου τα τροποποιημένα σχέδια ναυπήγησης υποβλήθηκαν, για να

τύχουν έγκρισης, στον R.I.N.A, τον ιταλικό οργανισμό πιστοποίησης. Τέλος, οι τροποποιήσεις κατέστησαν επίσημες στις 10 Δεκεμβρίου 2003, με συμπληρωματική πράξη που επισυνάφθηκε στην αρχική σύμβαση ναυπήγησης.

(iii) *Επίπτωση των φυσικών καταστροφών*

Στις 31 Οκτωβρίου 2002, η Περιφέρεια Molise επλήγη από σεισμό ο οποίος είχε αντίκτυπο στο ναυπηγείο, στους εργαζόμενους και στους προμηθευτές. Ακολούθως, μεταξύ της 23 Ιανουαρίου 2003 και της 25 Ιανουαρίου 2003 η περιφέρεια επλήγη από πλημμύρα, με περαιτέρω καταστροφικές συνέπειες για το ναυπηγείο, τους εργαζόμενους και τους προμηθευτές. Αυτά τα δύο καταστροφικά περιστατικά προξένησαν στο ναυπηγείο άμεση ζημία, εξαιτίας της απραξίας των εργαζομένων, και έμμεση ζημία, εξαιτίας της μονομερούς ανάκλησης των συμβάσεων από μέρους τοπικών επιχειρήσεων, οι οποίες είχαν αναλάβει με υπεργολαβία εργασίες σχετικά με το πλοίο C.180, επιχειρήσεις που προέβλεπαν ως δικαιολογία τις ζημιές που προκλήθηκαν από τις φυσικές καταστροφές στην παραγωγική υποδομή των προμηθευτών τους. Οι ιταλικές αρχές προέβλεπαν ιδίως το επιχείρημα ότι τα προαναφερθέντα περιστατικά έβλαψαν τις μηχανικές εργασίες τις προκαταρκτικές για την εκτελεστική φάση του πλοίου.

Οι ιταλικές αρχές, αν και παραδέχονται ότι αμφότερα τα καταστροφικά περιστατικά έλαβαν χώρα κατά τη διάρκεια της περιόδου αναστολής της σύμβασης ναυπήγησης, δηλώνουν ότι αυτά τα περιστατικά αναστάτωσαν οπωσδήποτε τα προγράμματα παραγωγής του ναυπηγείου και υπογραμμίζουν ότι για αμφότερες τις καταστροφές κηρύχθηκε πρωθυπουργικό διάταγμα καθεστώς έκτακτης ανάγκης μέχρι την 1η Φεβρουαρίου 2004.

Οι ιταλικές αρχές τόνισαν τον επείγοντα χαρακτήρα της ενίσχυσης, λόγω των περιορισμένων χρηματοοικονομικών και τεχνικών πόρων του ναυπηγείου⁽⁴⁾, αφού η συμβατική τιμή για το πλοίο είχε οριστεί ενόψει των επιδοτήσεων που θα χορηγούντο δια νόμου. Επιπλέον, κατά τις ιταλικές αρχές, εάν δεν χορηγηθεί η παράταση της τελευταίας προθεσμίας παράδοσης του πλοίου (με βαθμό εκτέλεσης 25,65 % στις 16 Δεκεμβρίου 2003), και κατά συνέπεια η ναυπήγηση δεν τύχει της ενίσχυσης, το πλοίο δεν θα μπορέσει να ολοκληρωθεί χωρίς σοβαρές οικονομικές ζημιές για το ναυπηγείο, χωρίς απώλεια θέσεων εργασίας τόσο για το ναυπηγείο όσο και για τις επιχειρήσεις που εργάζονται γι' αυτό. Οι ιταλικές αρχές διευκρίνισαν ότι η εφοπλιστρια εταιρεία Marnavi και το ναυπηγείο συμφώνησαν να ακυρώσουν τη σύμβαση ναυπήγησης ενός άλλου πλοίου με την επωνυμία C.173, η κατασκευή του οποίου διαταράχθηκε από τα προαναφερθέντα γεγονότα, και να εκτρέψουν τις σχετικές προμήθειες που είναι ήδη διαθέσιμες προς το πλοίο C.180.

⁽³⁾ Μετάξύ του 2000 και του 2004 οι παραγγελίες της Marnavi αντιπροσώπευσαν το 43 % περίπου του κύκλου εργασιών της Cantieri Navali Termoli· κατά την προηγούμενη περίοδο 1995-1999 το αντίστοιχο μερίδιο του κύκλου εργασιών ήταν σχεδόν μηδενικό.

⁽⁴⁾ Το ναυπηγείο αποτελεί μια πολύ μικρή επιχείρηση με 51 εργαζόμενους.

Πίνακας 1

Συνοπτική εικόνα των καθυστερήσεων που έλαβαν χώρα στην παράδοση του πλοίου C.180

Πλοίο	Αιτία της καθυστέρησης	Ευθύνες	Προβλήματα	Καθυστερήση (σε μήνες)	Επιπλέον μήνες
C.180	(i) Γεγονότα της 11 Σεπτεμβρίου 2001: — αναστολή και καθυστερημένη επανέναρξη της εκτέλεσης της παραγγελίας	Marnavi. S.p.A. (εφοπλιστρια εταιρεία)	Αναστολή της σύμβασης από 1 Οκτωβρίου 2001 έως 30 Σεπτεμβρίου 2003 Ανάκληση της αναστολής στις 29 Σεπτεμβρίου 2003	24	Δεν διευκρινίζεται
	(ii) Τεχνικές τροποποιήσεις	Marnavi. S.p.A. (εφοπλιστρια εταιρεία)	Τροποποιήσεις σχετικά με τις διαστάσεις και τον αριθμό των δεξαμενών, το μήκος και το πλάτος του πλοίου	Δεν διευκρινίζεται	Δεν διευκρινίζεται
	(iii) Καθυστερήσεις που οφείλονται σε καταστροφικά γεγονότα που έπληξαν την Περιφέρεια Molise: — σεισμός 31 Οκτωβρίου 2002 — πλημμύρες από τις 23 έως τις 25 Ιανουαρίου 2003	Λόγοι ανωτέρας βίας	Επίπτωση των καταστροφικών γεγονότων στο ναυπηγείο, στους εργαζόμενους και στους υπεργολάβους	> 2	> 2
			Σύνολο	Περισσότερο από 26 μήνες	Περισσότερο από 2 μήνες
	Αιτούμενη παράταση				10 μήνες

ΑΠΠΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

- (12) Στην απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία, η Επιτροπή θεωρούσε αμφίβολο κατά πόσο οι προβληθέντες λόγοι προς δικαιολόγηση της καθυστέρησης στην υπό εξέταση υπόθεση ήταν σύμφωνοι με το άρθρο 3 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο του κανονισμού για τη ναυπηγική βιομηχανία, και, κατά συνέπεια, έτρεφε αμφιβολίες για το κατά πόσο το εν θέματι μέτρο ήταν συμβατό με την κοινή αγορά βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο ε) της συνθήκης ΕΚ.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΙΤΑΛΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ

- (13) Οι ιταλικές αρχές, για να διαλύσουν τις αμφιβολίες που εξέφρασε η Επιτροπή στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, παρέσχον συμπληρωματικά στοιχεία και εξηγήσεις προς επίρρωση της θέσης τους ως προς το βάσιμο των λόγων παράτασης της προθεσμίας παράδοσης, καθώς και ως προς το συμβιβασίμο του εν λόγω μέτρου.

- (i) Σχετικά με την επίπτωση των γεγονότων της 11ης Σεπτεμβρίου 2001

Οι ιταλικές αρχές δήλωσαν ότι πρόκειται για γεγονότα έκτακτα, απρόβλεπτα και οφειλόμενα σε εξωγενείς παράγοντες και υποστήριξαν, διαφορετικά από, τι πιστεύει η Επιτροπή, ότι αυτά προξένησαν μη αναμενόμενες, σοβαρές και αιτιολογημένες διαταράξεις στο πρόγραμμα εργασίας του ναυπηγείου.

Ιδίως, υπεραμύνονται της ανάλυσής τους προβάλλοντας το επιχειρήμα ότι η αξιολόγηση της Επιτροπής βασίζεται σε έκθεση που συντάχθηκε το φθινόπωρο 2003⁽⁵⁾, δηλαδή δύο έτη μετά τα γεγονότα, ενώ θεωρείται ότι τέτοια γεγονότα επιδρούν στην εμπορική στρατηγική των οικονομικών φορέων οι οποίοι είναι υποχρεωμένοι να λάβουν αποφάσεις τη στιγμή κατά την οποία αυτά λαμβάνουν χώρα (Σεπτέμβριος 2001) ή κατά τους επόμενους μήνες.

Σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές είναι γνωστό τοις πάσι και περαιτέρω επιβεβαιωμένο από τις εκθέσεις Clarkson⁽⁶⁾ ότι αυτά τα γεγονότα είχαν επιπτώσεις σε ολόκληρο τον τομέα της αγοράς θαλασσιών εμπορικών μεταφορών, όχι μόνο σε μία κατηγορία πλοίων, δηλαδή στα κρουαζιερόπλοια. Προς επίρρωση της θέσης τους οι ιταλικές αρχές παρέσχον νέες πληροφορίες για να αποδείξουν την επίπτωση των προαναφερθέντων γεγονότων στη ναυπήγηση του πλοίου, διαβιβάζοντας αντίγραφο των συμφωνιών ναύλωσης που συνολογήθηκαν μεταξύ της εφοπλιστριας εταιρείας Marnavi και της εταιρείας Novamar με έδρα το Houston (ΗΠΑ) για τη ναύλωση δύο πλοίων μεταφοράς πετροχημικών που παρήγγειλε η εφοπλιστρια εταιρεία στην Cantieri Navali Termoli⁽⁷⁾ και την παραίτηση της

(5) Οι ιταλικές αρχές διευκρινίζουν ότι η αναφορά της Επιτροπής στην έκθεση Clarkson που αναφέρεται στη σημείο 10 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας είναι ανακριβής, επειδή αναφέρει τον Νοέμβριο 2003 αντί για τον Οκτώβριο 2003.

(6) Clarkson «Shipping Review & Outlook» του φθινοπώρου 2003, σσ. 7-44 και σ. 127· Clarkson «Review of Tanker/Chemical/Small LPG Markets and Newbuilding Investment over 2001 and onwards», Οκτώβριος 2003, σσ. 17-20.

(7) Τα εν λόγω πλοία είναι το C.173 και το C.180 που θα εξεταστούν στη συνέχεια.

Novamar από αυτές τις συμφωνίες κατόπιν της 11ης Σεπτεμβρίου 2001. Εξ αυτού, οι ιταλικές αρχές δηλώνουν ότι αυτά τα τραγικά γεγονότα είχαν ανάλογο αποτέλεσμα στο εν λόγω πλοίο και ότι, διαφορετικά απ'ό, τι θεωρεί η Επιτροπή, η επίπτωσή τους δεν περιορίζεται στα κρουαζιερόπλοια. Συνεπώς, οι ιταλικές αρχές εμμένουν στη θέση τους σύμφωνα με την οποία η επίπτωση των προαναφερθέντων γεγονότων πληροί τις διατάξεις του άρθρου 3 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο τρίτη περίπτωση του κανονισμού για τη ναυπηγική βιομηχανία.

