

DECYZJA KOMISJI**z dnia 6 września 2005 r.****w sprawie pomocy państwa****Portugalia – przedłużenie terminu oddania dwóch chemikaliowców zbudowanych przez Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A.**

(notyfikowana jako dokument nr C(2005) 3268)

(Jedynie tekst w języku portugalskim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2006/946/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 88 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 1540/98, ustanawiające nowe reguły dotyczące pomocy dla przemysłu stoczniowego⁽¹⁾ (zwane dalej „rozporządzeniem w sprawie przemysłu stoczniowego”), w szczególności jego art. 3 ust. 2,po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia swoich uwag zgodnie z wyżej wymienionymi przepisami⁽²⁾ oraz uwzględniając te uwagi,

a także mając na uwadze, co następuje:

I. POSTĘPOWANIE

- (1) Pismem z dnia 21 stycznia 2004 r., zarejestrowanym przez Komisję w dniu 29 stycznia tego samego roku, Portugalia przedstawiła Komisji wniosek o przedłużenie trzyletniego terminu oddania dwóch chemikaliowców zbudowanych przez Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Następnie, pismami z dnia 1 kwietnia 2004 r. (zarejestrowanym w dniu 2 kwietnia 2004 r.), z 11 czerwca 2004 r. (zarejestrowanym w dniu 15 czerwca 2004 r.) oraz z 24 sierpnia 2004 r. (zarejestrowanym w dniu 31 sierpnia 2004 r.), Portugalia przedstawiła Komisji dodatkowe informacje.
- (2) Pismem z dnia 20 października 2004 r. Komisja powiadomiła Portugalię o swojej decyzji wszczęcia procedury określonej w art. 88 ust. 2 Traktatu WE dotyczącej przedmiotowych środków pomocy.
- (3) Pismem z dnia 23 listopada 2004 r. (zarejestrowanym w dniu 1 grudnia tego samego roku) władze portugalskie przedstawiły swoje uwagi w ramach wspomnianej procedury.
- (4) Decyzja Komisji w sprawie wszczęcia formalnej procedury została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii*

Europejskiej⁽³⁾. Komisja zwróciła się do zainteresowanych stron o przedstawienie uwag.

- (5) Komisja otrzymała uwagi od zainteresowanych stron, które następnie przekazała Portugalii, aby ta mogła się do nich ustosunkować. Uwagi Portugalii otrzymano w piśmie z dnia 3 marca 2005 r. (zarejestrowanym w dniu 7 marca tego samego roku). W dniu 22 kwietnia 2005 r. zorganizowano spotkanie przedstawicieli służb Komisji i władz Portugalii. Pismem z dnia 23 maja 2005 r. (zarejestrowanym w dniu 27 maja tego samego roku) Portugalia przedstawiła dodatkowe uwagi.

II. SZCZEGÓŁOWY OPIS ŚRODKA POMOCY

- (6) Zgłoszony środek polega na udzieleniu pomocy operacyjnej związanej z umową na rzecz Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A., dotyczącej budowy dwóch zbiornikowców przeznaczonych do przewozu produktów naftowych i chemikaliów, oznaczonych jako C 224 oraz C 225. Zgłoszona pomoc wynosi 2 675 275 EUR dla każdego ze statków.
- (7) Portugalia zgłosiła środek pomocy jako zgodny z rozporządzeniem w sprawie przemysłu stoczniowego⁽⁴⁾. Artykuł 3 tego rozporządzenia pozwala na przyznanie pomocy operacyjnej w odniesieniu do statków, na których budowę umowy zawarto przed dniem 31 grudnia 2000 r., jeśli statki zostaną oddane w maksymalnym terminie trzech lat od daty podpisania umowy. Dlatego też nie może zostać przyznana żadna pomoc operacyjna w związku z umowami na statki oddawane po upływie trzech lat od daty podpisania umowy, z zastrzeżeniem, że Komisja może przyznać przedłużenie tego terminu, zgodnie z postanowieniami art. 3 ust. 2 akapit drugi rozporządzenia nr 1540/98.
- (8) Portugalia wniosła o przedłużenie trzyletniego terminu oddania statku w odniesieniu do dwóch tankowców przeznaczonych do przewozu produktów naftowych i chemikaliów, zbudowanych przez Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A., uzasadniając ten wniosek złożonością techniczną projektu powiązaną z wystąpieniem nieprzewidzianych okoliczności opisanych poniżej.

