RETTENS DOM (Ottende Afdeling)

25. juni 2008 *

I sag T-268/06,

Olympiaki Aeroporia Ypiresies AE, Athen (Grækenland), ved avocat P. Anestis, solicitors T. Soames og G. Goeteyn samt avocats S. Mavrogenis og M. Pinto de Lemos Fermiano Rato,

sagsøger,

mod

Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved E. Righini og I. Chatzigiannis, som befuldmægtigede,

sagsøgt,

angående et annullationssøgsmål anlagt til prøvelse af Kommissionens beslutning K(2006) 1580 endelig af 26. april 2006 om Den Hellenske Republiks støtteordning C 39/2003 (ex NN 119/2002) til fordel for luftfartsselskaber som følge af skader lidt i perioden fra den 11. til den 14. september 2001,

har

* Processprog: græsk.

DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABERS RET
I FØRSTE INSTANS (Ottende Afdeling)

sammensat af præsidenten, E. Martins Ribeiro, og dommerne S. Papasavvas (referende dommer) og A. Dittrich,

justitssekretær: fuldmægtig C. Kantza,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 7. december 2007,

afsagt følgende

Dom

Tvistens baggrund

1 Kommissionen underrettede ved meddelelse KOM(2001) 574 endelig af 10. oktober 2001 (herefter »meddelelsen af 10. oktober 2001«) Europa-Parlamentet og Rådet om sin vurdering af følgerne for luftfarten af attentaterne i De Forenede Stater den 11. september 2001.

2 Hvad angår anvendelsen af statsstøttereglerne anførte Kommissionen i meddelelsen af 10. oktober 2001, at artikel 87, stk. 2, litra b), EF gav luftfartsselskaberne mulighed for at overvinde de vanskeligheder, som de stod overfor som følge af begivenhederne den 11. september 2001. Det fremgår af meddelelsen, at henset til begivenhedernes usædvanlige karakter ville der i henhold til nævnte artikels bestemmelser under visse betingelser kunne ydes kompensation for omkostninger som følge af lukningen af det amerikanske luftrum i fire dage (perioden fra den 11. til den14. september 2001) samt de øgede udgifter til forsikringspræmier (punkt 28-41 i meddelelsen af 10. oktober 2001).

3 Hvad angår de betingelser, som enhver kompensation skal være underlagt, fremgår det af meddelelsen af 10. oktober 2001, at kompensation skal udbetales uden forskelsbehandling, at den udelukkende kan vedrøre omkostninger, der blev registreret i dagene fra den 11. til den 14.september 2001, og at den skal beregnes nøjagtigt og objektivt i henhold til den særlige metode, som Kommissionen har fastsat.

4 Ved skrivelse af 14. november 2001 rettet til alle medlemsstaterne fremkom Kommissionen med yderligere oplysninger om beregningen af den kompensation, som skulle udbetales hvert enkelt luftfartsselskab.

5 Efter at Kommissionen og de græske myndigheder havde udvekslet skrivelser i perioden fra december 2001 til juli 2002, gav de græske myndigheder ved skrivelse af 24. september 2004 Kommissionen oplysninger om den metode, som var anvendt til beregning af den kompensation, som sagsøgeren, Olympiaki Aeroporia Ypiresies AE, blev ydet som følge af de skader, sagsøgeren havde lidt i forbindelse med de omhandlede begivenheder. Kompensationens størrelse var i skrivelsen opgjort på følgende måde:

— 4 079 237 EUR for indtægtstab i forbindelse med passagertransport på samtlige af sagsøgerens rutenet, heraf vedrørte ca. 1 212 032 EUR sagsøgerens rutenet uden for Nordatlanten

— 278 797 EUR for indtægtstab i forbindelse med godstransport

— 17 608 EUR for udgifter til destruktion af følsomt gods

— 41 086 EUR for udgifter til yderligere sikkerhedskontrol af gods

— 37 469 EUR for udgifter i forbindelse med tilbagekaldelse af fly OA 411 til New York (De Forenede Stater) og udgifter i forbindelse med aflysning af returflyvningen (OA 412) til Athen (Grækenland) den 11. september 2001

— 13 550 EUR for udgifter forbundet med landing og ophold i Halifax (Canada) fra den 11. til den 15. september 2001 hvad angår en flyvning, der oprindeligt var planlagt til Toronto (Canada)

— 478 357 EUR i forbindelse med udgifter til indsættelse af »ferry flights« (ekstraordinære flyvninger gennemført den 18., 20. og 26. september 2001 med henblik på at sikre passagerernes hjemrejse til De Forenede Stater og Canada)

— 146 735 EUR for udgifter forbundet med personalets overarbejde samt logi til passagerer og supplerende sikkerhedspersonale

— 14 673 EUR for udgifter forbundet med supplerende nødsikkerhedsforanstaltninger.

6 Der er efterfølgende blevet trukket 278 797 EUR fra summen af disse beløb for brændstof, som ville være blevet anvendt, hvis fartplanen ikke var blevet ændret. Det endelige beløb på 4 827 586,21 EUR blev allerede udbetalt til sagsøgeren i juli 2002 i henhold til artikel 45, stk. 17, i lov nr. 2992/2002 (FEK A' 54/20.3.2002) samt fælles ministeriel bekendtgørelse af 27. maj 2002 (FEK B' 682/31.5.2002).

7 Ved skrivelse af 27. maj 2003 meddelte Kommissionen Den Hellenske Republik, at den havde til hensigt at indlede proceduren i henhold til artikel 88, stk. 2, EF hvad angår de omhandlede foranstaltninger og anmodede de græske myndigheder om at fremlægge visse dokumenter og give yderligere oplysninger (herefter »beslutningen om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure«). Kommissionen opfordrede endvidere interesserede parter til at fremsætte bemærkninger inden en måned fra tidspunktet for offentliggørelsen af beslutningen om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure i *Den Europæiske Unions Tidende* (EUT 2003 C 199, s. 3).

8 De græske myndigheder fremsatte deres bemærkninger over for Kommissionen ved skrivelse af 20. november 2003. Ifølge denne skrivelse beløber den faktiske skade som følge af annulleringen af de syv returflyvninger, der var planlagt i perioden fra den 11. til den 14. september 2001, til New York, Tel-Aviv (Israel), Toronto via Montreal (Canada) og Boston (De Forenede Stater) sig til 1 921 203,20 EUR. Dette beløb omfatter ikke de skader, som opstod som følge af annulleringen af billetter til andre flyafgange, som de aflyste afgange tjente som transitforbindelse til. Hvad angår udgifterne forbundet med det fly, som landede i Halifax i stedet for i Toronto, har de græske myndigheder fremlagt en vurdering, hvoraf fremgår, at disse udgør 38 056 EUR. Udgifterne i forbindelse med tilbagekaldelse af flyet til New York den 11. september 2001 har de græske myndigheder efter en fornyet vurdering fastsat til 3 421 EUR. De græske myndigheder har i forbindelse med aflysningen af de tre returflyvninger til New York og Toronto via Montreal den 15. og 16. september 2001 anført, at den opståede skade var direkte knyttet til lukningen af luftrummet i perioden fra den 11. til den 14. september, og at den beløb sig til 977 257 EUR. Hvad angår »ferry flights« har de græske myndigheder anført, at der var tale om en flyvning til New York, som blev udført den 18. september 2001, og to flyvninger til Toronto via Montreal, der blev udført den 20. og den 26. september 2001. Den skade, som blev forårsaget af disse flyvningers usædvanlige karakter og medførte, at der ikke var passagerer til returafgangen til Athen, udgør 487 312,17 EUR. Ifølge de græske myndigheder skal denne skade anses for at være direkte forbundet med begivenhederne den 11. september 2001.

9 Det græske transport- og kommunikationsministerium har anmodet Kommissionen om at godkende et beløb på 3 770 717,70 EUR samt beløbene nævnt ovenfor i præmis 5, andet til niende led, som kompensation for de skader, der er direkte forbundet med attentaterne den 11. september 2001. De græske myndigheder oplyste, at der snarest ville blive fremlagt dokumentation for sidstnævnte beløb.

