ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ (όγδοο τμήμα)

της 25ης Ιουνίου 2008 *

Στην υπόθεση Τ-268/06,

Ολυμπιακή Αεροπορία Υπηρεσίες ΑΕ, με έδρα την Αθήνα (Ελλάδα), εκπροσωπούμενη από τους Π. Ανέστη, δικηγόρο, T. Soames, G. Goeteyn και S. Mavroghenis, solicitors, καθώς και M. Pinto de Lemos Fermiano Rato, δικηγόρο,

προσφεύγουσα,

κατά

Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενης από την E. Righini και τον Ι. Χατζηγιάννη,

καθής,

με αντικείμενο προσφυγή περί ακυρώσεως της αποφάσεως Ε (2006) 1580 τελικό της Επιτροπής, της 26ης Απριλίου 2006, σχετικά με το καθεστώς κρατικής ενίσχυσης C 39/2003 (πρώην NN 119/2002) το οποίο έθεσε σε εφαρμογή η Ελληνική Δημοκρατία υπέρ των αερομεταφορέων λόγω των ζημιών που υπέστησαν από τις 11 έως τις 14 Σεπτεμβρίου 2001,

* Γλώσσα διαδικασίας: η ελληνική.

ΤΟ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ
ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ (όγδοο τμήμα),

συγκείμενο από την M. E. Martins Ribeiro, πρόεδρο, τον Σ. Παπασάββα (εισηγητή) και τον A. Dittrich, δικαστές,

γραμματέας: Κ. Καντζά, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 7ης Δεκεμβρίου 2007,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

Ιστορικό της διαφοράς

1 Με την ανακοίνωση COM (2001) 574 τελικό, της 10ης Οκτωβρίου 2001 (στο εξής: ανακοίνωση της 10ης Οκτωβρίου 2001), η Επιτροπή ενημέρωσε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για την εκτίμησή της σχετικά με τις συνέπειες των τρομοκρατικών επιθέσεων της 11ης Σεπτεμβρίου στις Ηνωμένες Πολιτείες για τον κλάδο των αερομεταφορών.

2 Όσον αφορά την εφαρμογή των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων, η Επιτροπή έκρινε, με την ανακοίνωση της 10ης Οκτωβρίου 2001, ότι το άρθρο 87, παράγραφος 2, στοιχείο β΄, ΕΚ καθιστούσε δυνατή την αντιμετώπιση ορισμένων προβλημάτων που προκλήθηκαν στις αεροπορικές εταιρίες λόγω των γεγονότων της 11ης Σεπτεμβρίου 2001. Σύμφωνα με την εν λόγω ανακοίνωση, λαμβανομένου υπόψη του απρόβλεπτου χαρακτήρα των εν λόγω γεγονότων, θα μπορούσε βάσει του άρθρου αυτού να επιτραπεί, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, η αποζημίωση, πρώτον, για τις δαπάνες που προκάλεσε το κλείσιμο του αμερικανικού εναέριου χώρου επί τέσσερις ημέρες (από τις 11 έως τις 14 Σεπτεμβρίου 2001) καθώς και, δεύτερον, για το πρόσθετο κόστος ασφαλίσεως (σημεία 28 έως 41 της ανακοινώσεως της 10ης Οκτωβρίου 2001).

3 Όσον αφορά τις προϋποθέσεις από τις οποίες πρέπει να εξαρτάται κάθε καταβολή αποζημιώσεως, η ανακοίνωση της 10ης Οκτωβρίου 2001 εκθέτει ότι η αποζημίωση αυτή πρέπει να χορηγείται χωρίς διακρίσεις, ότι πρέπει να αφορά αποκλειστικά τις δαπάνες του διαστήματος από τις 11 έως τις 14 Σεπτεμβρίου 2001 και ότι το ύψος της πρέπει να υπολογίζεται με ακρίβεια και αντικειμενικότητα σύμφωνα με τη συγκεκριμένη μεθοδολογία που πρότεινε η Επιτροπή.