⁽¹⁾ Dz.U. L 202 z 18.7.1998, str. 1.⁽²⁾ Dz.U. C 308 z 14.12.2004, str. 6.⁽³⁾ Patrz przypis 2.⁽⁴⁾ Patrz przypis 1.

- (9) W tym kontekście Portugalia oświadczyła, że umowy na budowę statków dotyczące dwóch jednostek zostały podpisane dnia 22 grudnia 2000 r. pomiędzy Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. a spółką Alpha Navigation Ltd (dalej zwane „pierwotnymi umowami”). Dnia 14 maja 2001 r. spółka Alpha Navigation przeniosła prawa i obowiązki nabywcy na przedsiębiorstwo ABB Credit OY z siedzibą w Finlandii na mocy „umowy cesji” podpisanej przez trzy zainteresowane osoby: Alpha Navigation, ABB Credit OY oraz Estaleiros Navais de Viana do Castelo S. A. Nowy armator zażądał nowych specyfikacji, a mianowicie odpowiedniej adaptacji statków w celu zapewnienia zgodności z „klasą IA super” umożliwiającej żeglugę na zamarzających wodach, wobec czego podpisał z Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. w dniu 14 maja 2001 r. „zmienioną i poprawioną umowę budowy statków” dotyczącą wspomnianych jednostek.
- (10) Według władz portugalskich nowe specyfikacje techniczne, których zażądał nowy armator, miały duży wpływ na różne właściwości jednostek oraz użyte materiały, co wymagało od stoczni zastosowania nowych technik, a to z kolei opóźniło proces produkcyjny. Portugalia w szczególności wymieniła następujące najważniejsze trudności związane ze złożonością projektu:
- Adaptacja początkowych projektów w celu zapewnienia zgodności statków z „klasą IA super” w zakresie nawigacji w warunkach silnego oblodzenia.
 - Zastosowanie nowej normy ISO 8501-3 dotyczącej przygotowania podłoża stalowych przez nałożeniem farb. Podczas podpisywania umów norma ta była jeszcze przyjęta⁽⁵⁾. Portugalia twierdzi, że wymagało to przeznaczenia pewnego okresu na szkolenie pracowników stoczni.
 - Zastosowanie specjalnej farby „Marineline 784”, o cyklu nakładania dłuższym niż farba tradycyjna.
 - Dodatkowe modyfikacje dokonane przy różnych okazjach na żądanie armatora podczas procesu produkcyjnego.
 - Blachy stalowe zostały dostarczone z istotnymi wadami, co wymagało poprawek.
- (11) Zdaniem Portugalii opisane trudności, w szczególności te związane z zastosowaniem nowej normy oraz z dostawą wadliwych blach stalowych, stanowią nieprzewidziane okoliczności.
- (12) Zgodnie z warunkami ustalonymi z ABB Credit OY, stocznia miała oddać statek C 224 w dniu 30 października 2003 r., a statek C 225 w dniu 15 listopada 2003 r., to znaczy w przewidzianym terminie trzech lat. Jednak ze względu na wyżej wymienione czynniki statki zostały

w rzeczywistości oddane odpowiednio w dniach 29 października 2004 r. i 4 lutego 2005 r.⁽⁶⁾