10 Ved skrivelse af 15. marts 2004 gjorde Kommissionen de græske myndigheder opmærksom på, at de græske myndigheder ikke havde fremsat de supplerende oplysninger, som var nævnt i skrivelsen af 20. november 2003, og de græske myndigheder blev indrømmet en frist på to uger med henblik herpå.

11 De græske myndigheder efterkom ikke denne anmodning.

Den anfægtede beslutning

12 Ved sin beslutning K(2006) 1580 endelig af 26. april 2006 om Den Hellenske Republiks støtteordning C 39/2003 (ex NN 119/2002) til fordel for luftfartsselskaber som følge af skader lidt i perioden fra den 11. til den 14. september 2001 (herefter »den anfægtede beslutning«) afsluttede Kommissionen den formelle undersøgelsesprocedure og besluttede bl.a., at Den Hellenske Republiks statsstøtte til sagsøgeren var forenelig med fællesmarkedet for så vidt angår den kompensation, som udbetaltes for perioden fra den 11. til den 14. september 2001 inden for grænserne af et maksimalt beløb på 1 962 680 EUR. Dette beløb svarer til 1 921 203 EUR for aflysning af syv returflyvninger til New York, Tel-Aviv, Toronto via Montreal og Boston, 38 056 EUR for landing og ophold i Halifax hvad angår det fly, som oprindeligt var planlagt til Toronto, og 3 421 EUR for tilbagekaldelse af flyet til New York den 11. september 2001 (den anfægtede beslutnings betragtning 49 og 50).

13 Hvad derimod angår de udgifter, som er forbundet med de tre returflyvninger, hvoraf den ene var bestemt for New York den 15. september 2001 og de to øvrige for Toronto via Montreal den 15. og 16. september 2001, og som udgør 977 257 EUR, samt udgifterne til »ferry flights« på 487 312 EUR anførte Kommissionen, at disse udgifter kun var forbundet med de indirekte virkninger af attentaterne den 11. september 2001, som var mærkbar på flere af verdensøkonomiens områder (den anfægtede beslutnings betragtning 58).

14 Hvad nærmere bestemt angår flyafgangen den 15. september 2001 til New York har betragtning 53-55 i den anfægtede beslutning følgende ordlyd:

»(53) Kommissionen konstaterer […], at situationen efter den 14. september ikke længere var karakteriseret af trafikforstyrrelser, men derimod af den omstændighed, at de omhandlede luftfartsselskaber udnyttede ruterne langt mere begrænset.

(54) Dette er tilfældet hvad angår de foranstaltninger, som Den [Hellenske Republik] har indført til fordel for [sagsøgeren], og som for det første vedrører tre transatlantiske returflyvninger — én til De Forenede Stater og to til Canada — der ikke blev udført den 15. og 16. september, og som indebærer et tab på 333 000 000 græske drakmer (GRD), dvs. ca. 977 257 EUR.

(55) Hvad for det første angår ankomst- og afgangstidspunkter i New York har [Den Hellenske Republik] bekræftet, at JFK-lufthavnen blev åbnet igen den 14. september kl. 23, Athen-tid, og [at] det alene var det store antal anmodninger om ankomst- og afgangstidspunkter, som forhindrede [sagsøgeren] i at reservere en tid. Kommissionen har ikke modtaget andre oplysninger om grundene til, at det ikke var muligt at få tildelt et ankomsttidspunkt, selv om andre luftfartsselskaber fik tildelt sådanne. Under alle omstændigheder var det ikke længere generelt umuligt at flyve til De Forenede Stater.«

15 Aflysningen af de to flyafgange til Toronto via Montreal var et resultat af sagsøgerens valg, idet sagsøgeren enten ikke havde andre luftfartøjer til rådighed og valgte at udføre andre planlagte flyvninger eller ikke i tide kunne iværksætte tekniske undersøgelser og reservere ankomst- og afgangstidspunkter (den anfægtede beslutnings betragtning 56).

16 Kommissionen har anført, at indsættelsen af »ferry flights« skete på baggrund af sagsøgerens valg, hvorfor sagsøgeren burde kræve kompensation fra De Forenede Staters og Canadas regering, idet disse flyvninger blev udført på deres anmodning (den anfægtede beslutnings betragtning 57).

17 Der kan således ikke ydes kompensation for de omhandlede udgifter i henhold til artikel 87, stk. 2, litra b), EF.

18 Kommissionen fandt under disse omstændigheder, at beløb, som var udbetalt til sagsøgeren ud over 1 962 680 EUR, udgjorde støtte, som var uforenelig med fællesmarkedet (den anfægtede beslutnings artikel 2) og krævede, at Den Hellenske Republik tilbagesøgte støtten (den anfægtede beslutnings artikel 4).

Retsforhandlinger og parternes påstande

19 Ved stævning indleveret til Rettens Justitskontor den 22. september 2006 har sagsøgeren anlagt denne sag.

20 Da sammensætningen af Rettens afdelinger er blevet ændret, er den refererende dommer blevet tilknyttet Ottende Afdeling, og den foreliggende sag er følgelig blevet henvist til denne afdeling.

21 Sagsøgeren har nedlagt følgende påstande:

— Den anfægtede beslutnings artikel 1 annulleres, for så vidt som den fastsætter den kompensation, som er forenelig med fællesmarkedet, til et maksimalt beløb på 1 962 680 EUR for perioden fra den 11. til den 14. september 2001.

— Den anfægtede beslutnings artikel 2 og 4 annulleres.

— Kommissionen tilpligtes at betale sagens omkostninger.

22 Kommissionen har nedlagt følgende påstande:

— Frifindelse.

— Den Hellenske Republik tilpligtes at betale sagens omkostninger.

Retlige bemærkninger

23 Til støtte for sin påstand har sagsøgeren fremsat to anbringender, hvoraf det første vedrører tilsidesættelsen af artikel 87, stk. 2, litra b), EF, og det andet vedrører manglende begrundelse. Det første anbringende består nærmere bestemt af to led, hvoraf det første vedrører en åbenbart urigtig vurdering af de skader, som vedrører sagsø-

gerens nordatlantiske rutenet, og det andet vedrører en åbenbart urigtig vurdering af de skader, som ramte sagsøgerens øvrige rutenet.

1. *Det første anbringende om tilsidesættelse af artikel 87, stk. 2, litra b), EF*

Sagsøgerens argumenter

24 Det er sagsøgerens opfattelse, at Kommissionen har anlagt en åbenbart urigtig vurdering af sagens faktiske omstændigheder og dermed tilsidesat artikel 87, stk. 2, litra b), EF ved at antage, at der ikke var direkte årsagsforbindelse mellem den skade, som opstod for det første som følge af aflysningen af tre returflyvninger til New York og Toronto via Montreal og for det andet som følge af indsættelsen af »ferry flights«, og attentaterne den 11. september 2001, som medførte lukning af De Forenede Staters og Canadas luftrum. Kommissionen begik endvidere en fejl ved vurderingen af den skade, som opstod mellem den 11. og den 15. september 2001, idet den ikke tog hensyn til det tab, som vedrørte sagsøgerens øvrige rutenet, og som fulgte af attentaterne den 11. september 2001.

25 Sagsøgeren har anført, at den omstændighed, at meddelelsen af 10. oktober 2001 udelukker enhver skade, som er opstået efter den 14. september 2001, fra anvendelsesområdet for artikel 87, stk. 2, litra b), EF, ikke kan bestemme karakteren af den direkte årsagsforbindelse, der kræves i henhold til denne bestemmelse, og derfor heller ikke kan fritage Kommissionen fra dens forpligtelse til at undersøge den foreliggende sags omstændigheder i lyset af denne artikel. Kommissionen er nemlig bundet af de rammebestemmelser og meddelelser, som den vedtager som led i sit tilsyn med statsstøtte, såfremt disse ikke afviger fra traktatens bestemmelser og er blevet accepteret af medlemsstaterne. Meddelelsen af 10. oktober 2001 skal under alle omstændigheder fortolkes således, at den ikke blot omfatter skader, som er opstået under lukningen af luftrummet, men også skader, der står i direkte årsagsforbindelse med lukningen heraf. Enhver anden fortolkning er i strid med artikel 87, stk. 2, litra b), EF.