4 Με έγγραφο της 14ης Νοεμβρίου 2001, που απηύθυνε σε όλα τα κράτη μέλη, η Επιτροπή παρέσχε συμπληρωματικές διευκρινίσεις σχετικά με τον υπολογισμό του ύψους της αποζημιώσεως που έπρεπε να καταβληθεί σε κάθε αεροπορική εταιρία.

5 Κατόπιν ανταλλαγής εγγράφων κατά το διάστημα μεταξύ Δεκεμβρίου του 2001 και Ιουλίου του 2002, οι ελληνικές αρχές γνωστοποίησαν στην Επιτροπή, με έγγραφο της 24ης Σεπτεμβρίου 2002, τον τρόπο υπολογισμού της αποζημιώσεως της προσφεύγουσας, Ολυμπιακή Αεροπορία Υπηρεσίες ΑΕ, για τις ζημίες που της προκάλεσαν τα ως άνω γεγονότα. Με το έγγραφο αυτό, η εν λόγω αποζημίωση αναλυόταν ως εξής:

— 4 079 237 ευρώ για την απώλεια εσόδων από τη μεταφορά επιβατών στο σύνολο του δικτύου της προσφεύγουσας, εκ των οποίων περίπου 1 212 032 ευρώ αφορούσαν το εκτός Βορείου Ατλαντικού δίκτυό της·

— 278 797 ευρώ για την απώλεια εσόδων από τη μεταφορά φορτίου·

— 17 608 ευρώ για δαπάνες λόγω της καταστροφής ευπαθών εμπορευμάτων·

— 41 086 ευρώ για τις πρόσθετες δαπάνες ελέγχων ασφαλείας των εμπορευμάτων·

— 37 469 ευρώ για τις δαπάνες λόγω της ματαιώσεως (εν πτήσει) του δρομολογίου ΟΑ 411 προς Νέα Υόρκη (Ηνωμένες Πολιτείες) και για τις δαπάνες λόγω της ματαιώσεως της πτήσεως επιστροφής (ΟΑ 412) στην Αθήνα (Ελλάδα) στις 11 Σεπτεμβρίου 2001·

— 13 550 ευρώ για τις δαπάνες λόγω της προσγειώσεως και παραμονής στο Χάλιφαξ (Καναδάς), από τις 11 έως τις 15 Σεπτεμβρίου 2001, της αρχικώς προβλεφθείσας πτήσεως με προορισμό το Τορόντο (Καναδάς)·

— 478 357 ευρώ για τις δαπάνες πραγματοποιήσεως «ferry flights» (εκτάκτων πτήσεων που πραγματοποιήθηκαν στις 18, 20 και 26 Σεπτεμβρίου 2001 για τον επαναπατρισμό επιβατών στις Ηνωμένες Πολιτείες και στον Καναδά)·

— 146 735 ευρώ για τις δαπάνες λόγω υπερωριών των εργαζομένων, φιλοξενίας επιβατών σε ξενοδοχεία και προσθέτου προσωπικού φυλάξεως,

— 14 673 ευρώ για τις περαιτέρω δαπάνες λήψεως έκτακτων μέτρων ασφαλείας.

6 Στη συνέχεια, από το συνολικό άθροισμα των ποσών αυτών αφαιρέθηκαν 278 797 ευρώ για τα καύσιμα που θα καταναλώνονταν αν δεν είχε διαταραχθεί το πρόγραμμα των πτήσεων. Το τελικό ποσό των 4 827 586,21 ευρώ είχε ήδη καταβληθεί στην προσφεύγουσα τον Ιούλιο του 2002 βάσει του άρθρου 45, παράγραφος 17, του νόμου 2992/2002 (ΦΕΚ Α΄ 54/20.3.2002) καθώς και της κοινής υπουργικής αποφάσεως της 27ης Μαΐου 2002 (ΦΕΚ Β΄ 682/31.5.2002).