(ii) *Ανάγκη μετατροπής του πλοίου προς προσαρμογή του στις μεταβληθείσες τεχνικοεμπορικές απαιτήσεις*

Οι ιταλικές αρχές παρέσχον πληροφορίες σχετικά με τις μετατροπές που πραγματοποιήθηκαν στο πλοίο C.180.

Ειδικότερα, εξήγησαν ότι το 2000 η εφοπλιστρια εταιρεία και το ναυπηγείο συνολόγησαν συμβάσεις για τη ναυπήγηση δύο πλοίων μεταφοράς πετροχημικών με ονομασία C.173 και C.180. Αυτές οι συμβάσεις προέβλεπαν αρχικά ως ημερομηνίες παράδοσης την 31.3.2002 και την 30.6.2003, αντιστοίχως, οι οποίες στη συνέχεια μετατέθηκαν στις 31.3.2003 και στις 31 Δεκεμβρίου 2003. Επιπλέον, εξήγησαν ότι τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 και οι δύο εξεταζόμενες στη συνέχεια φυσικές καταστροφές είχαν τέτοια επίπτωση στο πρόγραμμα εργασίας του ναυπηγείου ώστε μπόρεσε να παραδοθεί εντός της 31 Δεκεμβρίου 2003 μόνο ένα εκ των προαναφερθέντων πλοίων.

Συνεπώς, τον Νοέμβριο 2002 η εφοπλιστρια εταιρεία αποφάσισε να παραιτηθεί της ναυπήγησης ενός από τα υπό ναυπήγηση πλοία στο ναυπηγείο έτσι ώστε το ναυπηγείο να αφοσιωθεί στην ολοκλήρωση ενός από αυτά. Στην ουσία, αυτό το επέτυχε καταρχάς αλλάζοντας το όνομα του πλοίου από C.173 σε C.180 — που ήταν το μεγαλύτερο από εκείνα που είχε παραγγείλει—, και κατά δεύτερο ζητώντας ουσιαστικές τροποποιήσεις των βασικών δομικών χαρακτηριστικών σχετικά με το πλοίο C.180 ⁽⁸⁾, ⁽⁹⁾, ⁽¹⁰⁾, και τέλος λύοντας τη σύμβαση σχετικά με το πλοίο C.173. Κατά συνέπεια, το πλοίο C.180 (πρώην C.173) κατέστη πιο μεγάλο, πιο ταχύ, με μεγαλύτερη χωρητικότητα και υψηλότερη συμβατική τιμή σε σχέση με το αρχικό C.173, αλλά τα συνολικά τεχνικά χαρακτηριστικά είναι υποδεέστερα όσον αφορά την αρχική σύμβαση για το πλοίο C.180.

Ωστόσο, οι ιταλικές αρχές δηλώνουν ότι οι προαναφερθείσες μετατροπές συνέβαλαν μόνο έμμεσα

στην καθυστέρηση της ναυπήγησης του πλοίου και ότι οι καθυστερήσεις οφείλονται, εκ των πραγμάτων, στις συνέπειες των φυσικών καταστροφών που οδήγησαν στη λύση της σύμβασης από μέρους της επιχείρησης παροχής υπηρεσιών η οποία ήταν επιφορτισμένη με τον σχεδιασμό των τροποποιήσεων του πλοίου C.180 (πρώην C.173).

(iii) *Επίπτωση των φυσικών καταστροφών (σεισμός της 31 Οκτωβρίου 2002 και πλημμύρα της 23 Ιανουαρίου 2003 — 25 Ιανουαρίου 2003)*

Οι ιταλικές αρχές υπογραμμίζουν το μέγεθος και τις συνέπειες των προαναφερθεισών καταστροφών που έπληξαν την περιφέρεια στην οποία βρίσκεται το ναυπηγείο.

Από γενική άποψη, οι ιταλικές αρχές υπενθυμίζουν ότι λαμβανομένης υπόψη της έκτασης της περιοχής που επλήγη από τις θεομηνίες και του υψηλού κινδύνου για τη δημόσια και ιδιωτική ευημερία, η περιφέρεια κηρύχθηκε σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης, με πρωθυπουργικό διάταγμα της 31 Οκτωβρίου 2002 που όριζε την κατάσταση έκτακτης ανάγκης μέχρι τις 30 Ιουνίου 2003, η οποία στη συνέχεια παρατάθηκε μέχρι την 1η Φεβρουαρίου 2004 με διάταγμα της 31 Ιανουαρίου 2003. Επιπλέον, οι προαναφερθείσες αρχές εφιστούν την προσοχή της Επιτροπής στο γεγονός ότι, μετά από αυτά τα περιστατικά, στο πλαίσιο της αναθεώρησης των χαρτών ενισχύσεων περιφερειακού χαρακτήρα η Επιτροπή ⁽¹¹⁾ ενέκρινε την παράτασή της λαμβάνοντας υπόψη την επίπτωση των φυσικών καταστροφών που έπληξαν την περιφέρεια Molise και το Teramo, δηλαδή τη ζώνη στην οποία βρίσκεται το ναυπηγείο.

Όσον αφορά το ναυπηγείο, οι ιταλικές αρχές διαβίβασαν πληροφορίες σύμφωνα με τις οποίες κατόπιν των προαναφερθεισών φυσικών καταστροφών, κατά την περίοδο από τον Νοέμβριο 2002 έως τον Φεβρουάριο 2003, το πρόγραμμα εργασίας του ναυπηγείου υπέστη καθυστερήσεις που οφείλονταν στην αρχική καθυστέρηση και στην επακόλουθη λύση των πολυάριθμων συμβάσεων από μέρους των διαφόρων υπεργολάβων που παρείχαν στο ναυπηγείο τα απαραίτητα υλικά και υπηρεσίες ⁽¹²⁾ για τη ναυπήγηση του πλοίου C.180 ⁽¹³⁾ (πρώην C.173).