26 Kommissionens fremgangsmåde kan heller ikke begrundes med henvisning til andre beslutninger, hvor den har indtaget et tilsvarende standpunkt. Sagsøgeren befinder sig desuden, for så vidt som den skade, sagsøgeren led efter den 14. september 2001, fulgte direkte af attentaterne den 11. september 2001, i en anden situation end andre luftfartsselskaber, for hvilke denne omstændighed ikke gør sig gældende. Endelig har sagsøgeren anført, at de græske myndigheder i skrivelsen af 24. september 2002 (jf. præmis 5 ovenfor) har anmodet om tilladelse til at udbetale beløb for endvidere at kunne yde kompensation for skader, som opstod efter den 14. september 2001, i henhold til artikel 87, stk. 2, litra b), EF. Den Hellenske Republik ville derfor aldrig have accepteret den restriktive tilgang, som Kommissionen foreslog i meddelelsen af 10. oktober 2001, hvilket lov nr. 2992/2002, som foreskriver en langt større kompensationsramme, i øvrigt vidner om.

27 Lukningen af luftrummet skal i øvrigt anses for en følge af attentaterne den 11. september 2001, idet disse er en usædvanlig begivenhed i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 87, stk. 2, litra b), EF.

28 Sagsøgeren har bestridt Kommissionens argument om, at Kommissionen ikke blot vurderede støtten på grundlag af meddelelsen af 10. oktober 2001, men også i henhold til artikel 87, stk. 2, litra b), EF. Den anfægtede beslutning er derimod kendetegnet ved automatisk anvendelse af et kriterium om, at der ikke er årsagsforbindelse mellem ethvert tab efter den 14. september 2001 og attentaterne den 11. september 2001, som medførte lukningen af luftrummet. Der er imidlertid direkte årsagsforbindelse i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 87, stk. 2, litra b), EF, mellem alle de skader, som sagsøgeren har modtaget kompensation for, og attentaterne den 11. september 2001.

Om den skade, som vedrører sagsøgerens rutenet i Nordatlanten

29 Hvad angår aflysningen af returflyvningen til New York, oprindeligt planlagt til den 15. september 2001, har sagsøgeren anført, at den internationale lufthavn John F. Kennedy (JFK) ikke — trods sagsøgerens anmodninger herom — tildelte sagsøgeren et ankomst- og afgangstidspunkt den pågældende dag, men først den

16. september 2001, hvilket fremgår af en telex fra Federal Aviation Authority (den amerikanske føderale myndighed for civil luftfart) af 14. september 2001. At det ikke var muligt at få tildelt et ankomst- og afgangstidspunkt skyldtes alene det ekstraordinært store antal anmodninger fra luftfartsselskaberne umiddelbart efter den gradvise genåbning af luftrummet, hvilket var en følge af de forstyrrelser, som lukningen af luftrummet i fire dage havde medført. Under disse omstændigheder var JFK-lufthavnen ikke i stand til at efterkomme alle anmodninger om ankomst- og afgangstidspunkter, hvilket svarer til, at luftrummet var lukket for sagsøgeren. Den omstændighed, at nævnte telex ikke blev fremlagt af de græske myndigheder under den administrative procedure, er ikke afgørende, når der henses til, at Kommissionen har baseret sin vurdering på den manglende årsagsforbindelse mellem attentaterne den 11. september 2001 og aflysningen af returflyvningen til New York, som var planlagt til den 15. september 2001, i henhold til meddelelsen af 10. oktober 2001.

30 Hvad angår aflysningen af de to returflyvninger til Toronto via Montreal den 15. og den 16. september 2001 har sagsøgeren anført, at de canadiske myndigheder pålagde det luftfartøj, som befløj denne rute den 11. september 2001, at lande i Halifax og forblive dér til og med den 15. september 2001. Luftfartøjet ville først have kunnet været tilbage i Athen den 16. september 2001, kl. 5.30. Sagsøgerens tre andre Airbus A 340/400, som er de eneste fly, der kan udføre transatlantiske flyvninger, blev benyttet på andre ruter, hvilket indebar, at sagsøgeren måtte aflyse afgangen den 15. september 2001 til Toronto via Montreal. Sagsøgeren var af samme grund nødsaget til at aflyse afgangen den 16. september 2001 ligeledes til Toronto via Montreal. Da der var udstedt startforbud for luftfartøjet, og det derfor måtte forblive i Halifax indtil den 15. september 2001, var det nemlig ikke muligt for at sikre beflyvning af ruten at udføre større tekniske inspektioner, klargøre luftfartøjet, underrette passagererne og reservere ankomst- og afgangstidspunkter i Montreal og Toronto, navnlig henset til at de canadiske myndigheder ikke på forhånd kunne meddele det præcise tidspunkt for, hvornår luftfartøjet ville få starttilladelse den 15. september 2001.

31 Under disse omstændigheder er Kommissionens argumentation, hvorefter aflysningen af de to flyafgange er resultatet af sagsøgerens valg, åbenbart urigtig. Aflysningerne er derimod den direkte følge af attentaterne den 11. september 2001, som medførte lukningen af luftrummet, og derfor uafhængig af sagsøgerens vilje. Den omstændighed, at der, som Kommissionen har anført, ikke var et tilstrækkeligt antal luftfartøjer til rådighed, beroede ikke på aflysningen af de omhandlede flyafgange, men var derimod en følge af attentaterne den 11. september 2001. Der skal derfor kunne ydes kompensation for skader, som vedrører dette forhold, i henhold til artikel

87, stk. 2, litra b), EF, uafhængigt af, om tabet er opstået den 15. eller 16. september 2001.

32 Sagsøgeren har endvidere anført, at luftfartøjet, der skulle gennemføre flyvningen til New York den 15. september 2001, ikke blev anvendt til at beflyve ruten til Canada, da det blev anvendt på afgangen den 16. september 2001 til New York. De canadiske myndigheder gav i øvrigt først luftfartøjet mulighed for at gennemføre flyvninger til Canada fra den 16. september 2001. Endelig har sagsøgeren anført, at flyvninger til Sydøstasien og Australien udføres af et og samme fly, der mellemlander i Asien og fortsætter til Australien, som er den endelig destination. Fire luftfartøjer kan derfor sikre, at disse destinationer (Afrika, Sydøstasien, Australien, De Forenede Stater og Canada) beflyves.

33 Hvad angår »ferry flights« til New York (den 18. september 2001) og til Toronto via Montreal (den 20. og den 26. september 2001) har sagsøgeren anført, at indsættelsen af disse fly også var direkte forbundet med attentaterne den 11. september 2001 og ikke følger af pres fra De Forenede Staters og Canadas regering for at sikre deres egne statsborgeres hjemrejse. De lange ventelister til de ordinære afgange som følge af attentaterne den 11. september 2001 forhindrede nemlig disse passagerer i at reserve plads på de ordinære afgange, hvorfor sagsøgeren var nødsaget til at indsætte »ferry flights«.

Om den skade, som vedrører sagsøgerens øvrige rutenet

34 Sagsøgeren har anført, at selv om Kommissionen fandt, at udbetalingen af 1 921 203 EUR som følge af aflysningen af syv returflyvninger til New York, Tel-Aviv, Toronto via Montreal og Boston udgjorde støtte, som var forenelig med fællesmarkedet (jf. præmis 12 ovenfor), har den ikke godkendt, at der udbetales kompensation for skader, som vedrører sagsøgerens øvrige rutenet, for perioden fra den 11. til den 15. september 2001. Denne skade udgør ca. 1 212 032 EUR.

35 Sagsøgeren har herved anført, at på baggrund af ovennævnte betragtninger må skader, der er opstået som følge af forstyrrelsen af sagsøgerens flyplan vedrørende den 15. september 2001, anses for støtteberettiget i henhold til artikel 87, stk. 2, litra b), EF. Denne konklusion bekræftes af meddelelsen af 10. oktober 2001 og skrivelsen af 14. november 2001 (jf. præmis 4 ovenfor). Sagsøgeren har anført, at skaden vedrørende sagsøgerens øvrige rutenet beløber sig til halvdelen af den skade, der er lidt på det nordatlantiske og israelske rutenet. Der kan derfor ikke ses bort fra denne skade alene på grundlag af en vilkårlig restriktiv fortolkning af begrebet årsagsforbindelse som den, der fremgår af meddelelsen af 10. oktober 2001. Under alle omstændigheder burde Kommissionen have godkendt de beløb, der blev udbetalt som kompensation for skader, som vedrører sagsøgerens øvrige rutenet i perioden fra den 11. til den 14. september 2001.

