URTEIL DES GERICHTS (Achte Kammer)

25. Juni 2008 *

In der Rechtssache T-268/06

Olympiaki Aeroporia Ypiresies AE mit Sitz in Athen (Griechenland), Prozessbevollmächtigte: Rechtsanwalt P. Anestis, Solicitors T. Soames und G. Goeteyn, Rechtsanwälte S. Mavrogenis und M. Pinto de Lemos Fermiano Rato,

Klägerin,

gegen

Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch E. Righini und I. Chatzigiannis als Bevollmächtigte,

Beklagte,

wegen Nichtigerklärung der Entscheidung C(2006) 1580 final der Kommission vom 26. April 2006 über die staatliche Beihilferegelung C 39/2003 (ehemals NN 119/2002), die die Hellenische Republik infolge der vom 11. bis zum 14. September 2001 erlittenen Schäden zugunsten der Luftfahrtunternehmen durchgeführt hat,

erlässt

* Verfahrenssprache: Griechisch.

DAS GERICHT ERSTER INSTANZ
DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN (Achte Kammer)

unter Mitwirkung der Präsidentin M. E. Martins Ribeiro sowie der Richter S. Papasavvas (Berichterstatter) und A. Dittrich,

Kanzler: C. Kantza, Verwaltungsrätin,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 7. Dezember 2007

folgendes

Urteil

Vorgeschichte des Rechtsstreits

1 Mit ihrer Mitteilung KOM (2001) 574 endg. vom 10. Oktober 2001 (im Folgenden: Mitteilung vom 10. Oktober 2001) unterrichtete die Kommission das Europäische Parlament und den Rat über ihre Bewertung der Folgen der Attentate vom 11. September 2001 in den Vereinigten Staaten für die Luftverkehrsbranche.

2 Hinsichtlich der Anwendung der Vorschriften über staatliche Beihilfen vertrat sie in dieser Mitteilung die Ansicht, dass Art. 87 Abs. 2 Buchst. b EG die Grundlage dafür biete, bestimmten Schwierigkeiten zu begegnen, mit denen die Fluggesellschaften aufgrund der Ereignisse vom 11. September 2001 konfrontiert seien. In der Mitteilung heißt es, dass die Bestimmungen dieses Artikels in Anbetracht des außergewöhnlichen Charakters der betreffenden Ereignisse unter bestimmten Bedingungen eine Entschädigung erstens für die durch die viertägige Sperrung des amerikanischen Luftraums (vom 11. bis zum 14. September 2001) entstandenen Kosten und zweitens für die zusätzlichen Versicherungsaufwendungen zuließen (Nrn. 28 bis 41 der Mitteilung vom 10. Oktober 2001).

3 Zu den Bedingungen, an die jede Entschädigung zu knüpfen sei, wird in der Mitteilung vom 10. Oktober 2001 ausgeführt, dass eine Entschädigung in nicht diskriminierender Weise bereitgestellt werden müsse, sie ausschließlich die für den Zeitraum vom 11. bis zum 14. September 2001 festgestellten Kosten betreffen dürfe und ihre Höhe nach der von der Kommission vorgeschlagenen spezifischen Vorgehensweise präzise und objektiv berechnet werden müsse.

4 Mit an alle Mitgliedstaaten gerichtetem Schreiben vom 14. November 2001 machte die Kommission zusätzliche nähere Angaben zur Berechnung des den verschiedenen Fluggesellschaften zu zahlenden Entschädigungsbetrags.

5 Im Anschluss an einen Schriftwechsel, der zwischen Dezember 2001 und Juli 2002 stattgefunden hatte, teilten die griechischen Behörden der Kommission mit Schreiben vom 24. September 2002 mit, wie die Entschädigung der Klägerin — Olympiaki Aeroporia Ypiresies AE — für deren durch die fraglichen Ereignisse entstandenen Schäden berechnet werde. Die Entschädigung wurde in diesem Schreiben wie folgt aufgeschlüsselt:

— 4 079 237 Euro für die entgangenen Einnahmen aus der Fluggastbeförderung auf allen Linien der Klägerin, davon etwa 1 212 032 Euro auf ihren anderen als den Nordatlantiklinien;

— 278 797 Euro für die im Frachtgeschäft entgangenen Einnahmen;

— 17 608 Euro für die Kosten der Zerstörung sensibler Waren;

— 41 086 Euro für die zusätzlichen Warensicherheitskontrollkosten;

— 37 469 Euro für die Kosten des Rückrufs des Flugs OA 411 nach New York (Vereinigte Staaten) und für die Streichung des Rückflugs (OA 412) nach Athen (Griechenland) am 11. September 2001;

— 13 550 Euro für die bei einem Flug mit ursprünglichem Ziel Toronto (Kanada) mit der Landung und dem Aufenthalt vom 11. bis zum 15. September 2001 in Halifax (Kanada) verbundenen Kosten;

— 478 357 Euro für die Kosten der Einrichtung von „ferry flights“ (außerordentliche Flüge am 18., 20. und 26. September 2001 zur Rückführung von Fluggästen in die Vereinigten Staaten und nach Kanada);

— 146 735 Euro für die Kosten im Zusammenhang mit den Überstunden des Personals sowie mit der Unterbringung der Fluggäste und des zusätzlichen Sicherheitspersonals;

— 14 673 Euro für die Kosten im Zusammenhang mit den dringenden zusätzlichen Sicherheitsmaßnahmen.

6 Vom Gesamtbetrag wurden sodann 278 797 Euro für Treibstoffverbrauch bei störungsfreiem Flugplan abgezogen. Der Endbetrag von 4 827 586,21 Euro war der Klägerin kraft des Art. 45 Abs. 17 des Gesetzes Nr. 2992/2002 (FEK A' 54/20.3.2002) sowie des Gemeinsamen Ministerialerlasses vom 27. Mai 2002 (FEK B' 682/31.5.2002) bereits im Juli 2002 ausgezahlt worden.

7 Mit Schreiben vom 27. Mai 2003 unterrichtete die Kommission die Hellenische Republik über ihre Entscheidung, das in Art. 88 Abs. 2 EG vorgesehene Verfahren hinsichtlich der fraglichen Maßnahmen einzuleiten, und forderte die griechischen Behörden zur Vorlage bestimmter Unterlagen sowie zu zusätzlichen Erläuterungen auf (im Folgenden: Entscheidung über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens). Außerdem forderte sie alle Beteiligten zur Stellungnahme innerhalb eines Monats ab dem Datum der Veröffentlichung der Entscheidung über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens im *Amtsblatt der Europäischen Union* auf (ABl. 2003, C 199, S. 3).

8 Die griechischen Behörden reichten ihre Stellungnahme bei der Kommission mit Schreiben vom 20. November 2003 ein. Darin hieß es, dass der tatsächliche Schaden durch die Streichung von sieben für den Zeitraum vom 11. bis zum 14. September 2001 geplanten Hin- und Rückflügen nach und von New York, Tel Aviv (Israel), Toronto über Montreal (Kanada) und Boston (Vereinigte Staaten) auf 1 921 203,20 Euro zu beziffern sei. Diese Zahl schließe nicht die Verluste infolge der Stornierung von Flugscheinen für andere Flüge ein, für die die gestrichenen Flüge als Anschlussflüge gedient hätten. Zu dem am 11. September von Toronto nach Halifax umgeleiteten Flug legten die griechischen Behörden eine Berechnung vor, nach der sich die damit verbundenen Kosten auf 38 056 Euro beliefen. Die Kosten im Zusammenhang mit dem Rückruf des Flugs vom 11. September 2001 nach New York bewerteten sie mit 3 421 Euro neu. Zur Streichung von drei Hin- und Rückflügen am 15. und 16. September 2001 nach und von New York und Toronto (über Montreal) machten sie geltend, dass die entstandenen Schäden unmittelbar mit der Sperrung des Luftraums vom 11. bis zum 14. September zusammenhingen und sich auf 977 257 Euro beliefen. Zu den „ferry flights" führten sie aus, es habe sich um einen Flug nach New York am 18. September 2001 und um zwei Flüge nach Toronto (über Montreal) am 20. und 26. September 2001 gehandelt. Der Schaden durch den außergewöhnlichen Charakter dieser Flüge als Leerflüge auf dem Rückweg nach Athen sei mit 487 312,17 Euro zu beziffern. Dieser Schaden sei als unmittelbar mit den Ereignissen vom 11. September 2001 zusammenhängend anzusehen.

9 Unter diesen Umständen ersuchte das griechische Transport- und Kommunikationsministerium die Kommission um Billigung eines Betrags von 3 770 717,70 Euro sowie weiterer Beträge, die den oben in Randnr. 5, zweiter bis neunter Gedankenstrich, angeführten entsprechen, als Entschädigung für die unmittelbar mit den Anschlägen vom 11. September 2001 zusammenhängenden Schäden. Hinsichtlich der letztgenannten Beträge kündigten die griechischen Behörden die baldige Vorlage von Belegen an.