7 Με έγγραφο της 27ης Μαΐου 2003, η Επιτροπή ενημέρωσε την Ελληνική Δημοκρατία για την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 88, παράγραφος 2, ΕΚ όσον αφορά τα επίμαχα μέτρα και ζήτησε από τις ελληνικές αρχές να της προσκομίσουν ορισμένα έγγραφα και να της παράσχουν συμπληρωματικές διευκρινίσεις (στο εξής: απόφαση περί κινήσεως της επίσημης διαδικασίας εξετάσεως). Επιπλέον, κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να της υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους εντός προθεσμίας ενός μηνός από την ημερομηνία δημοσιεύσεως της αποφάσεως περί κινήσεως της επίσημης διαδικασίας εξετάσεως στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ενώσεως* (ΕΕ 2003, C 199, σ. 3).

8 Με έγγραφο της 20ής Νοεμβρίου 2003, οι ελληνικές αρχές υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους στην Επιτροπή. Σύμφωνα με το έγγραφο αυτό, η πραγματική ζημία την οποία προκάλεσε η ματαίωση των επτά πτήσεων μετ' επιστροφής που είχαν προγραμματισθεί για το διάστημα από τις 11 έως τις 14 Σεπτεμβρίου 2001, με προορισμό τη Νέα Υόρκη, το Τελ Αβίβ (Ισραήλ), το Τορόντο μέσω Μόντρεαλ (Καναδάς) και τη Βοστόνη (Ηνωμένες Πολιτείες), ανερχόταν σε 1 921 203,20 ευρώ. Το ποσό αυτό δεν περιλαμβάνει τις ζημίες που σημειώθηκαν λόγω της ακυρώσεως εισιτηρίων σε άλλες πτήσεις για τις οποίες οι ματαιωθείσες πτήσεις χρησίμευαν ως ανταπόκριση. Ως προς τις δαπάνες που αφορούσαν την πτήση που προσγειώθηκε στις 11 Σεπτεμβρίου στο Χάλιφαξ αντί για το Τορόντο, οι ελληνικές αρχές υπέβαλαν εκτίμηση σύμφωνα με την οποία αυτές ανέρχονταν σε 38 056 ευρώ. Ως προς τις δαπάνες που αφορούσαν τη ματαίωση (εν πτήσει) του δρομολογίου της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 προς Νέα Υόρκη, οι ελληνικές αρχές τις επανεκτίμησαν σε 3 421 ευρώ. Όσον αφορά τη ματαίωση τριών πτήσεων μετ' επιστροφής προς Νέα Υόρκη και προς Τορόντο μέσω Μόντρεαλ στις 15 και 16 Σεπτεμβρίου 2001, οι ελληνικές αρχές υπογράμμισαν ότι οι προκληθείσες ζημίες συνδέονταν άμεσα με το κλείσιμο του εναέριου χώρου από τις 11 έως τις 14 Σεπτεμβρίου και ότι ανέρχονταν σε 977 257 ευρώ. Ως προς τις «ferry flights», οι ελληνικές αρχές διευκρίνισαν ότι επρόκειτο περί μιας πτήσεως προς Νέα Υόρκη πραγματοποιηθείσας στις 18 Σεπτεμβρίου 2001 και περί δύο πτήσεων προς Τορόντο μέσω Μόντρεαλ, πραγματοποιηθεισών στις 20 και στις 26 Σεπτεμβρίου 2001. Η ζημία που προκλήθηκε λόγω του εκτάκτου χαρακτήρα των πτήσεων αυτών, ο οποίος είχε ως συνέπεια την έλλειψη επιβατών για τις πτήσεις επιστροφής στην Αθήνα, ανήλθε σε 487 312,17 ευρώ. Σύμφωνα με τις ελληνικές αρχές, η ζημία αυτή έπρεπε να θεωρηθεί ως άμεσα συνδεόμενη προς τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001.