36 Hvad angår de oplysninger, som de græske myndigheder har fremsat under den formelle undersøgelsesprocedure, har sagsøgeren anført, at sagsøgeren ikke havde kendskab til det præcise indhold af skrivelsen af 20. november 2003, og navnlig ikke havde kendskab til den omstændighed, at de græske myndigheder fremlagde yderligere oplysninger, som ikke vedrørte den samlede lidte skade efter attentaterne den 11. september 2001. De græske myndigheder indførte i øvrigt den omhandlede støtteordning på grundlag af oplysninger, som sagsøgeren havde meddelt myndighederne. Sagsøgeren kunne heller ikke påregne, at Kommissionens vurdering udelukkende ville være baseret på de sporadiske oplysninger i skrivelsen af 20. november 2003. Sagsøgeren har endvidere anført, at de oplysninger, som de græske myndigheder gav meddelelse om i skrivelsen af 20. november 2003, vedrørte de beløb, som var nævnt i beslutningens punkt 17.2 om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure (gengivet ovenfor i præmis 5, andet til niende led), og ikke de skader, der vedrørte sagsøgerens øvrige rutenet, som Kommissionen henviste til i nævnte beslutnings punkt 17.1. Det fremgår i øvrigt klart af skrivelsen af 20. november 2003, at den ikke vedrører skader i forbindelse med annullering af flybilletter til andre afgange, som de aflyste afgange tjente som transitforbindelse til. For at fastlægge størrelsen af dette beløb skal man blot trække det beløb, som er nævnt i skrivelsen af 20. november 2003, fra det beløb, der er nævnt i skrivelsen af 24. september 2002. Under alle omstændigheder vedrører de oplysninger, som de græske myndigheder er fremkommet med, et beløb, der er større end det beløb, som er erklæret for foreneligt med fællesmarkedet i den anfægtede beslutning.

37 Sagsøgerne har endvidere anført, at Kommissionens sagsakter indeholdt tilstrækkeligt med oplysninger vedrørende alle de beløb, der udgør den skade, som opstod som følge af attentaterne den 11. september 2001, og som fremgik af skrivelsen af

24. september 2002. Under disse omstændigheder har sagsøgeren anmodet Retten om at vurdere alle de oplysninger, som de græske myndigheder har meddelt Kommissionen under den administrative procedure, under hensyntagen til de sagsakter, som indgår i denne sag.

38 Kommissionens vurdering af skaden vedrørende sagsøgerens øvrige rutenet er følgelig åbenbart urigtig og i strid med artikel 87, stk. 2, litra b), EF.

Kommissionens argumenter

39 Kommissionen har bestridt, at sagsøgerens argumenter er holdbare. Kommissionen har anført, at det følger af retspraksis, at Kommissionen er bundet af retningslinjerne for statsstøtte, hvilket ligeledes gælder for de medlemsstater, der har tilsluttet sig retningslinjerne. De græske myndigheder har gentagne gange under den administrative procedure bekræftet, at de vil vurdere luftfartsselskabernes ansøgninger om kompensation inden for rammerne af retningslinjerne og meddelelsen af 10. oktober 2001.

40 Kommissionen har endvidere anført, at den i modsætning til, hvad sagsøgeren har hævdet, har foretaget en vurdering af den til sagsøgeren udbetalte støtte ikke kun på grundlag af meddelelsen af 10. oktober 2001, men også på grundlag af artikel 87, stk. 2, litra b), EF, hvilket bekræftes af den anfægtede beslutnings betragtning 59. Kommissionen har herved taget hensyn til alle de oplysninger, den har fået forelagt under den administrative procedure.

41 Kommissionen har bestridt den af sagsøgeren foreslåede fortolkning af meddelelsen af 10. oktober 2001, hvorefter selv skader, som opstod efter den 14. september 2001, er omfattet af anvendelsesområdet for artikel 87, stk. 2, litra b), EF. Ordlyden af meddelelsen af 10. oktober 2001 udelukker nemlig denne mulighed. Hvad angår identificeringen af den usædvanlig begivenhed i det foreliggende tilfælde har Kommissionen

anført, at det er attentaterne den 11. september 2001, som udgør denne begivenhed, og ikke lukningen af luftrummet, som er følgen heraf.

42 Kommissionen har anført, at hverken de græske myndigheder eller sagsøgeren under den administrative procedure har fremsat oplysninger, der godtgør, at der er årsagsforbindelse mellem den skade, som opstod efter den 14. september 2001 og attentaterne den 11. september 2001.

43 Endelig har Kommissionen afvist argumentet om, at sagsøgeren befandt sig i en situation, som var forskellig fra den situation andre luftfartsselskaber befandt sig i, og som ikke har kunnet opnå støtte for skader opstået efter den 14. september 2001.

Om den skade, som vedrører sagsøgerens rutenet i Nordatlanten

44 Hvad angår aflysningen af returflyvning den 15. september 2001 til New York har Kommissionen anført, at de græske myndigheder ikke — i modsætning til, hvad de oplyste i skrivelsen af 20. november 2003 — under den administrative procedure har fremlagt beviser for, at det ikke var muligt at reservere ankomst- og afgangstidspunkter i JFK-lufthavnen. Kommissionen har under disse omstændigheder henvist til dens vurdering, som fremgår af den anfægtede beslutnings betragtning 55. Telexen fra Federal Aviation Authority (jf. præmis 29 ovenfor) er først blevet fremlagt for Retten og nævner under alle omstændigheder ikke den 15. september 2001 eller gør det muligt at forklare, hvorfor sagsøgeren ikke kunne reserve ankomst- og afgangstidspunkter, selv om dette var lykkedes for andre luftfartsselskaber.

45 Hvad angår aflysningerne af returflyvningerne den 15. og den 16. september 2001 til Toronto via Montreal har Kommissionen anført, at mangelen på luftfartøjer er et problem, som luftfartsselskaberne dagligt oplever, hvorfor den ikke kvalificeres som en usædvanlig begivenhed i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 87, stk. 2, litra b), EF. Kommissionen råder ikke over oplysninger, der godtgør, at

der er den nødvendige årsagsforbindelse til begivenhederne den 11. september 2001. Under alle omstændigheder er sagsøgerens argumentation selvmodsigende, for så vidt som sagsøgeren har anført, at sagsøgeren aflyste en flyvning til New York den 11. september 2001 uden at gøre brug af luftfartøjet, som kunne have befløjet ruten til Canada. Dertil kommer, at Kommissionen vanskeligt kan indse, hvorledes det var muligt for sagsøgeren i denne periode at sikre ruteflyvninger til Afrika, Sydøstasien, Australien, Canada og USA, eftersom sagsøgeren kun havde fire luftfartøjer til sin rådighed.

46 Hvad angår indsættelsen af »ferry flights« har Kommissionen anført, at indsættelsen heraf udgjorde et forretningsmæssigt valg, som sagsøgeren foretog efter anmodning fra De Forenede Staters og Canadas regering. Dette kan imidlertid ikke sammenlignes med en usædvanlig begivenhed i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 87, stk. 2, litra b), EF, der i kraft af at være en bestemmelse, som indfører undtagelser til forbuddet mod tildeling af statsstøtte, skal fortolkes restriktivt. De græske myndigheder har i øvrigt ikke fremlagt oplysninger, der godtgør, at der er årsagsforbindelse mellem attentaterne den 11. september 2001 og indsættelsen af nævnte flyafgange.