Uzasadnienie wszczęcia formalnej procedury dochodzenia

- (13) Komisja wszczęła formalną procedurę dochodzenia z następujących głównych powodów:
- (14) Komisja początkowo miała wątpliwości, czy zmienione i poprawione umowy podpisane z ABB Credit OY w dniu 21 maja 2001 r. mogą być uznawane za tożsame z pierwotnymi umowami, podpisanymi z Alpha Navigation. Zmienione i poprawione umowy zawarte z ABB Credit OY wprowadzają zmiany w pewnych cechach charakterystycznych statków, rodzajach farby wykorzystanej do pokrycia zbiorników ładunkowych, tożsamości nabywcy oraz cen statków. W związku z tym można było mieć wątpliwości co do tego, czy przedmiot tych umów jest taki sam, jak przedmiot umów pierwotnych oraz czy umowy zawarte z ABB Credit OY kwalifikują się do otrzymania pomocy.
- (15) W odniesieniu do argumentu przedstawionego przez Portugalię, uzasadniającego przedłużenie terminu techniczną złożonością projektu, Komisja miała wątpliwości, czy typ statków budowanych przez Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. może zostać na takiej podstawie objęty przedłużeniem terminu. Komisja stara się interpretować argumenty dotyczące złożoności technicznej w sposób restrykcyjny i obiektywny⁽⁷⁾, a elementy przedstawione przez Portugalię były niewystarczające do wyciągnięcia rozstrzygającego wniosku.
- (16) Komisja miała także wątpliwości, czy fakty wskazane przez Portugalię można uznać za „wyjątkowe i nieprzewidywalne okoliczności zewnętrzne” w rozumieniu art. 3 ust. 2 rozporządzenia w sprawie przemysłu stoczniowego. Komisja zauważyła, że większość trudności napotkanych przez stocznię wynikała ze zmian żądanych przez nowego armatora i w zakresie, w jakim stocznia zaakceptowała takie zmiany, wątpliwe jest, aby mogły one zostać uznane za „nieprzewidywalne okoliczności zewnętrzne”.

III. UWAGI OSÓB ZAINTERESOWANYCH

- (17) Komitet związkowy stoczniovców Unii Europejskiej (CESA) zauważył, że w sektorze stoczniowym przeniesienie umowy budowy statku przez jednego nabywcę na drugiego zdarza się co jakiś czas, zaś stocznia, która znajdzie się w takiej sytuacji, ma niewielkie możliwości, aby takiemu przeniesieniu zapobiec. W szczególności w Europie stocznie często zmuszone są dostosowywać się do zmian wymogów nabywców. W opinii CESA nie oznacza to, że zmienione umowy stają się nowymi umowami, o ile rodzaj

⁽⁵⁾ Norma ISO 8501-3 weszła w życie dopiero dnia 22 grudnia 2001 r.

⁽⁶⁾ Portugalia przedstawiła początkowo wniosek o przedłużenie terminu do lipca 2004 r. w odniesieniu do statku C 224 i do listopada 2004 r. w odniesieniu do statku C 225, następnie terminy te zostały przesunięte na daty rzeczywistego oddania w październiku 2004 r. i w lutym 2005 r.

⁽⁷⁾ Patrz sprawa N 731/01, w której Komisja stwierdziła, iż zbiornikowiec służący do przewożenia gazu płynnego jest przykładem szczególnie złożonego statku, Dz.U. C 238 z 3.10.2002, str. 2.

produktu – to znaczy zbiornikowce przeznaczone do przewozu produktów naftowych oraz chemikaliów – jak również przedział ładowności lub tonażu całkowitego statków, pozostają niezmienione.

- (18) Jedna z osób zainteresowanych wniosła, aby Komisja sprawdziła prawidłowość klasyfikacji statków (zbiornikowce przeznaczone do przewozu produktów naftowych i chemikaliów w odróżnieniu od zwykłych chemikaliowców, o jakich początkowo była mowa w decyzji w sprawie wszczęcia procedury).