10 Mit Schreiben vom 15. März 2004 erinnerte die Kommission die griechischen Behörden daran, dass sie die in ihrem Schreiben vom 20. November 2003 angekündigten Zusatzinformationen noch nicht vorgelegt hätten, und setzte ihnen hierfür eine Frist von zwei Wochen.

11 Die griechischen Behörden reagierten darauf nicht.

Angefochtene Entscheidung

12 Mit ihrer Entscheidung C(2006) 1580 final vom 26. April 2006 über die staatliche Beihilferegelung C 39/2003 (ehemals NN 119/2002), die die Hellenische Republik infolge der vom 11. bis zum 14. September 2001 erlittenen Schäden zugunsten der Luftfahrtunternehmen durchgeführt hat (im Folgenden: angefochtene Entscheidung), schloss die Kommission das förmliche Prüfverfahren und entschied u. a., dass die staatliche Beihilfe der Hellenischen Republik für die Klägerin hinsichtlich der für die Zeit vom 11. bis zum 14. September 2001 gezahlten Entschädigung in Höhe von höchstens 1 962 680 Euro mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sei. Dieser Betrag umfasst 1 921 203 Euro für die Streichung der sieben Hin- und Rückflüge nach und von New York, Tel Aviv, Toronto (über Montreal) und Boston, 38 056 Euro für die Umleitung des ursprünglich für Toronto vorgesehenen Flugs nach Halifax und den damit verbundenen Aufenthalt sowie 3 421 Euro für den Rückruf des Flugs vom 11. September 2001 nach New York (Erwägungsgründe 49 und 50 der angefochtenen Entscheidung).

13 Hinsichtlich der 977 257 Euro ausmachenden Kosten im Zusammenhang mit der Streichung des Hin- und Rückflugs nach und von New York am 15. September 2001 und der zwei Hin- und Rückflüge nach und von Toronto (über Montreal) am 15. und 16. September 2001 sowie der sich auf 487 312 Euro belaufenden Kosten der „ferry flights" ist die Kommission dagegen der Ansicht, dass sie nur mit mittelbaren Nachwirkungen der Anschläge vom 11. September 2001 zusammenhingen, die sich in mehreren Sektoren der Weltwirtschaft bemerkbar gemacht hätten (58. Erwägungsgrund der angefochtenen Entscheidung).

14 Was im Einzelnen den Flug vom 15. September 2001 nach New York angeht, heißt es in den Erwägungsgründen 53 bis 55 der angefochtenen Entscheidung:

„(53) Die Kommission stellt … fest, dass die Lage nach dem 14. September nicht mehr durch Verkehrsstörungen, sondern durch einen eingeschränkteren Fluglinienbetrieb auf Seiten der betroffenen Gesellschaften gekennzeichnet war.

(54) Dies gilt für die Maßnahmen, die von der [Hellenischen Republik] zugunsten [der Klägerin] eingereicht wurden und die in erster Linie drei am 15. und 16. September ausgefallene transatlantische Hin- und Rückflüge — einer in die Vereinigten Staaten, zwei nach Kanada — betreffen, welche für [die Klägerin] einen Schaden in Höhe von 333 000 000 griechischen Drachmen (GRD), d. h. etwa 977 257 Euro, ausmachen.

(55) Was nämlich zunächst das Fehlen von Slots in New York angeht, so bestätigt die [Hellenische Republik], dass der JFK-Flughafen am 14. September um 23 Uhr Athener Zeit durchaus wieder geöffnet war und [die Klägerin] allein aufgrund der erhöhten Nachfrage nach Slots keinen solchen reservieren konnte. Gegenüber der Kommission sind keine weiteren Angaben dazu gemacht worden, warum anders als im Fall anderer Gesellschaften keine Slots zugeteilt wurden. Eine allgemeine Unmöglichkeit, die Vereinigten Staaten anzufliegen, bestand also jedenfalls nicht mehr."

15 Die Streichung der zwei Flüge nach Toronto (über Montreal) habe in dem Sinne in der freien Entscheidung der Klägerin gelegen, dass diese entweder nicht über weitere einsetzbare Flugzeuge verfügt und sich für die Sicherstellung anderer planmäßiger Flüge entschieden habe oder dass sie die technische Überprüfung und die Slotreservierung nicht rechtzeitig habe durchführen können (56. Erwägungsgrund der angefochtenen Entscheidung).

16 Zu den „ferry flights“ führt die Kommission aus, dass ihre Einrichtung eine freie Entscheidung der Klägerin gewesen sei, der es obliege, um eine Entschädigung durch die Regierung der Vereinigten Staaten und die kanadische Regierung zu ersuchen, da die betreffenden Flüge auf deren Anfragen durchgeführt worden seien (57. Erwägungsgrund der angefochtenen Entscheidung).

17 Die fraglichen Kosten wurden deshalb als nicht nach Art. 87 Abs. 2 Buchst. b EG entschädigungsfähig angesehen.

18 Unter diesen Umständen hielt die Kommission alle Zahlungen an die Klägerin über einen Betrag von 1 962 680 Euro hinaus für eine mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbare Beihilfe (Art. 2 der angefochtenen Entscheidung) und wies die Hellenische Republik zur Rückforderung der entsprechenden Beträge an (Art. 4 der angefochtenen Entscheidung).

Verfahren und Anträge der Parteien

19 Die Klägerin hat mit Klageschrift, die am 22. September 2006 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen ist, die vorliegende Klage erhoben.

20 Im Zuge einer Änderung der Besetzung der Kammern des Gerichts wurde der Berichterstatter der Achten Kammer zugeteilt, der deshalb die vorliegende Rechtssache zugewiesen worden ist.

21 Die Klägerin beantragt,

— Art. 1 der angefochtenen Entscheidung für nichtig zu erklären, soweit darin die mit dem Gemeinsamen Markt vereinbare Entschädigung für die Zeit vom 11. bis zum 14. September 2001 auf höchstens 1 962 680 Euro festgesetzt wird;

— die Art. 2 und 4 der angefochtenen Entscheidung für nichtig zu erklären;

— der Kommission die Kosten aufzuerlegen.

22 Die Kommission beantragt,

— die Klage abzuweisen;

— der Klägerin die Kosten aufzuerlegen.

Zur Begründetheit

23 Die Klägerin stützt ihre Klage auf zwei Klagegründe, nämlich erstens einen Verstoß gegen Art. 87 Abs. 2 Buchst. b EG und zweitens einen Begründungsmangel. Der erste Klagegrund umfasst im Wesentlichen zwei Teile, mit denen erstens ein offensichtlicher Beurteilungsfehler in Bezug auf die Schäden im Zusammenhang mit den von

der Klägerin betriebenen Nordatlantiklinien und zweitens ein offensichtlicher Beurteilungsfehler in Bezug auf die Schäden im Zusammenhang mit ihren übrigen Linien gerügt wird.

1. *Zum ersten Klagegrund: Verstoß gegen Art. 87 Abs. 2 Buchst. b EG*

Vorbringen der Klägerin

24 Nach Ansicht der Klägerin hat die Kommission den vorliegenden Sachverhalt offenkundig falsch beurteilt und damit gegen Art. 87 Abs. 2 Buchst. b EG verstoßen, indem sie davon ausgegangen sei, dass die Schäden, die erstens durch die Streichung der drei Hin- und Rückflüge nach und von New York und Toronto (über Montreal) und zweitens durch die Einrichtung der „ferry flights" entstanden seien, in keinem unmittelbaren Kausalzusammenhang mit den Anschlägen vom 11. September 2001, die zur Sperrung des Luftraums der Vereinigten Staaten und Kanadas geführt hätten, stünden. Außerdem habe die Kommission den zwischen dem 11. und dem 15. September 2001 entstandenen Schaden falsch beurteilt, indem sie die durch die Anschläge vom 11. September 2001 bedingten Verluste auf den übrigen Fluglinien der Klägerin nicht berücksichtigt habe.

25 Der in der Mitteilung vom 10. Oktober 2001 vorgenommene Ausschluss aller nach dem 14. September 2001 entstandenen Schäden vom Anwendungsbereich des Art. 87 Abs. 2 Buchst. b EG könne nicht festlegen, wie der nach dieser Vorschrift erforderliche unmittelbare Kausalzusammenhang geartet sein müsse, und folglich auch nicht die Kommission von ihrer Verpflichtung entbinden, die Umstände des vorliegenden Falls aus dem Blickwinkel dieser Vorschrift zu prüfen. Die Kommission sei nämlich an ihre Rahmenvorgaben und Mitteilungen auf dem Gebiet der Beihilfekontrolle gebunden, soweit sie nicht von den Vorschriften des EG-Vertrags abwichen und soweit sie von den Mitgliedstaaten anerkannt würden. Jedenfalls sei die Mitteilung vom 10. Oktober 2001 so zu verstehen, dass sie nicht nur auf die während der Sperrung des Luftraums entstandenen Schäden abstelle, sondern auch auf jene, die in einem unmittelbaren Kausalzusammenhang mit dieser Sperrung stünden. Jedes andere Verständnis verstoße gegen Art. 87 Abs. 2 Buchst. b EG.