Om den skade, som vedrører sagsøgerens øvrige rutenet

47 Kommissionen har anført, at den for Retten har fremlagt den samlede korrespondance, som Kommissionen har udvekslet med de græske myndigheder, og de oplysninger, som Kommissionen havde rådighed over på tidspunktet for vedtagelsen af den anfægtede beslutning. Kommissionen har anført, at de græske myndigheder ikke under den administrative procedure har fremlagt oplysninger, der omhandler skader vedrørende sagsøgerens rutenet, ud over de oplysninger, som vedrører flyvninger til eller fra De Forenede Stater eller Canada. De oplysninger, som skrivelsen af 24. september 2002 indeholder herom, er utilstrækkelige, idet de græske myndigheder i skrivelsen af 20. november 2003 (jf. præmis 9 ovenfor) oplyste, at man ville fremlægge nævnte dokumentation, hvilket imidlertid ikke skete. Kommissionen har endvidere anført, at sagsøgeren havde ret til i sin egenskab af interesseret part at fremkomme med bemærkninger under den formelle undersøgelsesprocedure, hvilket sagsøgeren blev opfordret til at gøre i beslutningen om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure (jf. præmis 7 ovenfor). Eftersom sagsøgeren heller ikke fremsatte bemærkninger under den formelle undersøgelsesprocedure, kunne Kommissionen kun træffe den anfægtede beslutning på grundlag af de oplysninger, den havde rådighed over.

48 Det er Kommissionens opfattelse, at det heraf følger, at det første anbringende bør forkastes i sin helhed.

Rettens bemærkninger

49 Det bemærkes for det første, at det ikke bestrides, at begivenhederne den 11. september 2001 var af usædvanlige karakter i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 87, stk. 2, litra b), EF (jf. præmis 2 ovenfor). Det følger desuden af punkt 35 i meddelelsen af 10. oktober 2001, hvorefter »omkostningerne som følge af lukningen af det amerikanske luftrum i perioden fra den 11. til den 14. september 2001 er en direkte konsekvens af begivenhederne den 11. september 2001« og af den anfægtede beslutnings betragtning 51, hvori henvises til, at »lukningen af det amerikanske luftrum i perioden fra den 11. til den 14. september 2001 antager karakter af en usædvanlig begivenhed«, at det ikke kun er attentaterne men også lukningen af luftrummet, som kvalificeres som usædvanlige begivenheder. Under disse omstændigheder kræver de ved denne tvist rejste spørgsmål alene, at der foretages en vurdering af, om der er en direkte årsagsforbindelse mellem disse begivenheder og de specifikke skader, som sagsøgeren har påberåbt sig.

50 Hvad dernæst angår rækkevidden af meddelelsen af 10. oktober 2001 inden for rammerne af denne sag bemærkes, at ifølge retspraksis er Kommissionen endvidere bundet af de rammebestemmelser eller meddelelser, som den vedtager som led i sit tilsyn med statsstøtte, såfremt disse ikke afviger fra traktatens bestemmelser, og de er blevet accepteret af medlemsstaterne (jf. Domstolens dom af 26.9.2002, sag C-351/98, Spanien mod Kommissionen, Sml. I, s. 8031, præmis 53 og den deri nævnte retspraksis). Disse rammebestemmelser eller meddelelser er i første række bindende for Kommissionen selv (Domstolens dom af 13.2.2003, sag C-409/00, Spanien mod Kommissionen, Sml. I, s. 1487, præmis 69).

51 Det bemærkes endvidere, at artikel 87, stk. 2, EF omhandler støtte, som retligt er forenelig med fællesmarkedet, såfremt den opfylder visse objektive kriterier. Heraf følger, at Kommissionen har pligt til at erklære en sådan støtte forenelig med fællesmarkedet, når betingelserne er opfyldt, uden at Kommissionen i denne henseende

råder over noget skøn (jf. i denne retning Domstolens dom af 17.9.1980, sag 730/79, Philip Morris mod Kommissionen, Sml. s. 2671, præmis 17).

52 Da artikel 87, stk. 2, litra b), EF i øvrigt er en undtagelse til det generelle princip om statsstøttes uforenelighed med fællesmarkedet, som er indeholdt i artikel 87, stk. 1, EF, skal den fortolkes restriktivt. Kun de økonomiske skader, der direkte er forårsaget af naturkatastrofer eller af andre usædvanlige begivenheder, gør denne bestemmelse anvendelig. Der skal derfor være en direkte sammenhæng mellem de skader, der er forårsaget af den usædvanlige begivenhed, og statsstøtten, og det er nødvendigt med så præcis en vurdering af de lidte skader som muligt (Domstolens dom af 23.2.2006, forenede sager C-346/03 og C-529/03, Atzeni m.fl., Sml. I, s. 1875, præmis 79 og den deri nævnte retspraksis).

53 Det følger heraf, at hvis en støtteforanstaltning opfylder de betingelser, som er nævnt i forestående præmis, skal den erklæres forenelig med fællesmarkedet, også selv om Kommissionen har indtaget et anderledes standpunkt i en tidligere meddelelse om den omhandlede foranstaltning. Selv om det fremgår af meddelelsen af 10. oktober 2001, at enhver kompensation, som udbetales i henhold til artikel 87, stk. 2, litra b), EF, kun må vedrøre de omkostninger, som blev konstateret i perioden fra den 11. til den 14. september 2001, skal støtte, der ydes som kompensation for skader opstået efter den 14. september 2001, men som står i direkte årsagsforbindelse med den usædvanlige begivenhed, og som er blevet præcist vurderet, derfor erklæres forenelig med fællesmarkedet. Under alle omstændigheder fandt Kommissionen ikke, at der i henhold til artikel 87, stk. 2, litra b), EF ikke kunne ydes kompensation for de beløb, som vedrørte skader opstået efter den 14. september 2001, alene med den begrundelse, at skaden var opstået efter nævnte dato, idet Kommissionen nemlig også undersøgte, om der var årsagsforbindelse mellem de omhandlede begivenheder og skaden (jf. præmis 60 nedenfor).

54 Kommissionens argument om, at Den Hellenske Republik udtrykkeligt har godkendt det princip, som er nævnt i punkt 35 i meddelelsen af 10. oktober 2001, hvorefter enhver kompensation i henhold til artikel 87, stk. 2, litra b), EF kun må vedrøre de omkostninger, som blev konstateret fra den 11. til den 14. september 2001, skal derfor straks forkastes. Selv om det er korrekt, at de græske myndigheder i deres skrivelse af 24. september 2002 har anført, at den udbetalte kompensation alene skulle erstatte skader, som var lidt i de første dage efter attentaterne, har de alligevel anmodet om tilladelse til at udbetale beløb som kompensation for skader opstået indtil den

26. september 2001 (jf. præmis 8 ovenfor). Det er derfor åbenbart, at nævnte myndigheder har opfattet udtrykket »de første dage efter attentaterne« således, at det også omfatter perioden indtil denne dato.

55 Endelig følger det af retspraksis, at retmæssigheden af en beslutning om statsstøtte skal vurderes i forhold til de oplysninger, som Kommissionen kunne råde over på det tidspunkt, da den vedtog den. Ingen kan således gøre omstændigheder gældende ved en sag for Fællesskabets retsinstanser, som ikke er blevet frembragt under den administrative procedure efter artikel 88 EF (jf. Rettens dom af 14.1.2004, sag T-109/01, Fleuren Compost mod Kommissionen, Sml. II, s. 127, præmis 51 og den deri nævnte retspraksis, og af 14.12.2005, sag T-200/04, Regione autonoma della Sardegna mod Kommissionen, ikke trykt i Samling af Afgørelser, præmis 53).

56 Det er på grundlag af disse betragtninger, at der skal tages stilling til de anbringender, som er påberåbt til støtte for søgsmålet.

Om den skade, som vedrører sagsøgerens rutenet i Nordatlanten

— Om den returflyvning til New York, som var planlagt den 15. september 2001

57 I den anfægtede beslutnings betragtning 55 har Kommissionen henvist til, at de græske myndigheder og sagsøgeren ikke har fremsat oplysninger om grundene til, at det ikke var muligt at få tildelt ankomst- og afgangstidspunkter i JFK-lufthavnen den 15. september 2001, og at der ikke er fremlagt beviser for grundene til, at denne lufthavn afslog at tildele sagsøgeren ankomst- og afgangstidspunkter vedrørende denne dato.

58 De græske myndigheder har i punkt I.3 i deres skrivelse af 24. september 2002 anført, at afgangen den 15. september 2001 til New York blev aflyst som følge af

de manglende oplysninger om udenlandske luftfartøjers mulighed for at lande i JFK-lufthavnen.