(iv) *Αναστολή των εργασιών για το πλοίο C.180 (πρώην C.173) το 2004*

Τον Ιούλιο 2005, απαντώντας στην έναρξη της έρευνας,

⁽⁸⁾ Σχετικές ιδίως με τις διαστάσεις και τον αριθμό των δεξαμενών, καθώς και το μήκος και το πλάτος του πλοίου.

⁽⁹⁾ Οι ιταλικές αρχές δηλώνουν ότι αυτές οι τροποποιήσεις αφορούν τόσο το αρχικό πλοίο C.173 όσο και το C.180 (πρώην C.173) και ότι είχαν συμφωνηθεί μεταξύ της εφοπλιστριας εταιρείας και του ναυπηγείου πριν από την αναστολή της σύμβασης το 2001, μετά από την επιστολή της Novamar, τον Φεβρουάριο 2001, στην οποία ανακοινωνόταν ότι αμφότερα τα πλοία μπορούσαν να υποστούν τροποποιήσεις. Οι προαναφερθείσες αρχές δηλώνουν επιπλέον ότι οι εργασίες στο τροποποιημένο πλοίο C.180 (πρώην C.173) ήταν ήδη σε εξέλιξη πριν λάβει επίσημη μορφή η συμπληρωματική πράξη στη σύμβαση, τον Δεκέμβριο 2003.

⁽¹⁰⁾ Σύμφωνα με την ερμηνεία που έδωσαν οι ιταλικές αρχές στις αποφάσεις της Επιτροπής αριθ. 691/2003 της 9.7.2003 και αριθ. 727/1993 της 21 Δεκεμβρίου 1993, ο τύπος του πλοίου και οι σχετικές μετατροπές θα δικαιολογούσαν την παρέκκλιση λόγω «τεχνικής πολυπλοκότητας» που αποδέχτηκε η Επιτροπή.

⁽¹¹⁾ Απόφαση της Επιτροπής C(2004)3344 τελική αναθεώρηση της 8ης Σεπτεμβρίου 2004, σχετικά με την υπόθεση N 147/2004.

⁽¹²⁾ Πρόκειται για τα υποσυστήματα του σκάφους, για τις υπηρεσίες σχετικά με τον σκελετό και τον εφοπλισμό του πλοίου, την παροχή χαλύβδινων ανοξείδωτων ελασμάτων, την παροχή και την εγκατάσταση των ηλεκτρικών εγκαταστάσεων, καθώς και τις υπηρεσίες παροχής εμπειρογνομοσύνης για τη μετατροπή του πλοίου C.173 με σκοπό την αύξηση της χωρητικότητας και της ισχύος του πλοίου C.173 που θα επονομαζόταν C.180.

⁽¹³⁾ Κατόπιν της λύσεως αυτών των συμβάσεων, το ναυπηγείο αναγκάστηκε να επικαλεστεί τη ρήτρα «ανωτέρας βίας» κατά της εφοπλιστριας εταιρείας, υποχρεώνοντάς την να αποφασίσει να εγκαταλείψει τη ναυπήγηση ενός από τα δύο πλοία που είχαν παραγγελθεί στο ναυπηγείο.

οι ιταλικές αρχές ανακοίνωσαν στην Επιτροπή ότι είχε ολοκληρωθεί περίπου το 66 % της ναυπήγησης, αλλά ότι το ναυπηγείο είχε αναστείλει τη ναυπήγηση και το πλοίο είχε καθελκυστεί τον Αύγουστο 2004, εν αναμονή της έγκρισης της παράτασης της προθεσμίας παράδοσης από την Επιτροπή. Συνεπώς, σύμφωνα με το αίτημα της εφοπλιστριας εταιρείας και του ναυπηγείου, υποστηρίζεται ότι η παράταση 10 μηνών πρέπει να αρχίσει να τρέχει από την απόφαση της Επιτροπής με την οποία αυτή χορηγείται.

- (14) Οι ιταλικές αρχές συμπεραίνουν ότι οι λόγοι που επικαλέσθηκαν προς αιτιολόγηση των καθυστερήσεων στην παρούσα υπόθεση πληρούν τις διατάξεις του άρθρου 3 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο του κανονισμού για τη ναυπηγική βιομηχανία και ότι η παράταση 10 μηνών της προθεσμίας τριών ετών για την παράδοση του πλοίου που αρχίζει να ισχύει από την ημερομηνία έκδοσης της οριστικής απόφασης της Επιτροπής είναι συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο ε) της συνθήκης ΕΚ.