26 Die Herangehensweise der Kommission könne auch nicht mit dem Verweis auf andere Entscheidungen, in denen sie einen vergleichbaren Standpunkt eingenommen habe, gerechtfertigt werden. Da außerdem die von der Klägerin nach dem 14. September 2001 erlittenen Schäden unmittelbar auf die Anschläge vom 11. September 2001 zurückgingen, befinde sie sich in einer anderen Lage als sonstige Fluggesellschaften, für die Gleiches nicht festgestellt worden sei. Schließlich hätten die griechischen Behörden in ihrem Schreiben vom 24. September 2002 (vgl. oben, Randnr. 5) um die Genehmigung ersucht, Entschädigungen auf der Grundlage des Art. 87 Abs. 2 Buchst. b EG auch für die nach dem 14. September 2001 entstandenen Schäden zu zahlen. Die Hellenische Republik habe somit niemals den von der Kommission in der Mitteilung vom 10. Oktober 2001 vorgeschlagenen einschränkenden Ansatz anerkannt, was im Übrigen auch durch das Gesetz Nr. 2992/2002 belegt werde, das einen weiter gezogenen Entschädigungsrahmen vorsehe.

27 Ferner müsse anerkannt werden, dass die Sperrung des Luftraums eine Folge der Anschläge vom 11. September 2001, die ein außergewöhnliches Ereignis im Sinne des Art. 87 Abs. 2 Buchst. b EG darstellten, gewesen sei.

28 Die Behauptung der Kommission, sie habe die Beihilfe nicht nur auf der Grundlage der Mitteilung vom 10. Oktober 2001, sondern auch mit Blick auf Art. 87 Abs. 2 Buchst. b EG geprüft, treffe nicht zu. Kennzeichnend für die angefochtene Entscheidung sei im Gegenteil eine automatische Anwendung des Kriteriums, wonach alle nach dem 14. September 2001 entstandenen Schäden in keinem Kausalzusammenhang mit den der Sperrung des Luftraums zugrunde liegenden Anschlägen vom 11. September 2001 stünden. Alle Schäden, für die die Klägerin eine Entschädigung erhalten habe, wiesen aber einen unmittelbaren Kausalzusammenhang im Sinne des Art. 87 Abs. 2 Buchst. b EG zu den Anschlägen vom 11. September 2001 auf.

Zu den Schäden auf den Nordatlantiklinien der Klägerin

29 Zur Streichung des am 15. September 2001 ursprünglich vorgesehenen Hin- und Rückflugs nach und von New York bringt die Klägerin vor, der Internationale Flughafen John F. Kennedy (JFK) habe ihr trotz ihrer Nachfragen keinen Slot für diesen Tag, sondern nur für den 16. September zugewiesen; dies werde durch ein Telex

der Federal Aviation Authority (amerikanische Bundesbehörde für Zivilluftfahrt) vom 14. September 2001 belegt. Die Nichtverfügbarkeit von Slots sei nur durch die außergewöhnlich hohe Nachfrage der Fluggesellschaften unmittelbar nach Beginn der schrittweisen Wiedereröffnung des Luftraums bedingt gewesen, was auf die durch die viertägige Sperrung des Luftraums verursachten Störungen zurückzuführen sei. Unter diesen Umständen habe der JFK-Flughafen nicht alle Slot-Nachfragen befriedigen können, was für die Klägerin der Sperrung des Luftraums gleichkomme. Der Umstand, dass die griechischen Behörden das erwähnte Telex im Verwaltungsverfahren nicht vorgelegt hätten, sei angesichts dessen, dass die Kommission in Anwendung der Mitteilung vom 10. Oktober 2001 ihre Beurteilung auf einen fehlenden Kausalzusammenhang zwischen den Anschlägen vom 11. September 2001 und der Streichung des am 15. September 2001 ursprünglich vorgesehenen Hin- und Rückflugs nach und von New York gestützt habe, nicht ausschlaggebend.

30 Zur Streichung der beiden Hin- und Rückflüge nach und von Toronto (über Montreal) am 15. und 16. September 2001 bringt die Klägerin vor, das Flugzeug, das diese Strecke am 11. September 2001 bedient habe, habe nach den Anweisungen der kanadischen Behörden an diesem Tag in Halifax landen und dort bis einschließlich 15. September 2001 bleiben müssen. Es habe erst am 16. September 2001 um 5.30 Uhr nach Athen zurückkehren können. Ihre einzigen drei anderen für Transatlantikflüge tauglichen Airbus A 340/400 hätten aber andere Ziele bedient, was sie zur Streichung des Flugs vom 15. September 2001 nach Toronto (über Montreal) gezwungen habe. Aus demselben Grund habe sie den Flug vom 16. September 2001 — ebenfalls nach Toronto (über Montreal) — streichen müssen. Das Festhalten des Flugzeugs in Halifax bis zum 15. September 2001 habe es nämlich in Anbetracht dessen, dass die kanadischen Behörden den genauen Zeitpunkt der Starterlaubnis für das Flugzeug am 15. September 2001 nicht vorab mitgeteilt hätten, unmöglich gemacht, die für die Sicherstellung dieses Flugs nötige umfangreiche technische Prüfung durchzuführen, das Flugzeug vorzubereiten, die Fluggäste zu benachrichtigen und die Slots für die Flughäfen Montreal und Toronto zu reservieren.

31 Unter diesen Umständen sei die Ansicht der Kommission, wonach die Streichung dieser beiden Flüge eine Wahl der Klägerin gewesen sei, offenkundig falsch. Diese Streichungen seien im Gegenteil die unmittelbare und von ihrem Willen unabhängige Folge der die Sperrung des Luftraums auslösenden Anschläge vom 11. September 2001. Der von der Kommission angeführte Mangel an tauglichen Flugzeugen sei nicht der Grund für die Streichung der fraglichen Flüge, sondern eine Folge der Anschläge vom 11. September 2001. Deshalb seien die damit verbundenen Schäden

unabhängig davon, dass sie nach dem 15. und 16. September 2001 entstanden seien, als nach Art. 87 Abs. 2 Buchst. b EG entschädigungsfähig anzusehen.

32 Auch sei das Flugzeug, das für den Flug nach New York am 15. September 2001 vorgesehen gewesen sei, nicht für die Flüge nach Kanada verwendet worden, weil es für den Flug vom 16. September 2001 nach New York eingesetzt worden sei. Außerdem hätten die kanadischen Behörden der Klägerin Flüge nach Kanada erst ab dem 16. September 2001 ermöglicht. Schließlich würden die Flüge nach Südostasien und Australien nur von einem einzigen Flugzeug bedient, das nach einer Zwischenlandung in Asien nach Australien, seinem endgültigen Zielort, weiterfliege. Die fünf Ziele (Afrika, Südostasien, Australien, Vereinigte Staaten und Kanada) könnten daher von vier Flugzeugen angeflogen werden.

33 Auch die Einrichtung der „ferry flights" nach New York (am 18. September 2001) und Toronto (über Montreal, am 20. und 26. September 2001) hänge unmittelbar mit den Anschlägen vom 11. September 2001 zusammen und gehe nicht auf Druck zurück, den die Regierungen der Vereinigten Staaten und Kanadas ausgeübt hätten, damit ihre Staatsangehörigen rückgeführt würden. Die aufgrund der Anschläge vom 11. September 2001 lange Warteliste für die Linienflüge habe nämlich die betroffenen Fluggäste daran gehindert, solche Flüge zu buchen, wodurch die Klägerin gezwungen gewesen sei, die „ferry flights" einzurichten.

Zu den Schäden auf den übrigen Linien der Klägerin

34 Die Klägerin macht geltend, die Kommission habe zwar die Zahlung von 1 921 203 Euro wegen der Streichung der sieben Hin- und Rückflüge nach und von New York, Tel Aviv, Toronto (über Montreal) und Boston für eine mit dem Gemeinsamen Markt vereinbare Beihilfe gehalten (vgl. oben, Randnr. 12), der Entschädigung für die Schäden auf den übrigen Linien der Klägerin betreffend den Zeitraum vom 11. bis zum 15. September 2001 habe sie jedoch nicht zugestimmt. Diese Schäden beliefen sich auf etwa 1 212 032 Euro.