59 I punkt 41, litra a), i beslutningen om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure opfordrede Kommissionen de græske myndigheder til at fremlægge alle dokumenter og give alle yderligere oplysninger om, hvorledes de amerikanske myndigheder havde forbudt flyvninger med græske luftfartsselskabers luftfartøjer fra den 15. september 2001. De græske myndigheder anførte som svar i deres skrivelse af 20. november 2003, at flyafgangen den 15. september 2001 til New York blev aflyst som følge af mangelen på ankomst- og afgangstidspunkter. Denne mangel, som skyldtes det ekstraordinært store antal anmodninger i dagene efter genåbningen af luftrummet, var den direkte følge af, at flytrafikken var blevet suspenderet i de fire foregående dage. Hvad angår beviset for, at JFK-lufthavnen afslog at tildele ankomst- og afgangstidspunkter, har de græske myndigheder bekræftet, at de har anmodet sagsøgeren om at fremsætte de nødvendige oplysninger med henblik på at meddele disse til Kommissionen.

60 I modsætning til, hvad sagsøgeren har hævdet, har Kommissionen ikke fundet, at der ikke i henhold til artikel 87, stk. 2, litra b), EF kunne ydes kompensation for de beløb, der er forbundet med aflysningen af denne flyafgang, alene med den begrundelse, at flyvningen blev udført efter den 14. september 2001. Som anført i den foregående præmis opfordrede Kommissionen derimod i beslutningen om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure de græske myndigheder til at fremsætte alle oplysninger om, hvorledes de amerikanske myndigheder havde forbudt flyvninger med græske luftfartsselskabers luftfartøjer fra den 15. september 2001.

61 Det bemærkes imidlertid, at de græske myndigheder ikke under den administrative procedure har fremlagt noget bevis for, at der blev givet afslag på tildeling af et ankomst- og afgangstidspunkt eller grunden hertil, skønt Kommissionens opfordring til de græske myndigheder herom. Det bemærkes, at det fremgår af de græske myndigheders skrivelse af 20. november 2003 (jf. præmis 8 ovenfor), at de græske myndigheder har anmodet sagsøgeren om at fremlægge beviser for, at det ikke var muligt at reserve ankomst- og afgangstidspunkter i JFK-lufthavnen den 15. september 2001, for efterfølgende at kunne fremsende disse oplysninger til Kommissionen. Kommissionen har imidlertid ikke modtaget nogen nye oplysninger.

62 Ifølge den retspraksis, som er nævnt ovenfor i præmis 55, kan sagsøgeren ikke påberåbe sig den telex, som sagsøgeren fremlagde for første gang for Retten (jf. præmis 29 ovenfor). Under alle omstændigheder bemærkes, at det ikke af telexen fremgår, at JFK-lufthavnen ikke tildelte sagsøgeren et ankomst- og afgangstidspunkt den 15. september 2001, men udelukkende, at sagsøgeren havde fået tildelt et ankomst- og afgangstidspunkt den 16. september 2001. Den manglende tildeling af et ankomst- og afgangstidspunkt den 15. september 2001 kan således alene godtgøres på grundlag af en modsætningsslutning, hvilket sagsøgeren ikke har påberåbt sig noget som helst bevis til støtte for.

63 Sagsøgerens argumentation vedrørende nævnte flyvning kan derfor ikke tages til følge.

— Om de to returflyvninger til Toronto via Montreal, som oprindeligt var planlagt den 15. og den 16. september 2001

64 Hvad angår aflysningen af de to returflyvninger til Toronto via Montreal den 15. og den 16. september 2001 har Kommissionen i den anfægtede beslutnings betragtning 56 anført, at aflysningen var resultatet af sagsøgerens valg. Sagsøgeren havde nemlig ikke andre luftfartøjer til sin rådighed og foretrak at sikre beflyvningen af andre ordinære afgange, eller også havde sagsøgeren ikke tid til at gennemføre de nødvendige tekniske undersøgelser eller at reservere de nødvendige ankomst- og afgangstidspunkter.

65 Det bemærkes herved, at det fremgår af skrivelsen af 20. november 2003, at flyafgangen til Toronto via Montreal den 15. september 2001 blev aflyst, fordi de canadiske myndigheder havde pålagt det luftfartøj, som skulle have udført flyvningen, at forblive i Halifax i perioden fra den 11. til den 15. september 2001, og at luftfartøjet ikke kunne være tilbage i Athen før tidligst den 16. september 2001, kl. 5.30. Da sagsøgerens tre andre Airbus A 340/400, som er de eneste fly, der kan udføre transatlantiske flyvninger, blev benyttet på andre ruter i Afrika, Asien, Australien og De Forenede Stater, var sagsøgeren nødsaget til at aflyse den omhandlede afgang. Hvad angår flyvningen den 16. september 2001 har sagsøgeren anført, at det som følge af luftfartøjets sene ankomst ikke var muligt at udføre større tekniske inspektioner, klargøre luftfartøjet, underrette passagererne og reservere ankomst- og

afgangstidspunkter i Montreal og Toronto, navnlig henset til at de canadiske myndigheder ikke på forhånd havde meddelt det præcise tidspunkt for, hvornår luftfartøjet ville få starttilladelse den 15. september.

66 Hvad for det første angår flyvningen den 15. september 2001 er de oplysninger, som Kommissionen har støttet sig på, ikke tilstrækkelige til at underbygge dens vurdering. Hvad angår den omstændighed, at der ikke var luftfartøjer til rådighed, svarer dette til at forlange, at et luftfartsselskab friholder luftfartøjer for at kunne imødegå følgerne af en begivenhed som attentaterne den 11. september 2001, hvilket indebærer en benægtelse af en sådan begivenheds usædvanlige karakter. Hvis et omhyggeligt luftfartsforetagende har pligt til at sikre sig mod konsekvenserne af en begivenhed, kan denne begivenhed pr. definition ikke anses for at udgøre force majeure (jf. i denne retning Rettens dom af 28.3.2007, sag T-220/04, Spanien mod Kommissionen, ikke trykt i Samling af Afgørelser, præmis 175 og 176 og den deri nævnte retspraksis) og så meget desto mere heller ikke være omfattet af begrebet usædvanlig begivenhed i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 87, stk. 2, litra b), EF. Både attentaterne den 11. september 2001 og lukningen af luftrummet, som var resultatet heraf, kvalificeres imidlertid både i den anfægtede beslutning og meddelelsen af 10. oktober 2001 som usædvanlige begivenheder (jf. præmis 49 ovenfor).

67 Hvad angår den omstændighed, at sagsøgeren angiveligt har valgt at udføre andre ordinære flyvninger, bemærkes, at der ikke er tale om et valg, men om en kontraktlig forpligtelse over for passagererne på disse flyafgange, og manglende overholdelse heraf ville have haft konsekvenser i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 295/91 af 4. februar 1991 om en ordning for kompensation til ruteflypassagerer, der afvises på grund af overbookning (EFT L 36, s. 5), der gjaldt på tidspunktet for de faktiske omstændigheder.

68 Hvad angår den omstændighed, at tabet som følge af aflysningen af den omhandlede flyafgang er opstået efter den 14. september 2001, bemærkes, at det hverken følger af artikel 87, stk. 2, litra b), EF eller af den retspraksis, som er nævnt ovenfor i præmis 52, at den direkte forbindelse mellem den usædvanlige begivenhed og den påførte skade forudsætter samtidighed. Muligheden for at anerkende en sådan forbindelse, selv hvor skaden er opstået kort tid efter begivenheden, kan tværtimod ikke generelt udelukkes.

69 Det følger heraf, at Kommissionens vurdering af flyafgangen den 15. september 2001 til Toronto via Montreal er fejlagtig.

70 Hvad for det andet angår aflysningen af flyafgangen den 16. september 2001 bemærkes, at sagsøgeren som begrundelse har henvist til, at det ikke var muligt at udføre større tekniske inspektioner af luftfartøjet, underrette passagererne og reservere ankomsttidspunkter i Montreal og Toronto.

71 Det bemærkes herved for det første, at hverken spørgsmålet om underretning af passagererne eller om reservering af ankomst- og afgangstidspunkter udgør en begrundelse for sagsøgerens argumentation. Fra det tidspunkt, hvor luftfartøjet lettede fra Halifax (den 15.9.2001) og indtil det tidspunkt, hvor flyvningen den 16. september 2001 skulle have været udført (sagsøgeren har ikke anført det planlagte afgangstidspunkt), er der forløbet et ikke uvæsentligt tidsrum. Da der ikke foreligger præcise oplysninger om den absolutte minimumsfrist for at underrette passagererne og reservere ankomst- og afgangstidspunkter, kan sagsøgerens argumentation i denne henseende ikke tages til følge.