9 Υπό τις συνθήκες αυτές, το ελληνικό Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών ζήτησε από την Επιτροπή να εγκρίνει ποσό 3 770 717,70 ευρώ καθώς και τα ποσά που παρατίθενται ανωτέρω στη σκέψη 5, δεύτερη έως ένατη περίπτωση, για την αποκατάσταση των ζημιών που συνδέονταν άμεσα με τις τρομοκρατικές επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001. Όσον αφορά τα τελευταία αυτά ποσά, οι ελληνικές αρχές ανακοίνωσαν ότι θα προσκόμιζαν προσεχώς δικαιολογητικά.

10 Με έγγραφο της 15ης Μαρτίου 2004, η Επιτροπή υπενθύμισε στις ελληνικές αρχές ότι δεν είχαν ακόμη προσκομίσει τα συμπληρωματικά στοιχεία των οποίων την προσκόμιση είχαν αναγγείλει με το έγγραφο της 20ής Νοεμβρίου 2003 και τους χορήγησε προς τούτο προθεσμία δύο εβδομάδων.

11 Οι ελληνικές αρχές δεν ανταποκρίθηκαν στο αίτημα αυτό.

Η προσβαλλόμενη απόφαση

12 Με την απόφαση Ε (2006) 1580 τελικό, της 26ης Απριλίου 2006, σχετικά με το καθεστώς κρατικής ενίσχυσης C 39/2003 (πρώην NN 119/2002) το οποίο έθεσε σε εφαρμογή η Ελληνική Δημοκρατία υπέρ των αερομεταφορέων λόγω των ζημιών που υπέστησαν από τις 11 έως τις 14 Σεπτεμβρίου 2001 (στο εξής: προσβαλλόμενη απόφαση), η Επιτροπή περάτωσε την επίσημη διαδικασία εξετάσεως και αποφάσισε, μεταξύ άλλων, ότι η κρατική ενίσχυση την οποία χορήγησε η Ελληνική Δημοκρατία στην προσφεύγουσα συμβιβαζόταν με την κοινή αγορά, όσον αφορά την αποζημίωση που κατέβαλε για το διάστημα από τις 11 έως τις 14 Σεπτεμβρίου 2001, μέχρι το ποσό των 1 962 680 ευρώ κατ' ανώτατο όριο. Το ποσό αυτό αντιστοιχεί σε 1 921 203 ευρώ λόγω της ματαιώσεως των επτά πτήσεων μετ' επιστροφής με προορισμό τη Νέα Υόρκη, το Τελ Αβίβ, το Τορόντο μέσω Μόντρεαλ και τη Βοστόνη, σε 38 056 ευρώ λόγω της προσγειώσεως και της παραμονής στο Χάλιφαξ της αρχικώς προβλεφθείσας πτήσεως με προορισμό το Τορόντο και σε 3 421 ευρώ λόγω της ματαιώσεως (εν πτήσει) του δρομολογίου της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 προς Νέα Υόρκη (αιτιολογικές σκέψεις 49 και 50 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

13 Αντιθέτως, ως προς τις δαπάνες που αφορούσαν τη ματαίωση των τριών πτήσεων μετ' επιστροφής, εκ των οποίων μιας προς Νέα Υόρκη στις 15 Σεπτεμβρίου 2001 και δύο προς Τορόντο μέσω Μόντρεαλ στις 15 και 16 Σεπτεμβρίου 2001, οι οποίες ανέρχονταν σε 977 257 ευρώ, καθώς και τις δαπάνες που αφορούσαν τις «ferry flights», οι οποίες ανέρχονταν σε 487 312 ευρώ, η Επιτροπή εκθέτει ότι αυτές συνδέονταν προς τις έμμεσες μόνο συνέπειες των τρομοκρατικών επιθέσεων της 11ης Σεπτεμβρίου 2001, οι οποίες έγιναν αισθητές σε πολλούς τομείς της παγκόσμιας οικονομίας (αιτιολογική σκέψη 58 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