35 Die Klägerin verweist insoweit auf ihre vorstehend wiedergegebenen Ausführungen, nach denen die Schäden, die auf die Störungen ihres Flugplans am 15. September 2001 zurückgingen, als nach Art. 87 Abs. 2 Buchst. b EG entschädigungsfähig angesehen werden müssten. Dies finde Bestätigung in der Mitteilung vom 10. Oktober 2001 sowie im Schreiben vom 14. November 2001 (vgl. oben, Randnr. 4). Die Verluste auf ihren übrigen Linien seien halb so hoch wie der Schaden auf den Nordatlantik- und Israellinien. Sie könnten deshalb nicht allein auf der Grundlage der willkürlich einschränkenden Auslegung des Begriffs des Kausalzusammenhangs, wie sie in der Mitteilung vom 10. Oktober 2001 vorgenommen werde, außer Betracht gelassen werden. Auf jeden Fall hätte die Kommission die Entschädigungszahlungen für die Schäden auf den übrigen Linien der Klägerin betreffend den Zeitraum vom 11. bis zum 14. September 2001 billigen müssen.

36 Hinsichtlich der von den griechischen Behörden im förmlichen Prüfverfahren unterbreiteten Gesichtspunkte bringt die Klägerin vor, sie habe keine Kenntnis vom genauen Inhalt des Schreibens vom 20. November 2003 und insbesondere davon haben können, dass die griechischen Behörden nicht zu allen infolge der Anschläge vom 11. September 2001 erlittenen Schäden zusätzliche Auskünfte gegeben hätten. Außerdem sei die in Rede stehende Beihilferegelung von den griechischen Behörden auf der Grundlage ihrer Angaben getroffen worden. Sie habe auch nicht erwarten können, dass sich die Prüfung der Kommission allein auf die im Schreiben vom 20. November 2003 enthaltenen Teilgesichtspunkte stützen würde. Ferner beträfen die von den griechischen Behörden im Schreiben vom 20. November 2003 angekündigten Auskünfte die in Nr. 17.2 der Entscheidung über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens genannten Beträge (wiedergegeben oben in Randnr. 5, zweiter bis neunter Gedankenstrich) und nicht die Schäden auf den übrigen Linien der Klägerin, auf die sich die Kommission in Nr. 17.1 dieser Entscheidung beziehe. Im Übrigen gehe aus dem Schreiben vom 20. November 2003 klar hervor, dass es nicht die Verluste im Zusammenhang mit der Stornierung von Flugscheinen für andere Flüge, für die die gestrichenen Flüge als Anschlussflüge gedient hätten, betreffe. Um den Betrag dieser Verluste zu ermitteln, genüge es, den im Schreiben vom 20. November 2003 genannten Betrag von dem im Schreiben vom 24. September 2002 genannten Betrag abzuziehen. Auf jeden Fall bezögen sich die Auskünfte der griechischen Behörden auf einen höheren Betrag als den, der in der angefochtenen Entscheidung für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt worden sei.

37 Zudem ist die Klägerin der Ansicht, dass die Akten der Kommission zu allen im Schreiben vom 24. September 2002 angeführten Beträgen, aus denen sich der durch die Anschläge vom 11. September 2001 erlittene Schaden zusammensetze,

angemessene Angaben enthielten. Sie ersucht das Gericht deshalb darum, sämtliche der Kommission von den griechischen Behörden im Verwaltungsverfahren unterbreiteten Gesichtspunkte zu würdigen, die aus den in den Akten der vorliegenden Rechtssache enthaltenen Schriftstücken ersichtlich seien.

38 Nach alledem sei die Beurteilung, die die Kommission in Bezug auf die Schäden auf den übrigen Linien der Klägerin vorgenommen habe, offenkundig fehlerhaft und verstoße gegen Art. 87 Abs. 2 Buchst. b EG.

Vorbringen der Kommission

39 Die Kommission hält das Vorbringen der Klägerin für nicht stichhaltig. Sie weist darauf hin, dass sie nach der Rechtsprechung genauso an die Leitlinien für staatliche Beihilfen gebunden sei wie die Mitgliedstaaten, die diese anerkannt hätten. Die griechischen Behörden hätten im Verwaltungsverfahren wiederholt bekräftigt, dass die Leitlinien und die Mitteilung vom 10. Oktober 2001 den Rahmen für ihre Prüfung der von den Fluggesellschaften gestellten Entschädigungsanträge bildeten.

40 Außerdem habe sie, anders als von der Klägerin behauptet, die dieser gezahlte Beihilfe nicht nur auf der Grundlage der Mitteilung vom 10. Oktober 2001, sondern, was durch Erwägungsgrund 59 der angefochtenen Entscheidung belegt werde, auch mit Blick auf Art. 87 Abs. 2 Buchst. b EG geprüft. Zu diesem Zweck habe sie alle Gesichtspunkte berücksichtigt, die ihr im Verwaltungsverfahren unterbreitet worden seien.

41 Der von der Klägerin vertretenen Auslegung der Mitteilung vom 10. Oktober 2001, nach der selbst nach dem 14. September 2001 entstandene Schäden von Art. 87 Abs. 2 Buchst. b EG erfasst werden könnten, könne nicht gefolgt werden. Der Wortlaut der Mitteilung vom 10. Oktober 2001 schließe diese Möglichkeit nämlich aus. Was das außergewöhnliche Ereignis angehe, so bestehe es im vorliegenden Fall in

den Anschlägen vom 11. September 2001 und nicht in der Sperrung des Luftraums, die eine Folge davon sei.

42 Weder die griechischen Behörden noch die Klägerin hätten im Verwaltungsverfahren Gesichtspunkte dargetan, die belegten, dass die nach dem 14. September 2001 entstandenen Schäden in einem Kausalzusammenhang mit den Anschlägen vom 11. September 2001 stünden.

43 Schließlich treffe das Vorbringen, dass sich die Klägerin in einer anderen Lage befinde als andere Fluggesellschaften, denen keine Beihilfen für die nach dem 14. September 2001 entstandenen Schäden hätten gewährt werden können, nicht zu.

Zu den Schäden auf den Nordatlantiklinien der Klägerin

44 Zur Streichung des Hin- und Rückflugs vom 15. September 2001 nach und von New York macht die Kommission geltend, die griechischen Behörden hätten entgegen ihrer Ankündigung im Schreiben vom 20. November 2003 im Verwaltungsverfahren durch nichts nachgewiesen, dass es unmöglich gewesen sei, einen Slot am JFK-Flughafen zu reservieren. Unter diesen Umständen hält die Kommission an ihrer Beurteilung im 55. Erwägungsgrund der angefochtenen Entscheidung fest. Das Telex der Federal Aviation Authority (vgl. oben, Randnr. 29) sei erstmals vor dem Gericht vorgelegt worden und beziehe sich jedenfalls weder auf den 15. September 2001, noch sei ihm zu entnehmen, weshalb es der Klägerin anders als anderen Fluggesellschaften nicht gelungen sei, einen Slot zu reservieren.

45 Was die Streichung der Hin- und Rückflüge vom 15. und 16. September 2001 nach und von Toronto (über Montreal) angehe, so sei ein Flugzeugmangel für Fluggesellschaften ein alltägliches Problem und könne deshalb nicht als außergewöhnliches Ereignis im Sinne des Art. 87 Abs. 2 Buchst. b EG eingestuft werden. Der Kommission liege nichts vor, was den erforderlichen Kausalzusammenhang mit

den Ereignissen vom 11. September 2001 belege. Jedenfalls sei das Vorbringen der Klägerin insoweit nicht schlüssig, als sie ausführe, am 11. September 2001 einen Flug nach New York gestrichen zu haben, das dafür vorgesehene Flugzeug jedoch nicht für den Flug nach Kanada eingesetzt habe. Da der Klägerin nur vier Flugzeuge zur Verfügung gestanden hätten, stelle sich außerdem die Frage, wie es ihr möglich gewesen sei, in diesem Zeitraum Linienflüge nach Afrika, Südostasien, Australien, Kanada und Amerika sicherzustellen.

46 Die Einrichtung der „ferry flights" sei eine geschäftliche Entscheidung der Klägerin auf die Anfragen der Regierungen der Vereinigten Staaten und Kanadas hin gewesen. Diese Umstände könnten aber nicht einem außergewöhnlichen Ereignis im Sinne des Art. 87 Abs. 2 Buchst. b EG gleichgestellt werden, der als Ausnahmevorschrift zum Verbot der Gewährung staatlicher Beihilfen eng ausgelegt werden müsse. Im Übrigen hätten die griechischen Behörden nichts dargetan, was einen Kausalzusammenhang zwischen den Anschlägen vom 11. September 2001 und der Einrichtung dieser Flüge belege.

Zu den Schäden auf den übrigen Linien der Klägerin

47 Die Kommission unterstreicht, dass sie dem Gericht ihren gesamten Schriftwechsel mit den griechischen Behörden und alles, worüber sie bei Erlass der angefochtenen Entscheidung verfügt habe, vorgelegt habe. Sie weist darauf hin, dass die griechischen Behörden im Verwaltungsverfahren außer den Informationen zu den Schäden betreffend die Flüge aus den oder in die Vereinigten Staaten oder von und nach Kanada keine Informationen zu Schäden auf Linien der Klägerin gegeben hätten. Die insoweit im Schreiben vom 24. September 2002 gemachten Angaben reichten nämlich nicht aus, und die griechischen Behörden hätten, obwohl sie im Schreiben vom 20. November 2003 die Vorlage einschlägiger Unterlagen angekündigt hätten (vgl. oben, Randnr. 9), nichts dergleichen getan. Zudem habe die Klägerin als Beteiligte, die in der Entscheidung über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens zur Stellungnahme aufgefordert worden sei, das Recht gehabt, auf diesem Wege am förmlichen Prüfverfahren teilzunehmen (vgl. oben, Randnr. 7). Da sie auch im förmlichen Prüfverfahren nicht Stellung genommen habe, habe die Kommission die angefochtene Entscheidung nur auf der Grundlage der ihr vorliegenden Informationen erlassen können.