72 Endelig bemærkes, at sagsakterne ikke indeholder oplysninger om den tid, det tager at udføre de obligatoriske tekniske undersøgelser, for at luftfartøjet kan anvendes til den omhandlede flyvning. De græske myndigheder har alene anført, at den tid, som var til rådighed, ikke var tilstrækkelig til at gennemføre en »større inspektion«, hvorimod Kommissionen i den anfægtede beslutnings betragtning 56 har anført, at »de handlinger, som skal sikre de tekniske undersøgelser […], har [sagsøgeren] ikke kunnet gennemføre i tide«. Det bemærkes, at eftersom de græske myndigheder har påberåbt sig de omhandlede hindringer under den administrative procedure, påhvilede det disse myndigheder at give Kommissionen oplysning om den tid, der var nødvendig for at udføre de tekniske undersøgelser, som fremgår af manualerne på området, for at fjerne tvivlen om den direkte årsagsforbindelse mellem lukningen af luftrummet og aflysningen af den omhandlede flyafgang. Under disse omstændigheder bemærkes, at Kommissionen med rette fandt, at aflysningen af den omhandlede flyafgang ikke stod i direkte årsagsforbindelse med attentaterne den 11. september 2001 og lukningen af luftrummet i perioden fra den 11. til den 14. september 2001.

— Om »ferry flights«

73 Hvad angår de »ferry flights«, som blev indsat den 18., 20. og 26. september 2001, bemærkes alene, ligesom Kommissionen, at disse afgange var et resultat af sagsøgerens valg, idet det påhvilede sagsøgeren enten at betale passagererne et pengebeløb samt hjemrejseomkostningerne med fly til Athen eller at kræve en passende kompensation fra De Forenede Staters eller Canadas regering. Der er følgelig ikke direkte årsagsforbindelse mellem disse omkostninger og attentaterne den 11. september 2001 og lukningen af luftrummet, og omkostningerne henhører derfor ikke under anvendelsesområdet for artikel 87, stk. 2, litra b), EF.

74 Henset til ovenstående bemærkninger bør den anfægtede beslutning annulleres, for så vidt som Kommissionen herved fastslog, at den til sagsøgeren udbetalte kompensation for den skade, som er opstået som følge af aflysningen af flyvningen til Canada den 15. september 2001, ikke var forenelig med fællesmarkedet.

Om den skade, som vedrører sagsøgerens øvrige rutenet

75 Hvad angår dette anbringendes andet led bemærkes, at sagsøgerens argumentation rejser tvivl om den anfægtede beslutnings rigtighed, for så vidt som Kommissionen heri erklærer de deri omhandlede støttebeløb uforenelige med fællesmarkedet. Sagsøgeren har imidlertid inden for rammerne af sit andet anbringende påberåbt sig manglende begrundelse i denne henseende, hvilket Retten først skal vurdere.

2. *Det andet anbringende om manglende begrundelse*

Parternes argumenter

76 Sagsøgeren har gjort gældende, at den anfægtede beslutning ikke indeholder nogen begrundelse for Kommissionens afslag på at godkende de beløb, som er blevet udbetalt som kompensation for den skade, der vedrører sagsøgerens øvrige rutenet (ca. 1 212 032 EUR). Det samme gælder for de beløb, som er nævnt ovenfor i præmis 5, andet til fjerde led samt ottende og niende led.

77 Ifølge sagsøgeren har de græske myndigheder, særligt i deres skrivelse af 24. september 2002, meddelt Kommissionen alle oplysninger om den skade, som sagsøgeren har lidt på hele sit rutenet. I denne skrivelse henvises også til de beløb, som er nævnt ovenfor i præmis 5, andet til fjerde led samt ottende og niende led. Under disse omstændigheder burde Kommissionen have angivet grundene til, at den fastslog, at udbetalingen af de omhandlede beløb udgjorde en støtte, som er uforenelig med fællesmarkedet.

78 Kommissionen har bestridt dette anbringende. Kommissionen har i beslutningen om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure udtrykt alvorlig tvivl med hensyn til den omhandlede støttes forenelighed med fællesmarkedet. I modsætning til, hvad der fremgår af skrivelsen af 20. november 2003, har hverken de græske myndigheder eller sagsøgeren fremsat bemærkninger om disse beløb under den administrative procedure. Kommissionen kunne i øvrigt ikke vide, hvilke oplysninger sagsøgeren havde givet de græske myndigheder. Kommissionen har desuden godkendt alle de beløb, som vedrører perioden fra den 11. til den 14. september 2001, og som de græske myndigheder har fremsat bemærkninger om i deres skrivelse af 20. november 2003. Under disse omstændigheder kan sagsøgeren ikke foreholde Kommissionen, at den ikke på eget initiativ undersøgte oplysninger, der i denne henseende kunne have begrundet et andet standpunkt end det, som er indeholdt i meddelelsen af 10. oktober 2001 og beslutningen om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure.

Rettens bemærkninger

79 Det bemærkes, at den begrundelse, som kræves i henhold til artikel 253 EF, skal tilpasses karakteren af den pågældende retsakt og klart og utvetydigt angive de betragtninger, som den institution, der har udstedt den anfægtede retsakt, har lagt til grund, således at de berørte parter kan få kendskab til grundlaget for den trufne foranstaltning, og således at den kompetente ret kan udøve sin prøvelsesret. Det nærmere indhold af begrundelseskravet skal fastlægges i lyset af den konkrete sags omstændigheder, navnlig indholdet af den pågældende retsakt, indholdet af de anførte grunde samt den interesse, som adressater samt andre, der må anses for umiddelbart og individuelt berørt af retsakten, kan have i begrundelsen. Det kræves ikke, at begrundelsen angiver alle de forskellige relevante faktiske og retlige momenter, da spørgsmålet, om en beslutnings begrundelse opfylder kravene efter artikel 253 EF, ikke blot skal vurderes i forhold til ordlyden, men ligeledes i forhold til den sammenhæng, hvori den indgår, samt under hensyn til alle de retsregler, som gælder på det pågældende område (Rettens dom af 26.2.2002, sag T-323/99, INMA og Itainvest mod Kommissionen, Sml. II, s. 545, præmis 55).

80 Det følger i det foreliggende tilfælde af den anfægtede beslutnings betragtning 21, 49 og 50, sammenholdt med samme beslutnings artikel 1, 2 og 4, at Kommissionen har konkluderet, at udbetalingen af beløb som kompensation for den skade, som vedrører sagsøgerens rutenet uden for Nordatlanten og Israel, samt de beløb, der er nævnt ovenfor i præmis 5, andet til fjerde led samt ottende og niende led, udgør støtte som er uforenelig med fællesmarkedet, og at Den Hellenske Republik havde pligt til at tilbagesøge beløbene. Det bemærkes imidlertid, at den anfægtede beslutning ikke indeholder nogen bemærkninger om, hvorfor Kommissionen er nået til dette resultat.

81 Denne undladelse er så meget desto mere uforståelig, når der henses til den omstændighed, at Kommissionen udtømmende har opregnet disse beløb i den anfægtede beslutnings betragtning 21, som vedrører den administrative procedures forløb.

82 Dertil kommer, at selv om det er korrekt, at Kommissionen i punkt 36 i beslutningen om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure har anført, at kompensationen hvad angår rutenettet uden for Nordatlanten og Israel skulle begrænses til den skade,

der vedrører annulleringen af billetter som følge af aflysningen af en transitforbindelse til eller fra et område, der var lukket for lufttrafik, har de græske myndigheder ikke desto mindre i det væsentlige bestridt denne vurdering. Det følger nemlig ifølge de græske myndigheder af punkt I.1 og I.2 i skrivelsen af 24. september 2002 (jf. præmis 5 ovenfor), at omfanget af de virkninger, der blev konstateret på hele rutenettet, indebar, at disse virkninger skulle medregnes i deres helhed for at beregne det tab, som direkte vedrørte de usædvanlige begivenheder. Kommissionen skulle derfor have begrundet sin endelige vurdering af de omhandlede støttebeløb i den anfægtede beslutning.