IV. UWAGI PORTUGALII

- (19) Portugalia zaznaczyła, że stocznia miała w planie ukończenie budowy statków w trzyletnim terminie określonym w rozporządzeniu w sprawie przemysłu stoczniowego. W chwili podpisania umów cesji na rzecz ABB portfel zamówień stoczni był praktycznie pełny, co zostawiało stoczni bardzo niewielkie pole manewru w odniesieniu do rozpoczęcia procesu budowy z uwzględnieniem nowych wymogów armatora. Ponadto Portugalia uznała, że trudności technicznych, jakie napotkała stocznia, nie dało się przewidzieć w chwili podpisywania umów. Jeżeli chodzi o specjalne pokrycie, już w zaawansowanej fazie projektu armator zażądał, aby wykorzystano je w większej liczbie zbiorników, co ponownie opóźniło proces produkcyjny.
- (20) Na poparcie swoich argumentów Portugalia przedstawiła oświadczenia armatora oraz przedsiębiorstwa Det Norske Veritas zajmującego się klasyfikacją omawianych statków, potwierdzające, że wspomniane nowe konstrukcje należy traktować jako konstrukcje o „zwiększonym poziomie złożoności technicznej w ramach segmentu, do którego należą”. Przedsiębiorstwo dokonujące klasyfikacji w szczególności zwróciło uwagę, że nowe zbiorniki spełniają najwyższe wymogi stawiane statkom przeznaczonym do żeglugi w warunkach silnego oblodzenia, dysponują najnowocześniejszą technologią elektroniczną w zakresie bezpieczeństwa żeglugi oraz są zgodne z niezwykle wymagającymi umownymi specyfikacjami konstrukcyjnymi, dotyczącymi wykończenia podłóży stalowych oraz ich pokrycia.
- (21) Władze portugalskie stwierdzają również, że nie istniała żadna znana konkurencja w zakresie przedmiotu tych konkretnych umów ze strony innych stoczni na terenie UE, co ograniczało możliwość wystąpienia zakłócenia konkurencji w wyniku przyznania pomocy.

V. OCENA POMOCY

Przyznawanie pomocy w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE

- (22) Zgodnie z art. 87 ust. 1 Traktatu WE wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna ze wspólnym rynkiem

w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

- (23) Omawiana pomoc operacyjna dotyczy pokrycia z zasobów państwowych części kosztów, które przedmiotowa stocznia w normalnych warunkach musiałaby ponieść w celu zbudowania statku, co jest działaniem sprzyjającym teźe stoczni. Ponadto przemysł stoczniowy stanowi działalność gospodarczą wpływającą na wymianę handlową pomiędzy państwami członkowskimi. Dlatego teź przedmiotowa pomoc podlega zakresowi stosowania art. 87 ust. 1 Traktatu WE.

Zgodność pomocy z Traktatem WE

- (24) Zgodnie z rozporządzeniem w sprawie przemysłu stoczniowego⁽⁸⁾, przez „budowę statków” rozumie się budowę dalekomorskich statków handlowych z własnym napędem. Stocznia Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. zajmuje się budową takich statków, dlatego teź pomoc przyznana stoczni podlega zakresowi stosowania wspomnianego rozporządzenia.
- (25) Art. 3 ust. 1 rozporządzenia w sprawie przemysłu stoczniowego stanowi, że do dnia 31 grudnia 2000 r. dozwolona jest pomoc operacyjna związana z umowami budowy statków do maksymalnej wysokości 9 % wartości umowy (w odniesieniu do umów o wartości przekraczającej 10 mln EUR). Zgodnie z postanowieniami ust. 2 wspomnianego artykułu maksymalnym pułapem pomocy mającym zastosowanie w odniesieniu do danej umowy będzie pułap obowiązujący w dniu podpisania ostatecznej wersji umowy. Tym niemniej postanowienie to nie ma zastosowania wobec statków oddawanych w terminie przekraczającym trzy lata od daty podpisania ostatecznej umowy. W takich przypadkach maksymalnym pułapem mającym zastosowanie do danej umowy będzie pułap obowiązujący na trzy lata przed datą oddania statku. Dlatego teź ostatecznym terminem, do którego statek mógł zostać objęty pomocą operacyjną, był dzień 31 grudnia 2003 r.
- (26) Jednakże art. 3 ust. 2 wspomnianego rozporządzenia umożliwia Komisji udzielenie zezwolenie na „przedłużenie trzyletniego terminu oddania, jeżeli jest to uzasadnione techniczną złożonością projektu lub niespodziewanymi zakłóceniami w pracach stoczniowych o poważnym charakterze, spowodowanych wyjątkowymi i nieprzewidywalnymi okolicznościami zewnętrznymi.”
- (27) Należy zauważyć, że Portugalia uzasadniła swój wniosek złożonością techniczną projektu powiązaną z nieprzewidywalnymi okolicznościami, powołując się w ten sposób na obie przyczyny uprawniające do wyjątkowego traktowania.
- (28) Jeśli chodzi o złożoność techniczną projektu, służby Komisji zasięgnęły opinii niezależnego eksperta. Poniżej przedstawiono wnioski Komisji w świetle uwag przedłożonych przez eksperta oraz uwag przedstawionych przez Portugalię oraz osoby zainteresowane.