48 Der erste Klagegrund sei deshalb insgesamt zurückzuweisen.

Würdigung durch das Gericht

49 Erstens ist festzustellen, dass die Ereignisse vom 11. September 2001 unstreitig außergewöhnlich im Sinne des Art. 87 Abs. 2 Buchst. b EG sind (vgl. oben, Randnr. 2). Außerdem ergibt sich aus Nr. 35 der Mitteilung vom 10. Oktober 2001, nach der „die Kosten, die unmittelbar durch die Sperrung des amerikanischen Luftraums zwischen dem 11. und dem 14. September 2001 entstanden sind, eine unmittelbare Folge der Ereignisse des 11. September 2001 darstellen", sowie aus dem 51. Erwägungsgrund der angefochtenen Entscheidung, in dem daran erinnert wird, dass „die Sperrung des Luftraums der Vereinigten Staaten vom 11. bis zum 14. September ein ‚außergewöhnliches Ereignis' war", dass nicht nur die Anschläge selbst, sondern auch die Sperrung des Luftraums als außergewöhnliche Ereignisse eingestuft werden. Unter diesen Umständen erfordern die im vorliegenden Rechtsstreit aufgeworfenen Fragen nur die Prüfung, ob ein unmittelbarer Kausalzusammenhang zwischen diesen Ereignissen und den von der Klägerin geltend gemachten konkreten Schäden besteht.

50 Zweitens ist zur Bedeutung der Mitteilung vom 10. Oktober 2001 im Rahmen des vorliegenden Rechtsstreits daran zu erinnern, dass die Kommission nach ständiger Rechtsprechung durch die von ihr erlassenen Gemeinschaftsrahmen und Mitteilungen im Bereich der Kontrolle staatlicher Beihilfen gebunden ist, soweit sie nicht von den Vorschriften des EG-Vertrags abweichen und soweit sie von den Mitgliedstaaten akzeptiert werden (vgl. Urteil des Gerichtshofs vom 26. September 2002, Spanien/Kommission, C-351/98, Slg. 2002, I-8031, Randnr. 53 und die dort angeführte Rechtsprechung). Diese Gemeinschaftsrahmen und Mitteilungen binden in erster Linie die Kommission selbst (Urteil des Gerichtshofs vom 13. Februar 2003, Spanien/Kommission, C-409/00, Slg. 2003, I-1487, Randnr. 69).

51 Ferner ist darauf hinzuweisen, dass Art. 87 Abs. 2 EG Beihilfen betrifft, die mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sind, sofern sie bestimmte objektive Kriterien erfüllen. Daraus folgt, dass die Kommission solche Beihilfen für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklären muss, wenn diese Kriterien erfüllt sind, ohne dass ihr insoweit ein Ermessensspielraum zustünde (vgl. in diesem Sinne Urteil des

Gerichtshofs vom 17. September 1980, Philip Morris/Kommission, 730/79, Slg. 1980, 2671, Randnr. 17).

52 Außerdem ist Art. 87 Abs. 2 Buchst. b EG eng auszulegen, da es sich um eine Ausnahme von dem in Art. 87 Abs. 1 EG aufgestellten allgemeinen Grundsatz der Unvereinbarkeit staatlicher Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt handelt. Deshalb dürfen nur die unmittelbar durch Naturkatastrophen oder sonstige außergewöhnliche Ereignisse verursachten wirtschaftlichen Nachteile im Sinne dieser Vorschrift ausgeglichen werden. Es muss also ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen den durch das außergewöhnliche Ereignis verursachten Schäden und der staatlichen Beihilfe bestehen, und die entstandenen Schäden müssen möglichst genau bewertet werden (vgl. Urteil des Gerichtshofs vom 23. Februar 2006, Atzeni u. a., C-346/03 und C-529/03, Slg. 2006, I-1875, Randnr. 79 und die dort angeführte Rechtsprechung).

53 Daraus folgt, dass eine Beihilfemaßnahme, wenn sie die in der vorstehenden Randnummer genannten Voraussetzungen erfüllt, auch dann für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt werden muss, wenn die Kommission im Rahmen einer früheren Mitteilung betreffend die fragliche Maßnahme einen anderen Standpunkt eingenommen hatte. Selbst wenn daher nach der Mitteilung vom 10. Oktober 2001 alle auf der Grundlage des Art. 87 Abs. 2 Buchst. b EG gezahlten Entschädigungen nur die für den Zeitraum vom 11. bis zum 14. September 2001 festgestellten Kosten betreffen dürfen, muss eine Beihilfe, mit der ein Schaden ausgeglichen wird, der zwar nach dem 14. September 2001 entstanden ist, aber einen unmittelbaren Kausalzusammenhang mit dem außergewöhnlichen Ereignis aufweist und genau bewertet worden ist, für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt werden. Jedenfalls hat die Kommission die Beträge, die sich auf nach dem 14. September 2001 entstandene Schäden beziehen, nicht allein aufgrund der Tatsache, dass die Schäden nach diesem Zeitpunkt entstanden, für nicht auf der Grundlage des Art. 87 Abs. 2 Buchst. b EG entschädigungsfähig gehalten, sondern sie hat auch das Bestehen eines Kausalzusammenhangs zwischen den betreffenden Ereignissen und diesen Schäden geprüft (vgl. unten, Randnr. 60).

54 Das Argument der Kommission, dass die Hellenische Republik den in Nr. 35 der Mitteilung vom 10. Oktober 2001 aufgestellten Grundsatz, nach dem alle auf der Grundlage des Art. 87 Abs. 2 Buchst. b EG gezahlten Entschädigungen nur die für den Zeitraum vom 11. bis zum 14. September 2001 festgestellten Kosten betreffen dürften, ausdrücklich anerkannt habe, ist also von vornherein zurückzuweisen. Zwar haben die griechischen Behörden nämlich in ihrem Schreiben vom 24. September 2002 ausgeführt, dass sich die gezahlte Entschädigung auf den Ersatz des in den ersten Tagen nach den Anschlägen entstandenen Schadens beschränke, doch haben sie um Zustimmung zur Zahlung von Beträgen zur Entschädigung für die bis zum

26. September 2001 entstandenen Schäden ersucht (vgl. oben, Randnr. 8). Es liegt deshalb auf der Hand, dass sie die Wendung „erste Tage nach den Anschlägen“ als bis zu diesem Datum reichend verstanden.

55 Schließlich ist nach ständiger Rechtsprechung die Rechtmäßigkeit einer Entscheidung im Bereich staatlicher Beihilfen aufgrund der Informationen zu beurteilen, über die die Kommission bei Erlass der Entscheidung verfügen konnte. Niemand kann sich somit vor dem Gemeinschaftsrichter auf Tatsachen berufen, die im vorgerichtlichen Verfahren nach Art. 88 EG nicht vorgetragen wurden (vgl. Urteile des Gerichts vom 14. Januar 2004, Fleuren Compost/Kommission, T-109/01, Slg. 2004, II-127, Randnr. 51 und die dort angeführte Rechtsprechung, und vom 14. Dezember 2005, Regione autonoma della Sardegna/Kommission, T-200/04, nicht in der amtlichen Sammlung veröffentlicht, Randnr. 53).

56 Diese Überlegungen bilden den Maßstab für die Prüfung der hier geltend gemachten Klagegründe.

Zu den Schäden auf den Nordatlantiklinien der Klägerin

— Zum am 15. September 2001 ursprünglich vorgesehenen Hin- und Rückflug nach und von New York

57 Im 55. Erwägungsgrund der angefochtenen Entscheidung macht die Kommission geltend, von Seiten der griechischen Behörden oder der Klägerin seien keine Angaben dazu gemacht worden, warum am 15. September 2001 keine Slots am JFK-Flughafen erhältlich gewesen seien, und die Gründe, aus denen der Flughafen der Klägerin für dieses Datum keinen Slot zugeteilt habe, seien nicht belegt worden.

58 Die griechischen Behörden führten in ihrem Schreiben vom 24. September 2002 unter I.3 aus, dass der Flug vom 15. September 2001 nach New York wegen fehlender

Informationen über Landemöglichkeiten für ausländische Fluggesellschaften am JFK-Flughafen gestrichen worden sei.