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

- (15) Το άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ θεσπίζει ότι ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό δια της ευνοϊκής μεταχείρισεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, στο μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές. Σύμφωνα με την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, η στρέβλωση των συναλλαγών υφίσταται εάν η δικαιούχος επιχείρηση ασκεί οικονομική δραστηριότητα που συνεπάγεται συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.
- (16) Το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο ε) της Συνθήκης θεσπίζει ότι δύνανται να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά οι κατηγορίες ενισχύσεων που καθορίζονται με απόφαση του Συμβουλίου που λαμβάνεται με ειδική πλειοψηφία κατόπιν πρότασης της Επιτροπής. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι σύμφωνα με αυτή τη νομική βάση το Συμβούλιο εξέδωσε στις 29 Ιουνίου 1998 τον κανονισμό για τη ναυπηγική βιομηχανία. Μολονότι η ισχύς αυτού του κανονισμού έληξε στις 31 Δεκεμβρίου 2003, οι διατάξεις του εξακολουθούν να εφαρμόζονται όσον αφορά την αξιολόγηση των αιτήσεων παράτασης της τελευταίας προθεσμίας παράδοσης, δεδομένου ότι η ενίσχυση βασίζεται σ' αυτόν τον ίδιο κανονισμό και ότι στο πλαίσιο σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για τη ναυπηγική βιομηχανία⁽¹⁴⁾ δεν προβλέπεται τίποτα όσον αφορά τις εν λόγω αιτήσεις.
- (17) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το ζήτημα της παράτασης της τελικής προθεσμίας για την παράδοση είναι καθοριστικό όσον αφορά την επιλεξιμότητα της σύμβασης για χορήγηση λειτουργικών ενισχύσεων βάσει του άρθρου 3 του κανονισμού για τη ναυπηγική βιομηχανία. Η εν λόγω λειτουργική ενίσχυση συνίσταται στη χρηματοδότηση μέσω κρατικών πόρων τμήματος των δαπανών που το ναυπηγείο πρέπει κατά κανόνα να πραγματοποιήσει για να ναυπηγήσει ένα πλοίο. Σ' αυτό πρέπει να προστεθεί ότι η ναυπηγική βιομηχανία αποτελεί οικονομική δραστηριότητα που συνεπάγεται συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών. Η εν λόγω ενίσχυση εμπίπτει, κατά

συνέπεια, στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 87 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

- (18) Υπενθυμίζεται ότι, βάσει του κανονισμού για τη ναυπηγική βιομηχανία, νοείται ως «ναυπήγηση» η κατασκευή εμπορικών πλοίων ανοιχτής θαλάσσης, αυτόνομης προώθησης. Το πλοίο που ναυπηγήθηκε από την Cantieri Navali Termoli — δηλαδή ένα πλοίο μεταφοράς πετροχημικών— είναι πλοίο ανοιχτής θαλάσσης αυτόνομης ώθησης, που προορίζεται για ειδικευμένες θαλάσσιες υπηρεσίες, δηλαδή για τη μεταφορά χημικών προϊόντων και πετρελαιοειδών, και υπόκειται, κατά συνέπεια, στις διατάξεις του άρθρου 1 στοιχείο α) του προαναφερθέντος κανονισμού.
- (19) Το άρθρο 3 παράγραφος 1 του κανονισμού για τη ναυπηγική βιομηχανία προβλέπει μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2000 ανώτατη εισφορά 9 % ως λειτουργική ενίσχυση που συνδέεται με σύμβαση. Βάσει του άρθρου 3 παράγραφος 2 του ίδιου κανονισμού το ανώτατο όριο ενίσχυσης που εφαρμόζεται στη σύμβαση είναι το ανώτατο όριο που ίσχυε κατά την ημερομηνία υπογραφής της οριστικής σύμβασης. Ωστόσο, αυτό δεν εφαρμόζεται στα πλοία των οποίων η παράδοση λαμβάνει χώρα αφού παρέλθει χρόνος άνω των τριών ετών από την υπογραφή της σύμβασης. Σε αυτές τις περιπτώσεις το ανώτατο εφαρμόζόμενο όριο είναι εκείνο που ίσχυε τρία έτη πριν από την παράδοση του πλοίου. Συνεπώς, η τελευταία προθεσμία παράδοσης του πλοίου για να δύνανται ακόμα να τύχει λειτουργικών ενισχύσεων ήταν, καταρχήν, η 31η Δεκεμβρίου 2003.
- (20) Η προβλεπόμενη ενίσχυση υπέρ του υπό εξέταση πλοίου θα χορηγηίτο βάσει του άρθρου 3 του νόμου αριθ. 88 της 16.3.2001, που εγκρίθηκε από την Επιτροπή, ως κρατική ενίσχυση αριθ. Ν 502/00. Το χορηγούμενο ποσό θα ανερχόταν σε περίπου 3,9 εκατ. ευρώ για το πλοίο C.180, δηλαδή μέχρι το 9 % της αξίας που προέβλεπε η σχετική σύμβαση.
- (21) Το άρθρο 3 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο τρίτη περίπτωση του κανονισμού για τη ναυπηγική βιομηχανία θεσπίζει: «Παρόλα αυτά, η Επιτροπή δύναται να δεχθεί την παράταση της τριετούς προθεσμίας παραδόσεως οσάκις τούτο κρίνεται δικαιολογημένο λόγω της τεχνικής περιπλοκότητας του συγκεκριμένου ναυπηγικού εγχειρήματος ή λόγω καθυστερήσεων συνεπεία απρόβλεπτης και σοβαρής διατάραξης του προγράμματος εργασιών του ναυπηγείου για την οποία αυτό δεν μπορεί να θεωρηθεί υπεύθυνο, συνεπεία εξαιρετικών περιστάσεων, μη δυνάμενων να προβλεφθούν από την οικεία επιχείρηση και οφειλόμενων σε εξωγενείς παράγοντες». Η Επιτροπή σημειώνει ότι η αίτηση παράτασης είναι αιτιολογημένη από την αδυναμία της Cantieri Navali Termoli να ολοκληρώσει το προαναφερθέν πλοίο εξαιτίας καθυστερήσεων μη δυνάμενων να προβλεφθούν και οφειλόμενων σε εξωγενείς παράγοντες.
- (22) Ο κανονισμός για τη ναυπηγική βιομηχανία απαιτεί την αιτιολόγηση της παράτασης της τελευταίας προθεσμίας παράδοσης από περιστάσεις (α) εξαιρετικές, (β) απρόβλεπτες και (γ) εξωγενείς της επιχείρησης. Επιπλέον, πρέπει να αποδειχθούν (δ) η αιτιολογική αλληλουχία μεταξύ αυτών των γεγονότων και των μη αναμενομένων διαταράξεων που αποτελούν την αιτία της καθυστέρησης, καθώς και (ε) η διάρκεια αυτών των διαταράξεων και (στ) η σοβαρή και

⁽¹⁴⁾ ΕΕ C 317 της 30 Δεκεμβρίου 2003, σ. 11.