14 Όσον αφορά ειδικότερα την πτήση της 15ης Σεπτεμβρίου 2001 προς Νέα Υόρκη, οι αιτιολογικές σκέψεις 53 έως 55 της προσβαλλομένης αποφάσεως έχουν ως εξής:

«53) Η Επιτροπή διαπιστώνει [...] ότι η κατάσταση μετά τις 14 Σεπτεμβρίου δεν χαρακτηριζόταν πλέον από διαταραχή της κυκλοφορίας αλλά από πιο περιορισμένη εκμετάλλευση των αεροπορικών γραμμών από τις οικείες εταιρίες.

54) Αυτό ισχύει στην περίπτωση των μέτρων υπέρ [της προσφεύγουσας] που υπέβαλε η [Ελληνική Δημοκρατία] και αφορούν, κατ' αρχάς, τρεις υπερατλαντικές πτήσεις μετ' επιστροφής οι οποίες δεν εκτελέστηκαν στις 15 και 16 Σεπτεμβρίου, μία προς τις Ηνωμένες Πολιτείες και δύο προς τον Καναδά, δηλαδή φερόμενη ζημία για [την προσφεύγουσα] ύψους 333 000 000 δρχ., ή περίπου 977 257 ευρώ.

55) Πράγματι, όσον αφορά αρχικά την έλλειψη χρονοθυρίδων στη Νέα Υόρκη, η [Ελληνική Δημοκρατία] επιβεβαιώνει ότι το αεροδρόμιο JFK είχε όντως ανοίξει εκ νέου στις 14 Σεπτεμβρίου, στις 23.00 ώρα Αθηνών, και [ότι] μόνον η υψηλή ζήτηση χρονοθυρίδων δεν επέτρεψε στην [προσφεύγουσα] να εξασφαλίσει την αναγκαία χρονοθυρίδα. Η Επιτροπή δεν έλαβε άλλες πληροφορίες ως προς την αιτία της εν λόγω μη χορήγησης χρονοθυρίδας ενώ άλλες αεροπορικές εταιρίες είχαν κατορθώσει να την εξασφαλίσουν. Σε κάθε περίπτωση, δεν ίσχυε πλέον το επιχείρημα της γενικής αδυναμίας εκτέλεσης πτήσεων προς τις Ηνωμένες Πολιτείες.»

15 Η ματαίωση των δύο πτήσεων προς Τορόντο μέσω Μόντρεαλ οφειλόταν σε επιλογή της προσφεύγουσας, υπό την έννοια ότι είτε αυτή δεν είχε άλλα διαθέσιμα αεροσκάφη και επέλεξε να εκτελέσει άλλες προγραμματισθείσες πτήσεις, είτε δεν μπόρεσε να προβεί εγκαίρως στις ενέργειες που αφορούσαν τους τεχνικούς ελέγχους και την εξασφάλιση χρονοθυρίδων (αιτιολογική σκέψη 56 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

16 Ως προς τις «ferry flights», η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι η πραγματοποίησή τους αποτέλεσε επιλογή της προσφεύγουσας, η οποία όφειλε να ζητήσει αποζημίωση από τις Κυβερνήσεις των Ηνωμένων Πολιτειών και του Καναδά, δεδομένου ότι οι πτήσεις αυτές πραγματοποιήθηκαν κατόπιν αιτήματός τους (αιτιολογική σκέψη 57 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

17 Έτσι, οι εν λόγω δαπάνες θεωρήθηκαν μη επιλέξιμες για την καταβολή αποζημιώσεως βάσει του άρθρου 87, παράγραφος 2, στοιχείο β΄, ΕΚ.