83 Dertil kommer, at selv om det er korrekt, at Kommissionen i punkt 41, litra d), i beslutningen om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure opfordrede de græske myndigheder til at give oplysninger, der kunne godtgøre, at der var årsagsforbindelse mellem de skader, der er opregnet ovenfor i præmis 5, andet til fjerde led samt ottende og niende led, og lukningen af luftrummet, har de græske myndigheder i deres skrivelse af 20. november 2003 ikke desto mindre fremhævet nødvendigheden af at godkende de omhandlede beløb. Kommissionen skulle derfor have begrundet sin endelige vurdering af de omhandlede støttebeløb i den anfægtede beslutning.

84 Det argument, som Kommissionen fremsatte under retsmødet, hvorefter begrundelsen vedrørende de støttebeløb, som dette anbringende vedrører, er indeholdt i den anfægtede beslutnings betragtning 59, idet der i beslutningen henvises til meddelelsen af 10. oktober 2001 og den omstændighed, at der ikke var tale om nogen usædvanlig begivenhed efter den 14. september 2001, kan ikke tages til følge. Det fremgår nemlig af nævnte betragtnings første punktum, at »Kommissionen konkluderer […] at ordningen ikke er forenelig med traktaten, hvad angår den del af ordningen, som vedrører tidspunkterne efter den 14. september 2001, og navnlig de omkostninger, som [Den Hellenske Republik] har fremlagt på [sagsøgerens] vegne, og som vedrører perioden efter den 14. september 2001 og beløber sig til ca. 1 464 569 EUR, når der henses til, at den periode, der er fastsat i punkt 35 i meddelelsen af 10. oktober 2001, er overskredet, men ligeledes og især henset til, at der ikke foreligger usædvanlige begivenheder, samt at den form for skade, der kan kompenseres for, ændres som følge af en sådan udvidelse af tidsrummet«.

85 Det bemærkes, at i dette punktum opsummerer Kommissionen den vurdering, som er foretaget i den anfægtede beslutnings betragtning 51-58. Disse betragtninger vedrører imidlertid den skade, som er lidt på sagsøgerens rutenet i Nordatlanten, og

ikke den skade, som er lidt på sagsøgerens øvrige rutenet, eller den specifikke skade, som er nævnt ovenfor i præmis 5, andet til fjerde led samt ottende og niende led. Under disse omstændigheder kan denne betragtning ikke fortolkes således, at den også omfatter sidstnævnte beløb.

86 Det bemærkes i øvrigt, at det argument, Kommissionen har fremsat for at bestride dette anbringende (jf. præmis 78 ovenfor), vedrører den situation, hvor Kommissionen i en beslutning om at erklære en støtte uforenelig med fællesmarkedet fremfører en argumentation på grundlag af de oplysninger, som den berørte medlemsstat eller de interesserede parter har fremsendt til Kommissionen. I en sådan situation kan Kommissionen nemlig ikke med rette foreholdes ikke at have taget eventuelle faktiske eller retlige forhold i betragtning, som kunne have været fremlagt for den under den administrative procedure, men som ikke er blevet det (dommen i sagen Fleuren Compost mod Kommissionen, nævnt i præmis 55 ovenfor, præmis 49). I modsætning til nævnte situation indeholder den anfægtede beslutning ingen oplysninger, som kan tjene som begrundelse for den anfægtede beslutnings dispositive del, som vedrører den skade, der er nævnt ovenfor i præmis 80.

87 Den anfægtede beslutning skal derfor endvidere annulleres på grund af manglende begrundelse, for så vidt som Kommissionen herved erklærer den støtte, der er udbetalt sagsøgeren som kompensation for den skade, der vedrører sagsøgerens rutenet uden for Nordatlanten og Israel, og den støtte, som vedrører indtægtstab i forbindelse med godstransport, udgifter til destruktion af følsomt gods, udgifter til yderligere sikkerhedskontrol af gods, udgifter forbundet med personalets overarbejde, samt udgifter forbundet med supplerende nødsikkerhedsforanstaltninger, uforenelig med fællesmarkedet.

88 Under disse omstændigheder er det ufornødent at undersøge første anbringendes andet led om en åbenbart urigtig vurdering af det tab, som er forbundet med sagsøgerens øvrige rutenet (jf. præmis 75 ovenfor).

89 Det følger af det foranstående som helhed for det første, at den anfægtede beslutning bør annulleres, for så vidt som Kommissionen herved har erklæret den støtte, som sagsøgeren har fået udbetalt som kompensation for det tab, der fulgte af aflysningen af flyafgangen fra Canada den 15. september 2001, og som kompensation for det tab,

der er henvist til ovenfor i præmis 87, uforenelig med fællesmarkedet og pålagt tilbagesøgning heraf, og for det andet, at Kommissionen i øvrigt skal frifindes.

Sagens omkostninger

90 Retten kan ifølge procesreglementets artikel 87, stk. 3, fordele sagens omkostninger eller bestemme, at hver part skal bære sine egne omkostninger, hvis hver af parterne henholdsvis taber eller vinder på et eller flere punkter. I det foreliggende tilfælde bestemmer Retten, at hver part skal bære sine egne omkostninger.

På grundlag af disse præmisser

udtaler og bestemmer

RETTEN (Ottende Afdeling)

1) Artikel 1 og 2 i Kommissionens beslutning K(2006) 1580 endelig udg. af 26. april 2006 om Den Hellenske Republiks støtteordning C 39/2003 (ex NN 119/2002) til fordel for luftfartsselskaber som følge af skader lidt i perioden fra den 11. til den 14. september 2001 annulleres, for så vidt som Kommissionen herved erklærer den støtte, som er tildelt Olympiaki Aeroporia Ypiresies AE, for det første som kompensation for den skade, der fulgte af aflysningen af flyafgangen fra Canada den 15. september 2001, for det andet som kompensation for den skade, der vedrører sagsøgerens rutenet uden for Nordatlanten og Israel, og for det tredje den støtte, som vedrører indtægtstab i forbindelse med godstransport, udgifter til destruktion af følsomt gods,

udgifter til yderligere sikkerhedskontrol af gods, udgifter forbundet med personalets overarbejde, udgifter forbundet med supplerende nødsikkerhedsforanstaltninger, uforenelig med fællesmarkedet.

2) Artikel 4 i beslutning K(2006) 1580 endelig annulleres, for så vidt der herved pålægges tilbagesøgning af den støtte, som er nævnt i det foregående punkt.

3) I øvrigt frifindes Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber.

4) Hver part bærer sine egne omkostninger.

Martins Ribeiro Papasavvas Dittrich

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 25. juni 2008.

E. Coulon M.E. Martins Ribeiro

Justitssekretær Afdelingsformand

Indhold

Tvistens baggrund ..... II - 1094

Den anfægtede beslutning ..... II - 1098

Retsforhandlinger og parternes påstande ..... II - 1100

Retlige bemærkninger ..... II - 1101

1. Det første anbringende om tilsidesættelse af artikel 87, stk. 2, litra b), EF ..... II - 1102

Sagsøgerens argumenter ..... II - 1102

Om den skade, som vedrører sagsøgerens rutenet i Nordatlanten ..... II - 1103

Om den skade, som vedrører sagsøgerens øvrige rutenet ..... II - 1105

Kommissionens argumenter ..... II - 1107

Om den skade, som vedrører sagsøgerens rutenet i Nordatlanten ..... II - 1108

Om den skade, som vedrører sagsøgerens øvrige rutenet ..... II - 1109

Rettens bemærkninger ..... II - 1110

Om den skade, som vedrører sagsøgerens rutenet i Nordatlanten ..... II - 1112

— Om den returflyvning til New York, som var planlagt den 15. september 2001 ..... II - 1112

— Om de to returflyvninger til Toronto via Montreal, som oprindeligt var planlagt den 15. og den 16. september 2001 ..... II - 1114

— Om »ferry flights« ..... II - 1117

Om den skade, som vedrører sagsøgerens øvrige rutenet ..... II - 1117

2. Det andet anbringende om manglende begrundelse ..... II - 1118

Parternes argumenter ..... II - 1118

Rettens bemærkninger ..... II - 1119

Sagens omkostninger ..... II - 1122