59 In Nr. 41 Buchst. a der Entscheidung über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens wurden sie von der Kommission aufgefordert, ihr alle Unterlagen und Zusatzinformationen dazu zu liefern, in welcher Weise die amerikanischen Behörden den griechischen Fluggesellschaften die Flüge ab dem 15. September 2001 untersagt hätten. Die griechischen Behörden antworteten darauf in ihrem Schreiben vom 20. November 2003 mit der Erklärung, dass der Flug vom 15. September 2001 nach New York wegen fehlender Slots gestrichen worden sei. Dieses Fehlen von Slots, das auf eine außergewöhnlich hohe Nachfrage an den Tagen nach der Wiederöffnung des Luftraums zurückgehe, sei eine unmittelbare Folge der Unterbrechung des Flugbetriebs an den vier Tagen davor gewesen. Hinsichtlich des Nachweises für die Nichtzuteilung eines Slots durch den JFK-Flughafen teilten die griechischen Behörden mit, sie hätten das erforderliche Material bei der Klägerin angefordert, um es dann an die Kommission weiterzugeben.

60 Entgegen dem Vorbringen der Klägerin hat die Kommission die Beträge, die auf die Streichung dieses Flugs entfallen, nicht allein deshalb für nicht auf der Grundlage des Art. 87 Abs. 2 Buchst. b EG entschädigungsfähig gehalten, weil der Flug nach dem 14. September 2001 durchgeführt worden wäre. Vielmehr hat sie, wie in der vorstehenden Randnummer ausgeführt, die griechischen Behörden in der Entscheidung über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens aufgefordert, ihr alles Material dazu zu liefern, in welcher Weise die amerikanischen Behörden den griechischen Fluggesellschaften die Flüge ab dem 15. September 2001 untersagt hätten.

61 Die griechischen Behörden haben jedoch trotz der Aufforderung durch die Kommission im Verwaltungsverfahren nichts dargetan, was die Nichtzuteilung eines Slots oder die Gründe dafür belegen würde. Hinzu kommt, dass sie ausweislich ihres Schreibens vom 20. November 2003 (vgl. oben, Randnr. 8) bei der Klägerin Belege für die Unmöglichkeit einer Slotreservierung am JFK-Flughafen für den 15. September 2001 angefordert hatten, um diese dann der Kommission vorzulegen. Der Kommission wurde jedoch nichts Neues unterbreitet.

62 Außerdem kann sich die Klägerin nach der oben in Randnr. 55 angeführten Rechtsprechung nicht auf das Telex berufen, dass sie erstmals vor dem Gericht vorgelegt hat (vgl. oben, Randnr. 29). Jedenfalls geht aus diesem Telex nicht hervor, dass der Klägerin vom JFK-Flughafen für den 15. September 2001 kein Slot zugeteilt wurde, sondern nur, dass ihr ein Slot für den 16. September 2001 zur Verfügung stand. Die Nichtzuteilung eines Slots für den 15. September 2001 könnte deshalb auf der Grundlage dieses Telex nur über einen Umkehrschluss nachgewiesen werden, für den die Klägerin keinen weiteren Anhaltspunkt vorgebracht hat.

63 Dem Vorbringen der Klägerin zu dem betreffenden Flug kann daher nicht gefolgt werden.

— Zu den beiden am 15. und 16. September 2001 ursprünglich vorgesehenen Hin- und Rückflügen nach und von Toronto (über Montreal)

64 Zur Streichung der beiden Hin- und Rückflüge nach und von Toronto (über Montreal) am 15. und 16. September 2001 führt die Kommission im 56. Erwägungsgrund der angefochtenen Entscheidung aus, dass sie auf eine freie Entscheidung der Klägerin zurückgehe. Entweder hätten dieser nämlich keine anderen Flugzeuge zur Verfügung gestanden und sie habe es vorgezogen, andere Linienflüge sicherzustellen, oder sie habe nicht die Zeit gehabt, die erforderliche technische Überprüfung oder die Reservierung der benötigten Slots durchzuführen.

65 Insoweit ist daran zu erinnern, dass dem Schreiben vom 20. November 2003 zufolge der Flug vom 15. September 2001 nach Toronto (über Montreal) gestrichen werden musste, weil das dafür vorgesehene Flugzeug von den kanadischen Behörden vom 11. bis zum 15. September 2001 in Halifax festgehalten worden sei und erst am 16. September 2001 um 5.30 Uhr wieder nach Athen habe zurückkehren können. Da die einzigen drei anderen für Transatlantikflüge tauglichen Airbus A 340/400 der Klägerin bereits andere Ziele in Afrika, Asien, Australien und den Vereinigten Staaten bedient hätten, sei die Klägerin zur Streichung des fraglichen Flugs gezwungen gewesen. Was den Flug vom 16. September 2001 betrifft, so machte es die verspätete Rückkehr des in Halifax festgehaltenen Flugzeugs nach Aussage der Klägerin vor allem in Anbetracht dessen, dass die kanadischen Behörden den genauen Zeitpunkt der Starterlaubnis für das Flugzeug am 15. September nicht vorab

mitgeteilt hätten, unmöglich, die umfangreiche technische Prüfung durchzuführen, das Flugzeug vorzubereiten, die Fluggäste zu benachrichtigen und die Slots für die Flughäfen Montreal und Toronto zu reservieren.

66 Was zuerst den Flug vom 15. September 2001 angeht, so reichen die Gesichtspunkte, auf die sich die Kommission stützt, nicht aus, um ihre Beurteilung zu tragen. Soweit es sich nämlich um das Fehlen anderer verfügbarer Flugzeuge handelt, würde der außergewöhnliche Charakter der Anschläge vom 11. September 2001 verkannt, wenn man von einer Fluggesellschaft verlangte, dass sie Flugzeuge vorhält, um für die Folgen eines solchen Ereignisses gewappnet zu sein. Wenn ein sorgfältiger Wirtschaftsteilnehmer Vorkehrungen für die Folgen eines Ereignisses treffen muss, kann dieses schon definitionsgemäß nicht als höhere Gewalt (vgl. in diesem Sinne Urteil des Gerichts vom 28. März 2007, Spanien/Kommission, T-220/04, nicht in der amtlichen Sammlung veröffentlicht, Randnrn. 175 und 176 und die dort angeführte Rechtsprechung) und erst recht nicht als außergewöhnliches Ereignis im Sinne des Art. 87 Abs. 2 Buchst. b EG angesehen werden. Die Anschläge vom 11. September 2001 und die daraus folgende Sperrung des Luftraums werden aber sowohl in der angefochtenen Entscheidung als auch in der Mitteilung vom 10. Oktober 2001 als außergewöhnliche Ereignisse eingestuft (vgl. oben, Randnr. 49).

67 Zur angeblich freien Entscheidung der Klägerin für die Durchführung anderer Linienflüge reicht der Hinweis, dass es sich nicht um eine freie Entscheidung, sondern um eine vertragliche Verpflichtung gegenüber den Fluggästen dieser Flüge handelte, deren Nichterfüllung Folgen nach der damals geltenden Verordnung (EWG) Nr. 295/91 des Rates vom 4. Februar 1991 über eine gemeinsame Regelung für ein System von Ausgleichsleistungen bei Nichtbeförderung im Linienflugverkehr (ABl. L 36, S. 5) nach sich gezogen hätte.

68 Zu dem Umstand, dass der auf die Streichung des betreffenden Flugs zurückgehende Schaden nach dem 14. September 2001 entstanden ist, ist festzustellen, dass sich weder aus Art. 87 Abs. 2 Buchst. b EG noch aus der oben in Randnr. 52 angeführten Rechtsprechung ergibt, dass ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen einem außergewöhnlichen Ereignis und dem entstandenen Schaden ein zeitliches Zusammenfallen beider voraussetzt. Die Möglichkeit, einen solchen Zusammenhang auch dann anzuerkennen, wenn der Schaden kurz nach dem Ereignis entstanden ist, kann im Gegenteil nicht pauschal ausgeschlossen werden.

69 Nach alledem ist die Beurteilung der Kommission in Bezug auf den Flug vom 15. September 2001 nach Toronto (über Montreal) fehlerhaft.

70 Was zweitens die Streichung des Flugs vom 16. September 2001 betrifft, so begründet die Klägerin sie mit der Unmöglichkeit, die umfangreiche technische Überprüfung des Flugzeugs durchzuführen, die Fluggäste zu benachrichtigen und die Slots für die Flughäfen Montreal und Toronto zu reservieren.

71 Insoweit ist zunächst davon auszugehen, dass weder die Benachrichtigung der Fluggäste noch die Reservierung von Slots ein Grund ist, der die Auffassung der Klägerin stützt. Zwischen dem Abflug des Flugzeugs in Halifax (am 15. September 2001) und dem Zeitpunkt, zu dem der Flug vom 16. September 2001 hätte durchgeführt werden können (die planmäßige Zeit des Flugs wird von der Klägerin nicht genannt), erstreckt sich nämlich eine nicht unerhebliche Zeitspanne. Da somit keine genaueren Angaben zu der für die Benachrichtigung der Fluggäste und die Reservierung der Slots unbedingt nötigen Vorlaufzeit vorliegen, kann dem Vorbringen der Klägerin insoweit nicht gefolgt werden.