18 Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή έκρινε ότι κάθε ποσό που καταβλήθηκε στην προσφεύγουσα πέραν του ποσού των 1 962 680 ευρώ αποτελούσε ενίσχυση ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά (άρθρο 2 της προσβαλλομένης αποφάσεως) και κάλεσε την Ελληνική Δημοκρατία να προβεί στην ανάκτησή του (άρθρο 4 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

Διαδικασία και αιτήματα των διαδίκων

19 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Πρωτοδικείου στις 22 Σεπτεμβρίου 2006, η προσφεύγουσα άσκησε την υπό κρίση προσφυγή.

20 Κατόπιν τροποποίησης της σύνθεσης των τμημάτων του Πρωτοδικείου, ο εισηγητής δικαστής τοποθετήθηκε στο όγδοο τμήμα, στο οποίο κατά συνέπεια ανατέθηκε η υπό κρίση υπόθεση.

21 Η προσφεύγουσα ζητεί από το Πρωτοδικείο:

— να ακυρώσει το άρθρο 1 της προσβαλλομένης αποφάσεως, κατά το μέτρο που καθορίζει ως ανώτατο ποσό αποζημιώσεως που συμβιβάζεται με την κοινή αγορά, για το διάστημα από 11 έως 14 Σεπτεμβρίου 2001, το ποσό των 1 962 680 ευρώ,

— να ακυρώσει τα άρθρα 2 και 4 της προσβαλλομένης αποφάσεως,

— να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.

22 Η Επιτροπή ζητεί από το Πρωτοδικείο:

— να απορρίψει την προσφυγή,

— να καταδικάσει την προσφεύγουσα στα δικαστικά έξοδα.

Σκεπτικό

23 Προς στήριξη της προσφυγής της η προσφεύγουσα προβάλλει δύο λόγους ακυρώσεως, αντλούμενους, ο πρώτος από παράβαση του άρθρου 87, παράγραφος 2, στοιχείο β΄, ΕΚ και ο δεύτερος από έλλειψη αιτιολογίας. Ο πρώτος λόγος περιλαμβάνει, κατ' ουσίαν, δύο σκέλη, αντλούμενα, το πρώτο, από πρόδηλο σφάλμα εκτιμήσεως ως

προς τις ζημίες που αφορούν το δίκτυο της προσφεύγουσας στον Βόρειο Ατλαντικό και, το δεύτερο, από πρόδηλο σφάλμα εκτιμήσεως ως προς τις ζημίες που αφορούν το υπόλοιπο δίκτυό της.

1. *Επί του πρώτου λόγου ακυρώσεως, που αντλείται από παράβαση του άρθρου 87, παράγραφος 2, στοιχείο β΄, ΕΚ*

Επιχειρήματα της προσφεύγουσας

24 Κατά την προσφεύγουσα, η Επιτροπή εκτίμησε προδήλως εσφαλμένα τα πραγματικά περιστατικά της υποθέσεως και, επομένως, παρέβη το άρθρο 87, παράγραφος 2, στοιχείο β΄, ΕΚ, κρίνοντας ότι οι ζημίες που υπέστη λόγω, πρώτον, της ματαιώσεως των τριών πτήσεων μετ' επιστροφής προς Νέα Υόρκη και προς Τορόντο μέσω Μόντρεαλ και, δεύτερον, της πραγματοποιήσεως των «ferry flights» δεν τελούσαν σε άμεση αιτιώδη συνάφεια με τις τρομοκρατικές επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 που προκάλεσαν το κλείσιμο του εναέριου χώρου των Ηνωμένων Πολιτειών και του Καναδά. Επιπλέον, μη λαμβάνοντας υπόψη τις ζημίες που προκάλεσαν οι τρομοκρατικές επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 στο υπόλοιπο δίκτυό της, η Επιτροπή υπέπεσε σε σφάλμα κατά την εκτίμηση της ζημίας που σημειώθηκε μεταξύ της 11ης και της 15ης Σεπτεμβρίου 2001.