αιτιολογημένη φύση τους. Στα σημεία που ακολουθούν παρατίθεται η αξιολόγηση των επιχειρημάτων των ιταλικών αρχών.

(i) *Επίπτωση των γεγονότων της 11ης Σεπτεμβρίου 2001*

Όσον αφορά αυτό το επιχείρημα, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη της την αδυναμία πρόβλεψης αυτών των γεγονότων, εξωγενών του ναυπηγείου. Σύμφωνα με προηγούμενες αποφάσεις της Επιτροπής, αυτή η αιτιολογία δεν μπορεί να γίνει αποδεκτή στην υπό εξέταση υπόθεση. Σύμφωνα με την πάγια τακτική της Επιτροπής όσον αφορά τις αποφάσεις ⁽¹⁵⁾ «η επιβράδυνση της οικονομικής ανάπτυξης ή η επιδείνωση της κατάστασης της αγοράς σε σχέση με ένα τύπο πλοίου δεν μπορούν να θεωρηθούν ως έκτακτο περιστατικό κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 2 του κανονισμού για τη ναυπηγική βιομηχανία». Υπενθυμίζεται ότι αυτή η αιτιολογία έγινε αποδεκτή μόνο για τα κρουαζιερόπλοια εξαιτίας της άμεσης επίπτωσης αυτών των γεγονότων σε αυτή την κατηγορία πλοίων, ενώ θεωρείται ότι σε άλλες κατηγορίες πλοίων τα γεγονότα αυτά έχουν έμμεση επίπτωση και πιο αόριστο αποτέλεσμα.

Στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι σύμφωνα με την έκθεση που συνέταξε το Ινστιτούτο Clarkson Research τον Νοέμβριο 2003 ⁽¹⁶⁾, «τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 επιδείνωσαν αναμφίβολα τα προβλήματα της παγκόσμιας οικονομίας η οποία ήταν ήδη σε φάση επιβράδυνσης». Επιπλέον, όσον αφορά τις επενδύσεις σχετικά με πλοία μεταφοράς πετροχημικών μικτής χωρητικότητας κάτω των 20 000 τόνων, όπως το πλοίο C.180, στην ίδια έκθεση της Clarkson Research αναφέρεται ότι: «την περίοδο μεταξύ 1998 και 2000 δεν υπήρξε μεγάλη δραστηριότητα και παρά την ανάκαμψη που σημειώθηκε στις αρχές του 2001, τα επίπεδα δραστηριότητας έχουν μειωθεί εκ νέου κατά το τελευταίο τρίμηνο του 2001, σημειώνοντας εξέλιξη ανάλογη με εκείνη που σημειώθηκε στον υπόλοιπο τομέα. Οι παραγγελίες σημείωσαν σημαντική ανάκαμψη στις αρχές του 2002 και έκτοτε το επίπεδο έχει παραμείνει αρκετά υψηλό».

Επιπλέον, όσον αφορά το επιχείρημα των ιταλικών αρχών που θέτει υπό αμφισβήτηση το βάσιμο της κρίσης της Επιτροπής για την επίπτωση αυτών των γεγονότων αφού βασίζεται σε μια εκ των υστέρων έκθεση, η Επιτροπή παρατηρεί, καταρχάς, ότι βασίστηκε σε έκθεση που υπέβαλαν οι ίδιες οι ιταλικές αρχές· κατά δεύτερον, υπογραμμίζει ότι στο πλαίσιο της τρέχουσας διαδικασίας οι προαναφερθείσες αρχές βασίζονται και αυτές σε εκθέσεις του τέλους του 2003. Τέλος, η Επιτροπή σημειώνει ότι σε καμία από τις επόμενες εκθέσεις στις οποίες αναφέρονται οι ιταλικές αρχές δεν αμφισβητείται η αξιολόγηση της Επιτροπής αναφορικά μ' αυτό το σημείο.

Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι η παρούσα αξιολόγηση του προαναφερθέντος λόγου είναι σύμφωνη με άλλες αποφάσεις σε ανάλογες υποθέσεις που κοινοποιήθηκαν από την Ιταλία και που αφορούν την παράταση της

περιόδου των τριών ετών που καθορίστηκε για την παράδοση των πλοίων μεταφοράς πετροχημικών και για τη μεταφορά του GPL.

(ii) *Ανάγκη μετατροπής του πλοίου προς προσαρμογή του στις μεταβληθείσες τεχνικοεμπορικές απαιτήσεις*

Όσον αφορά το δεύτερο επιχείρημα, σημειώνεται, καταρχάς, ότι οι τεχνικές τροποποιήσεις πραγματοποιήθηκαν κατόπιν αίτησης της εφοπλιστριας εταιρείας για να ικανοποιηθούν οι μεταβληθείσες τεχνικοεμπορικές απαιτήσεις. Επιπλέον, σύμφωνα με όσα αναφέρονται στη συμπληρωματική πράξη της 10 Δεκεμβρίου 2003, που επισυνάπτεται στην αρχική σύμβαση ναυπήγησης, το ναυπηγείο είχε σκοπό να ζητήσει από την εφοπλιστρια εταιρεία παράταση της προθεσμίας παράδοσης του πλοίου C.180, επωμιζόμενο όλες τις δαπάνες και τους κινδύνους που συνδέονται με την πιθανή χορήγηση/παροχή της κρατικής ενίσχυσης υπέρ της εφοπλιστριας εταιρείας.

Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, δεδομένου ότι η εφοπλιστρια εταιρεία μπορεί πάντοτε να ζητήσει τροποποιήσεις στη σύμβαση ναυπήγησης, αυτές οι τροποποιήσεις αποτελούν φαινόμενο που παρουσιάζεται συχνά στον τομέα της ναυπηγικής βιομηχανίας. Τέτοια φαινόμενα αποτελούν μέρος της συνήθους εμπορικής δραστηριότητας του ναυπηγείου. Κατά συνέπεια, αυτός ο λόγος δεν μπορεί να γίνει αποδεκτός στην παρούσα υπόθεση.

Προς ολοκλήρωση του θέματος, η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι, κατά τη διάρκεια της παρούσας έρευνας, οι ιταλικές αρχές εξήγησαν ότι οι εν λόγω μετατροπές — που αφορούν αμφότερα τα πλοία C.173 και C.180 — είχαν ήδη επισημανθεί από την ναυλώτρια αμερικανική εταιρεία Novamar στην επιστολή της στην εφοπλιστρια εταιρεία, τον Φεβρουάριο 2001, και είχαν συμφωνηθεί μεταξύ του ναυπηγείου και της εφοπλιστριας εταιρείας πριν από την αναστολή της σύμβασης, που έλαβε χώρα το 2001. Επιπλέον, επισημαίνεται ότι, όπως δήλωσαν οι ιταλικές αρχές, στον αρχικό σχεδιασμό το πλοίο C.173 έπρεπε να ναυπηγηθεί πολύ ενωρίτερα από ένα άλλο ναυπηγείο που κατέστη προβληματικό στη δεκαετία του 1990 και κατά συνέπεια το εν λόγω πλοίο ανήκε σε μια κατηγορία πλοίων που είχε ξεπεραστεί από μια νέα γενεά πλοίων μεγαλύτερης χωρητικότητας και διαστάσεων.

Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, είναι πρόδηλο ότι οι προαναφερθείσες τροποποιήσεις δεν ήταν ούτε έκτακτες ούτε απρόβλεπτες. Συνεπώς, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο συγκεκριμένος λόγος που προέβαλε η Ιταλία δεν μπορεί να γίνει αποδεκτός.

(iii) *Επίπτωση των φυσικών καταστροφών που έπληξαν την Περιφέρεια Molise όπου εδρεύει το ναυπηγείο*

Είναι αποδεκτό ότι οι σεισμοί, οι πλημμύρες και άλλες «αιτίες ανωτέρας βίας» συνιστούν γενικά βάσιμη δικαιολογία. Κατά τον ίδιο τρόπο είναι αποδεκτό ότι αυτά τα γεγονότα είχαν αντίκτυπο στην οικονομική δραστηριότητα στην Περιφέρεια Molise — όπως βεβαιώνεται και από το κάθετως έκτακτης ανάγκης που κήρυξε ο πρωθυπουργός — και, ενδεχομένως, σε ολόκληρη τη δραστηριότητα του ναυπηγείου.

⁽¹⁵⁾ Βλέπε υπόθεση N 99/02 (EE C 262 της 29.10.2002), ναυπηγείο Odense — Παράταση της προθεσμίας των τριών ετών για την παράδοση δύο πλοίων (Δανία).

⁽¹⁶⁾ «Review of Tanker/Chemical/Small LPG Markets & Newbuilding Investment over 2001 e onwards», Clarkson Research, Νοέμβριος 2003, σσ. 19-20.

Ωστόσο, σύμφωνα με τον κανονισμό για τη ναυπηγική βιομηχανία, η παράταση της προθεσμίας των τριών ετών για την παράδοση συνιστά παρέκκλιση από τις κανονικές διατάξεις οι οποίες εξουσιοδοτούν τη χορήγηση λειτουργικών ενισχύσεων που συνδέονται με τη σύμβαση, και οι οποίες με τη σειρά τους συνιστούν παρέκκλιση από τις κοινοτικές διατάξεις περί κρατικών ενισχύσεων. Συνεπώς, η αρχή σύμφωνα με την οποία οι κανόνες όσον αφορά την παρέκκλιση πρέπει να ερμηνευθούν συστατικά προβλέπει ότι πρέπει να αποδειχθεί η άμεση αιτιολογική σχέση μεταξύ των περιστάσεων για τις οποίες προβάλλεται ο ισχυρισμός ότι αποτελούν την αιτία της καθυστέρησης και την ίδια την καθυστέρηση που υπέστη η ναυπήγηση του πλοίου. Αντιθέτως, οι πληροφορίες που διαβίβαστηκαν στην Επιτροπή, συμπεριλαμβανομένων και εκείνων που παρέσχον οι ιταλικές αρχές μετά από την έναρξη της επίσημης έρευνας, έχουν μάλλον ασαφή χαρακτήρα, και αναφέρονται αόριστα στον αντίκτυπο των καταστροφών χωρίς να αποδεικνύουν, ποσοτικά, την ακριβή επίπτωση αυτών των γεγονότων στο πρόγραμμα εργασίας του ναυπηγείου και στη ναυπήγηση του εν λόγω πλοίου.

Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, παρά τα ρητά αιτήματα για πληροφορίες και τις μεγάλες παρατάσεις των προθεσμιών για την απάντηση, δεν υποβλήθηκαν λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με την επίπτωση αυτών των καταστροφών στο γενικό πρόγραμμα εργασίας του ναυπηγείου ούτε σχετικά με την ακριβή αιτιολογική σχέση αναφορικά με το ειδικό πρόγραμμα εργασίας σχετικά με το πλοίο C.180 (πρώην C.173). Οι ιταλικές αρχές διαβίβασαν αντίγραφο επιστολών με τις οποίες ορισμένες επιχειρήσεις που παρείχαν υλικά και υπηρεσίες στο ναυπηγείο έλυσαν τις αντίστοιχες συμβάσεις. Όμως δεν τεκμηρίωσαν λεπτομερώς την αιτιολογική σχέση, ούτε καθόρισαν επακριβώς την επακόλουθη καθυστέρηση στο πρόγραμμα εργασίας του ναυπηγείου και στη ναυπήγηση του πλοίου C.180 (πρώην C.173), ώστε να αιτιολογήσουν την αίτηση παράτασης της προθεσμίας παράδοσης κατά 10 μήνες.

- (23) Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι έκτακτες περιστάσεις που περιγράφηκαν ανωτέρω δεν είχαν επίπτωση, στο ειδικό πρόγραμμα εργασίας σχετικά με το υπό εξέταση πλοίο, που να δικαιολογεί την αιτούμενη παράταση της προθεσμίας παράδοσης κατά 10 μήνες. Συνεπώς, οι λόγοι που εκτίθενται στα σημεία (i), (ii) και (iii) δεν μπορούν να γίνουν αποδεκτοί.
- (24) Δεδομένου ότι δεν χορηγήθηκαν ουσιαστικά αποδεικτικά στοιχεία, η παράταση δεν μπορεί να εγκριθεί βάσει των λόγων που προβλήθηκαν.

(iv) Αναστολή των εργασιών στο πλοίο C.180 (πρώην C.173) το 2004

Επιπλέον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι ιταλικές αρχές ανακοίνωσαν ότι η ναυπήγηση του πλοίου C.180 (πρώην C.173) είχε ολοκληρωθεί περίπου κατά 66 %, αλλά ότι οι

εργασίες είχαν ανασταλεί και το πλοίο καθελκύστηκε τον Αύγουστο 2004. Γι'αυτό αυτές έκριναν ότι η παράταση των 10 μηνών θα έπρεπε να αρχίσει να τρέχει από την ημερομηνία της απόφασης με την οποία η Επιτροπή εξουσιοδοτούσε την αιτηθείσα παράταση.

Καταρχάς, η αίτηση που υποβλήθηκε από τις ιταλικές αρχές ώστε η παράταση των 10 μηνών να αρχίσει να ισχύει από την ημερομηνία της απόφασης της Επιτροπής δεν μπορεί να θεωρηθεί σύμφωνη με τον κανονισμό για τη ναυπηγική βιομηχανία, αφού αυτό θα συνεπαγόταν περαιτέρω αδικαιολόγητες καθυστερήσεις. Παρατηρείται ότι η απόφαση αναστολής της ναυπήγησης του πλοίου ελήφθη από το ναυπηγείο υπ'ευθύνη του και οδήγησε σε μια περαιτέρω καθυστέρηση που δεν μπορεί να αιτιολογηθεί βάσει του κανονισμού για τη ναυπηγική βιομηχανία.

Δεύτερον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, σύμφωνα με όσα προκύπτουν από την κοινοποίηση, το πλοίο C.180 (πρώην C.173) έπρεπε να παραδοθεί εντός της 31.10.2004. Ωστόσο, λαμβανομένης υπόψη της αίτησης που υπέβαλαν οι ιταλικές αρχές ώστε η παράταση των 10 μηνών να αρχίσει να ισχύει από την απόφαση της Επιτροπής, λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι το ναυπηγείο είχε καθελκύσει το πλοίο C.180 (πρώην C.173) τον Αύγουστο 2004, είναι πρόδηλο ότι το ναυπηγείο δεν θα κατόρθωνε να παραδώσει το πλοίο ούτε και εντός της αιτηθείσας αρχικής παράτασης των 10 μηνών.

Συνεπώς, η αίτηση των ιταλικών αρχών πρέπει οπωσδήποτε να απορριφθεί λόγω της μη αιτιολογημένης αναστολής των εργασιών που έλαβε χώρα το 2004.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

- (25) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι το υπό εξέταση μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της Συνθήκης. Οι πληροφορίες που διαβίβασαν οι ιταλικές αρχές, ακόμα και κατά τη διάρκεια της επίσημης έρευνας, επιβεβαίωσαν τις αμφιβολίες της Επιτροπής ότι οι αιτίες των καθυστερήσεων που προβλήθηκαν στη συγκεκριμένη περίπτωση δεν πληρούσαν τα προβλεπόμενα στο άρθρο 3 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο του κανονισμού για τη ναυπηγική βιομηχανία και ότι, συνεπώς, το υπό εξέταση μέτρο δεν ήταν συμβιβασίμο με την κοινή αγορά κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 στοιχείο ε) της Συνθήκης.

Λαμβανομένων υπόψη αυτών των συμπερασμάτων, η Επιτροπή

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η προθεσμία παράδοσης των τριών ετών που προβλέπεται στο άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1540/98 δεν μπορεί να παραταθεί για το πλοίο C.180 (πρώην C.173) που ναυπηγήθηκε από την Cantieri Navali Termoli S.p.A.

Κατά συνέπεια δεν μπορεί να χορηγηθεί η λειτουργική ενίσχυση που σχετίζεται με τη σύμβαση γι' αυτό το πλοίο.

Άρθρο 2

Η Ιταλία ενημερώνει την Επιτροπή, εντός δύο μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης, σχετικά με τα μέτρα που έχει λάβει για να συμμορφωθεί με την απόφαση αυτή.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιταλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 4 Ιουλίου 2006.

Για την Επιτροπή
Neelie KROES
Μέλος της Επιτροπής