72 Sodann ist festzustellen, dass den Akten nicht zu entnehmen ist, wie viel Zeit für die technischen Überprüfungen erforderlich war, die hätten durchgeführt werden müssen, damit das Flugzeug für den fraglichen Flug hätte eingesetzt werden können. Die griechischen Behörden haben lediglich erklärt, dass die verfügbare Zeit für die „umfangreiche Prüfung“ nicht ausgereicht habe, während die Kommission im 56. Erwägungsgrund der angefochtenen Entscheidung ausführt, dass „die Handlungen im Zusammenhang mit der technischen Prüfung … [von der Klägerin] nicht rechtzeitig durchgeführt werden konnten“. Da sich die griechischen Behörden im Verwaltungsverfahren auf die in Rede stehenden Zwänge berufen haben, oblag es ihnen, die Kommission, um deren Zweifel hinsichtlich des unmittelbaren Kausalzusammenhangs zwischen der Sperrung des Luftraums und der Streichung des fraglichen Flugs zu zerstreuen, über die Zeit zu unterrichten, die für die nach den einschlägigen Handbüchern vorgeschriebene technische Prüfung erforderlich war. Unter diesen Umständen durfte die Kommission davon ausgehen, dass zwischen der Streichung des fraglichen Flugs einerseits und den Anschlägen vom 11. September 2001 sowie der Sperrung des Luftraums vom 11. bis zum 14. September 2001 andererseits kein unmittelbarer Kausalzusammenhang bestand.

— Zu den „ferry flights“

73 Zu den „ferry flights“ vom 18., 20. und 26. September 2001 genügt es, mit der Kommission darauf hinzuweisen, dass ihre Einrichtung in der freien Entscheidung der Klägerin lag, der es oblag, entweder den Fluggästen einen die Kosten für den Rückflug des Flugzeugs nach Athen einschließenden Preis zu berechnen oder von den Regierungen der Vereinigten Staaten und Kanadas eine angemessene Entschädigung zu fordern. Diese Kosten stehen daher in keinem unmittelbaren Kausalzusammenhang mit den Anschlägen vom 11. September 2001 und der Sperrung des Luftraums und können somit nicht unter Art. 87 Abs. 2 Buchst. b EG subsumiert werden.

74 Nach alledem ist die angefochtene Entscheidung für nichtig zu erklären, soweit die Kommission die Entschädigung, die der Klägerin für durch die Streichung des Flugs nach Kanada am 15. September 2001 entstandene Schäden gezahlt wurde, für nicht mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar befunden hat.

Zu den Schäden auf den übrigen Linien der Klägerin

75 Zu dem die übrigen Linien der Klägerin betreffenden zweiten Teil des vorliegenden Klagegrundes ist festzustellen, dass die Klägerin mit ihrem Vorbringen die Begründetheit der angefochtenen Entscheidung in Abrede stellt, soweit darin die auf diese Linien bezogenen Beihilfebeträge für mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar erklärt werden. Die Klägerin macht jedoch im Rahmen ihres zweiten Klagegrundes insoweit einen Begründungsmangel geltend, der vom Gericht zuerst zu prüfen ist.

2. *Zum zweiten Klagegrund: Begründungsmangel*

Vorbringen der Parteien

76 Die Klägerin macht geltend, die angefochtene Entscheidung enthalte keine Begründung für die Ablehnung der zum Ausgleich der Schäden auf ihren übrigen Linien gezahlten Beträge (etwa 1 212 032 Euro) durch die Kommission. Gleiches gelte für die Beträge, die den oben in Randnr. 5, zweiter bis vierter, achter und neunter Gedankenstrich, angeführten entsprechen.

77 Die Klägerin bringt vor, die griechischen Behörden hätten der Kommission insbesondere im Schreiben vom 24. September 2002 erschöpfende Auskünfte zu den Schäden auf allen Linien der Klägerin erteilt. Dieses Schreiben nehme auch Bezug auf die Beträge, die den oben in Randnr. 5, zweiter bis vierter, achter und neunter Gedankenstrich, angeführten entsprechen. Unter diesen Umständen hätte die Kommission darlegen müssen, warum sie die Zahlung der betreffenden Beträge für eine mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbare Beihilfe gehalten habe.

78 Die Kommission stellt die Begründetheit dieses Klagegrundes in Abrede. In der Entscheidung über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens habe sie ernsthafte Zweifel an der Vereinbarkeit der fraglichen Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt geäußert. Entgegen den Ankündigungen im Schreiben vom 20. November 2003 hätten aber weder die griechischen Behörden noch die Klägerin ihr gegenüber im Verwaltungsverfahren zu diesen Beträgen Stellung genommen. Im Übrigen könne sie nicht wissen, welches Material den griechischen Behörden von der Klägerin übermittelt worden sei. Außerdem habe sie allen auf die Zeit vom 11. bis zum 14. September 2001 bezogenen Beträgen zugestimmt, für die die griechischen Behörden in ihrem Schreiben vom 20. November 2003 Erläuterungen abgegeben hätten. Unter diesen Umständen könne die Klägerin ihr nicht vorwerfen, dass sie nicht aus eigenem Antrieb Gesichtspunkte geprüft habe, die insoweit einen anderen Ansatz als in der Mitteilung vom 10. Oktober 2001 und in der Entscheidung über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens hätten rechtfertigen können.

Würdigung durch das Gericht

79 Die nach Art. 253 EG vorgeschriebene Begründung muss der Natur des betreffenden Rechtsakts angepasst sein und die Überlegungen des Gemeinschaftsorgans, das den Rechtsakt erlassen hat, so klar und eindeutig zum Ausdruck bringen, dass die Betroffenen ihr die Gründe für die erlassene Maßnahme entnehmen können und das zuständige Gericht seine Kontrollaufgabe wahrnehmen kann. Das Begründungserfordernis ist nach den Umständen des Einzelfalls, insbesondere nach dem Inhalt des Rechtsakts, der Art der angeführten Gründe und dem Interesse, das die Adressaten oder andere durch den Rechtsakt unmittelbar und individuell betroffene Personen an Erläuterungen haben können, zu beurteilen. In der Begründung brauchen nicht alle tatsächlich oder rechtlich einschlägigen Gesichtspunkte genannt zu werden, da die Frage, ob die Begründung eines Rechtsakts den Erfordernissen des Art. 253 EG genügt, nicht nur anhand seines Wortlauts, sondern auch anhand seines Kontextes sowie sämtlicher Rechtsvorschriften auf dem betreffenden Gebiet zu beurteilen ist (Urteil des Gerichts vom 26. Februar 2002, INMA und Itainvest/Kommission, T-323/99, Slg. 2002, II-545, Randnr. 55).

80 Im vorliegenden Fall ergibt sich aus den Erwägungsgründen 21, 49 und 50 der angefochtenen Entscheidung in Verbindung mit deren Art. 1, 2 und 4, dass die Kommission zu dem Ergebnis gekommen ist, dass die Zahlung der Entschädigungsbeträge für die Schäden auf den anderen Linien der Klägerin als den Nordatlantik- und Israellinien sowie der Beträge, die den oben in Randnr. 5, zweiter bis vierter, achter und neunter Gedankenstrich, angeführten entsprechen, eine mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbare Beihilfe sei und dass die Hellenische Republik diese Beträge zurückfordern müsse. Allerdings wird in der angefochtenen Entscheidung nicht erläutert, warum die Kommission zu diesem Ergebnis gelangt ist.

81 Dieses Unterlassen ist umso unerklärlicher, als die Kommission diese Beträge im 21. Erwägungsgrund der angefochtenen Entscheidung, in dem der Ablauf des Verwaltungsverfahrens geschildert wird, ausführlich darstellt.

82 Außerdem hat die Kommission zwar in Nr. 36 der Entscheidung über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens ausgeführt, dass die Entschädigung, soweit es um die anderen als die Nordatlantik- und Israellinien gehe, auf die Schäden im

Zusammenhang mit der Stornierung von Flugscheinen wegen der Streichung eines Anschlussflugs nach oder von einem für den Luftverkehr gesperrten Flughafen beschränkt werden müsse, doch die griechischen Behörden waren mit dieser Beurteilung im Wesentlichen nicht einverstanden. Im Schreiben vom 24. September 2002 (vgl. oben, Randnr. 5) führten die griechischen Behörden nämlich unter I.1 und I.2 aus, dass das Ausmaß der auf allen Linien festgestellten Auswirkungen deren Berücksichtigung im gesamten Streckennetz gebiete, um den unmittelbar auf die außergewöhnlichen Ereignisse zurückgehenden Schaden zu berechnen. Der Kommission oblag es somit, in der angefochtenen Entscheidung ihre abschließende Beurteilung in Bezug auf die in Rede stehenden Beihilfebeträge zu erläutern.