⁽⁸⁾ Patrz przypis 1. Rozporządzenie w sprawie przemysłu stoczniowego wygaśo w dniu 31 grudnia 2003 r. Tym niemniej nadal winno być stosowane w celu rozpatrywania wniosków o przedłużenie terminów oddania, o ile kwestia dotyczy pomocy przyznanej na podstawie powyższego rozporządzenia oraz w przypadku, gdy zasady ramowe dotyczące pomocy państwa dla przemysłu stoczniowego obowiązujące od dnia 1 stycznia 2004 r. nie zawierają żadnych wytycznych dotyczących takich zamówień.

Uznanie umów za kwalifikujące się do otrzymania pomocy

- (29) Stwierdza się, że pomimo przeniesienia prawa własności z Alpha Navigation na ABB Credit OY, rodzaj produktu będącego przedmiotem umów pozostaje niezmienny: jest nim zbiornikowiec przeznaczony do przewozu produktów naftowych i chemikaliów. Tonaż statku nie zmienił się w znaczący sposób, przy uwzględnieniu przedziału właściwego dla tego typu produktu⁽⁹⁾. Ponadto, zgodnie z informacjami dostarczonymi przez Portugalię, spółka ABB Credit OY przejęła wszystkie prawa i obowiązki Alpha Navigation przewidziane w pierwotnych umowach i zwróciła tej ostatniej kwotę płatności dokonanych na rzecz Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. W związku z powyższym można wnioskować, że przeniesienie własności samo w sobie nie zmieniło charakteru umów i w związku z tym nie wpłynęło na to, czy umowy kwalifikują się do otrzymania pomocy.

Złożoność techniczna projektu

- (30) Uwagi przedstawione w następstwie wszczęcia procedury potwierdzają istnienie argumentów na złożoność projektu mogących stanowić uzasadnienie przedłużenia terminu oddania, wnioskowanego przez Portugalię.
- (31) „Klasa IA super” mająca zastosowanie do omawianych statków jest najbardziej wymagająca w całej czteroklasowej skali, jeśli chodzi o grubość pokrywy lodowej, jaką statek winien pokonywać. Umożliwia statkom żeglugę w warunkach oblodzenia o grubości jednego metra, co powoduje konieczność sprostania specjalnym wymogom w zakresie konstrukcji. Wymogi te mają fundamentalny wpływ na całą koncepcję projektu (kadłub, napęd, instalacje), powodując konieczność dokonania odpowiednich zmian.
- (32) Wymogi dotyczące przygotowania powierzchni stalowych oraz zastosowania farb mogą stanowić szczególne wyzwanie w przypadku zbiornikowców, mając na uwadze ryzyko związane z rodzajem produktów, do jakich przewożenia statki te są projektowane. Wydaje się, że w przypadku statków „klasy IA super” wymagana jest stal o specjalnej klasie jakości w celu utrzymania integralności konstrukcji przy niskich temperaturach.
- (33) W omawianym przypadku stocznia początkowo napotkała trudności związane z jakością dostarczonej stali, w której wykryto wady wymagające poprawek. Ponadto poziom trudności w zakresie przygotowania powierzchni stalowych został znacznie zwiększony ze względu na same specyfikacje armatora. Władze portugalskie wyjaśniły, że powierzchnie stalowe zostały przygotowane zgodnie z parametrami przewidzianymi przez nową normę⁽¹⁰⁾, która wymaga, by stal była „bez jakichkolwiek widocznych usterek” i że stocznia miała trudności ze sprostaniem

oczekiwaniom armatora wynikającym z jego interpretacji tej normy. Sytuacja taka doprowadziła do przerw w procesie produkcyjnym i wymagała zwiększonego poziomu dokładności i precyzji wykonywanych robót.