83 Ferner hat zwar die Kommission in Nr. 41 Buchst. d der Entscheidung über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens die griechischen Behörden aufgefordert, Anhaltspunkte beizubringen, die den Kausalzusammenhang zwischen den oben in Randnr. 5, zweiter bis vierter, achter und neunter Gedankenstrich, angeführten Schäden und der Sperrung des Luftraums belegten, doch die griechischen Behörden beharrten in ihrem Schreiben vom 20. November 2003 auf der Billigung der entsprechenden Beträge. Der Kommission oblag es deshalb, in der angefochtenen Entscheidung auch ihre abschließende Beurteilung hinsichtlich dieser Beihilfebeträge zu erläutern.

84 Dem Vorbringen der Kommission in der mündlichen Verhandlung, wonach sich die Begründung in Bezug auf die vom vorliegenden Klagegrund erfassten Beihilfebeträge im 59. Erwägungsgrund der angefochtenen Entscheidung finde, da darin auf die Mitteilung vom 10. Oktober 2001 und das Nichtvorhandensein eines außergewöhnlichen Ereignisses nach dem 14. September 2001 verwiesen werde, kann nicht gefolgt werden. Im ersten Satz dieses Erwägungsgrundes heißt es nämlich: „Die Kommission kommt … zu dem Ergebnis, dass die Regelung hinsichtlich des Teils, der sich auf die Zeit nach dem 14. September 2001 bezieht, und insbesondere hinsichtlich der von der [Hellenischen Republik] für [die Klägerin] bezogen auf die Zeit nach dem 14. September 2001 eingereichten und sich … auf … etwa 1 464 569 Euro belaufenden Kosten in Anbetracht nicht nur des Überschreitens des in Nr. 35 der Mitteilung vom 10. Oktober 2001 vorgesehenen Zeitraums, sondern auch und vor allem des Nichtvorhandenseins eines außergewöhnlichen Ereignisses und des Wechsels in der Natur des zu entschädigenden Verlustes, der sich aus dieser zeitlichen Erstreckung ergibt, nicht mit dem Vertrag vereinbar ist."

85 In diesem Satz fasst die Kommission ihre in den Erwägungsgründen 51 bis 58 der angefochtenen Entscheidung dargestellte Beurteilung zusammen. Diese Erwägungsgründe widmen sich aber den Schäden auf den Nordatlantiklinien der Klägerin und

nicht denjenigen, die auf den übrigen Linien der Klägerin entstanden sind, oder den konkreten, oben in Randnr. 5, zweiter bis vierter, achter und neunter Gedankenstrich, angeführten Schäden. Unter diesen Umständen kann dieser Erwägungsgrund nicht so ausgelegt werden, dass er sich auch auf die letztgenannten Beträge bezieht.

86 Im Übrigen betrifft das Vorbringen, mit dem die Kommission die Begründetheit des vorliegenden Klagegrundes in Abrede stellt (vgl. oben, Randnr. 78), den Fall, dass sie in einer Entscheidung, mit der eine Beihilfe für mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar erklärt wird, ihre Argumentation auf der Grundlage von Gesichtspunkten entwickelt, die der betroffene Mitgliedstaat oder die Beteiligten ihr unterbreitet haben. In einem solchen Fall kann ihr nämlich nicht vorgeworfen werden, dass sie rechtliche oder tatsächliche Gesichtspunkte, die ihr gegenüber im Verwaltungsverfahren hätten vorgetragen werden können, aber nicht vorgetragen wurden, nicht berücksichtigt hat (Urteil Fleuren Compost/Kommission, Randnr. 49). Im Unterschied zu einem solchen Fall enthält die angefochtene Entscheidung aber keine Darstellung von Gründen, die den verfügenden Teil dieser Entscheidung, soweit er sich auf die oben in Randnr. 80 genannten Schäden bezieht, stützen können.

87 Die angefochtene Entscheidung ist daher auch wegen eines Begründungsmangels für nichtig zu erklären, soweit darin erstens die der Klägerin für die Schäden auf ihren anderen als den Nordatlantik- und Israellinien gezahlten Beihilfen und zweitens die Beihilfen betreffend im Frachtgeschäft entgangene Einnahmen, die Kosten der Zerstörung sensibler Waren, die zusätzlichen Warensicherheitskontrollkosten, die Kosten im Zusammenhang mit den Überstunden des Personals und die Kosten im Zusammenhang mit den dringenden zusätzlichen Sicherheitsmaßnahmen für mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar erklärt werden.

88 Unter diesen Umständen ist der zweite Teil des ersten Klagegrundes, mit dem ein offensichtlicher Beurteilungsfehler in Bezug auf die Schäden im Zusammenhang mit den übrigen Linien der Klägerin gerügt wird (vgl. oben, Randnr. 75), nicht zu prüfen.

89 Aus alledem ergibt sich, dass erstens die angefochtene Entscheidung für nichtig zu erklären ist, soweit die Kommission die Beihilfen, die der Klägerin für die durch die Streichung des Flugs nach Kanada am 15. September 2001 entstandenen Schäden und für die oben in Randnr. 87 genannten Schäden gezahlt wurden, für mit dem

Gemeinsamen Markt unvereinbar erklärt und ihre Rückforderung angeordnet hat, und dass zweitens die Klage im Übrigen abzuweisen ist.

Kosten

90 Nach Art. 87 § 3 der Verfahrensordnung kann das Gericht die Kosten teilen oder beschließen, dass jede Partei ihre eigenen Kosten trägt, wenn jede Partei teils obsiegt, teils unterliegt. Unter den Umständen des vorliegenden Falls ist zu beschließen, dass jede Partei ihre eigenen Kosten trägt.

Aus diesen Gründen hat

DAS GERICHT (Achte Kammer)

für Recht erkannt und entschieden:

1. **Die Art. 1 und 2 der Entscheidung C(2006) 1580 final der Kommission vom 26. April 2006 über die staatliche Beihilferegelung C 39/2003 (ehemals NN 119/2002), die die Hellenische Republik infolge der vom 11. bis zum 14. September 2001 erlittenen Schäden zugunsten der Luftfahrtunternehmen durchgeführt hat, werden für nichtig erklärt, soweit darin die Beihilfen, die der Olympiaki Aeroporia Ypiresies AE erstens für die durch die Streichung des Flugs nach Kanada am 15. September 2001 entstandenen Schäden, zweitens für die Schäden auf ihren anderen als den Nordatlantik- und Israellinien und drittens für die im Frachtgeschäft entgangenen Einnahmen, die Kosten der Zerstörung sensibler Waren, die zusätzlichen Warensicherheitskontrollkosten, die Kosten im Zusammenhang mit den Überstunden des**

Personals und die Kosten im Zusammenhang mit den dringenden zusätzlichen Sicherheitsmaßnahmen gewährt wurden, für mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar erklärt werden.

2. Art. 4 der Entscheidung C(2006) 1580 final wird für nichtig erklärt, soweit darin die Rückforderung der vorstehend genannten Beihilfen angeordnet wird.

3. Die Klage wird im Übrigen abgewiesen.

4. Jede Partei trägt ihre eigenen Kosten.

Martins Ribeiro Papasavvas Dittrich

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 25. Juni 2008.

Der Kanzler

E. Coulon

Die Präsidentin

M. E. Martins Ribeiro

Inhaltsverzeichnis

Vorgeschichte des Rechtsstreits ..... II - 1094

Angefochtene Entscheidung ..... II - 1098

Verfahren und Anträge der Parteien ..... II - 1100

Zur Begründetheit ..... II - 1101

1. Zum ersten Klagegrund: Verstoß gegen Art. 87 Abs. 2 Buchst. b EG ..... II - 1102

Vorbringen der Klägerin ..... II - 1102

Zu den Schäden auf den Nordatlantiklinien der Klägerin ..... II - 1103

Zu den Schäden auf den übrigen Linien der Klägerin ..... II - 1105

Vorbringen der Kommission ..... II - 1107

Zu den Schäden auf den Nordatlantiklinien der Klägerin ..... II - 1108

Zu den Schäden auf den übrigen Linien der Klägerin ..... II - 1109

Würdigung durch das Gericht ..... II - 1110

Zu den Schäden auf den Nordatlantiklinien der Klägerin ..... II - 1112

— Zum am 15. September 2001 ursprünglich vorgesehenen Hin- und Rückflug nach und von New York ..... II - 1112

— Zu den beiden am 15. und 16. September 2001 ursprünglich vorgesehenen Hin- und Rückflügen nach und von Toronto (über Montreal) ..... II - 1114

— Zu den „ferry flights“ ..... II - 1117

Zu den Schäden auf den übrigen Linien der Klägerin ..... II - 1117

2. Zum zweiten Klagegrund: Begründungsmangel ..... II - 1118

Vorbringen der Parteien ..... II - 1118

Würdigung durch das Gericht ..... II - 1119

Kosten ..... II - 1122