- (34) Farba „Marineline 784” używana do malowania konstrukcji to specjalny rodzaj farby mający zapewnić zwiększoną odporność na korozję. Wymaga wygładzenia kątów oraz bardzo gładkich powierzchni. Farba nakładana jest przy bardzo wysokich temperaturach (od 80 °C do 122 °C), co sprawia, że przylegające powierzchnie nie mogą być malowane, jeśli nie są w stanie wytrzymać takich temperatur. Powoduje to zwiększenie ryzyka powstawania wad i usterek oraz odmowy odbioru robót, co z kolei powoduje konieczność prowadzenia prac naprawczych oraz wykończeniowych, które mogą mieć znaczące skutki dla harmonogramu robót.
- (35) W ramach decyzji w sprawie wszczęcia procedury Komisja przyjęła, że dostarczenie wadliwych blach stalowych, które wymagały dokonania napraw przez stocznię, miało wpływ na opóźnienie realizacji projektu o około 2 miesiące.

- (36) Wobec informacji otrzymanych w następstwie wszczęcia procedury uznaje się, że wyżej wymienione okoliczności miały znaczący wpływ na harmonogram realizacji projektu. Stopień doskonałości powierzchni stalowych stanowił podstawowy element omawianego projektu i był konieczny do właściwego nałożenia specjalnego pokrycia. Z drugiej strony stwierdzono, że takiego stopnia złożoności stocznia nie mogła przewidzieć, gdyż uzależnione to było od osób trzecich (wadliwość blach oraz wymogi dotyczące poziomu jakości przedstawione przez armatora) oraz że stocznia nie miała żadnego doświadczenia ze specjalnym rodzajem pokrycia, jakie zostało zastosowane.

VI. WNIOSKI

- (37) W związku z powyższym Komisja jest zdania, zgodnie z postanowieniami art. 3, ust. 2, akapit drugi rozporządzenia nr 1540/98, że można zaakceptować przedłużenie trzyletniego terminu oddania dla dwóch zbiornikowców przeznaczonych do przewozu produktów naftowych i chemikaliów, zbudowanych przez Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A., ze względu na złożoność techniczną projektu. Komisja jednocześnie stwierdza, w świetle powyższego wniosku, że nie uważa za konieczne ponownego analizowania argumentów Portugalii w celu sprawdzenia, czy można uznać, że wystąpiły wyjątkowe i nieprzewidywalne okoliczności zewnętrzne w rozumieniu przywołanego artykułu.

- (38) Zatwierdza się przedłużenie terminu oddania do dat rzeczywistego oddania statków (29 października 2004 r. i 5 lutego 2005 r.).

⁽⁹⁾ Pierwotne umowy mówiły o zbiornikowcach 15 500 DWT, przeznaczonych do przewozu produktów naftowych i chemikaliów, które w zmienionych umowach zostały zamienione na jednostki 14 000 DWT. Z dostępnych informacji wynika, że tego rodzaju zbiornikowce budowane są w przedziale od 4 000 DWT do ponad 40 000 DWT.

⁽¹⁰⁾ Norma ISO 8501-3 dotycząca przygotowania podłoża stalowych przed nakładaniem farb.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Trzyletni termin oddania przewidziany w art. 3 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 1540/98 zostaje przedłużony dla dwóch zbiornikowców przeznaczonych do przewozu produktów naftowych i chemikaliów, zbudowanych przez Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A., do dnia 29 października 2004 r. w odniesieniu do statku C 224 oraz do dnia 5 lutego 2005 r. w odniesieniu do statku C 225.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja jest skierowana do Republiki Portugalskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 6 września 2005 r.

W imieniu Komisji

Neelie KROES

Członek Komisji