25 Η προσφεύγουσα θεωρεί ότι το γεγονός ότι η ανακοίνωση της 10ης Οκτωβρίου 2001 εξαιρεί από το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 87, παράγραφος 2, στοιχείο β΄, ΕΚ κάθε ζημία που προέκυψε μετά τις 14 Σεπτεμβρίου 2001 δεν μπορεί να προσδιορίσει τη φύση της άμεσης αιτιώδους συνάφειας την οποία απαιτεί η διάταξη αυτή ούτε μπορεί, κατά συνέπεια, να απαλλάξει την Επιτροπή από την υποχρέωσή της να εξετάσει τα πραγματικά περιστατικά της υπό κρίση υποθέσεως υπό το πρίσμα του άρθρου αυτού. Πράγματι, η Επιτροπή δεσμεύεται από τα πλαίσια και τις ανακοινώσεις που θεσπίζει σχετικά με τον έλεγχο των κρατικών ενισχύσεων, στο μέτρο που αυτά δεν παρεκκλίνουν από τους κανόνες της Συνθήκης και γίνονται αποδεκτά από τα κράτη μέλη. Εν πάση περιπτώσει, η ανακοίνωση της 10ης Οκτωβρίου 2001 έχει την έννοια ότι δεν αφορά μόνον τις ζημίες που προκλήθηκαν κατά τη διάρκεια του κλεισίματος του εναέριου χώρου, αλλά και όσες τελούν σε άμεση αιτιώδη συνάφεια με το κλείσιμό του. Κάθε άλλη ερμηνεία αντιβαίνει στο άρθρο 87, παράγραφος 2, στοιχείο β΄, ΕΚ.

26 Η ερμηνεία της Επιτροπής ωσαύτως δεν μπορεί να δικαιολογηθεί με την παραπομπή σε άλλες αποφάσεις με τις οποίες υιοθέτησε παρεμφερή άποψη. Επιπλέον, κατά το μέτρο που οι ζημίες τις οποίες υπέστη η προσφεύγουσα μετά τις 14 Σεπτεμβρίου 2001 απορρέουν ευθέως από τις τρομοκρατικές επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001, η προσφεύγουσα βρίσκεται σε διαφορετική κατάσταση σε σχέση με άλλες αεροπορικές εταιρίες ως προς τις οποίες δεν αποδείχθηκε ότι πληρούται η προϋπόθεση αυτή. Τέλος, η προσφεύγουσα υπογραμμίζει ότι οι ελληνικές αρχές ζήτησαν, με το έγγραφο της 24ης Σεπτεμβρίου 2002 (σκέψη 7 ανωτέρω), την έγκριση ποσών για την αποκατάσταση και ζημιών που σημειώθηκαν μετά τις 14 Σεπτεμβρίου 2001, βάσει του άρθρου 87, παράγραφος 2, στοιχείο β΄, ΕΚ. Επομένως, η Ελληνική Δημοκρατία ουδέποτε δέχθηκε την περιοριστική προσέγγιση που πρότεινε η Επιτροπή με την ανακοίνωση της 10ης Οκτωβρίου 2001, όπως αποδεικνύεται άλλωστε με τον νόμο 2992/2002, ο οποίος προβλέπει ευρύτερο πλαίσιο αποζημιώσεως.

27 Επιπλέον, πρέπει να γίνει δεκτό ότι το κλείσιμο του εναέριου χώρου αποτέλεσε τη συνέπεια των τρομοκρατικών επιθέσεων της 11ης Σεπτεμβρίου 2001, οι οποίες αποτέλεσαν το έκτακτο γεγονός υπό την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 2, στοιχείο β΄, ΕΚ.

28 Η προσφεύγουσα αμφισβητεί τον ισχυρισμό της Επιτροπής ότι αυτή εξέτασε την ενίσχυση όχι μόνο βάσει της ανακοινώσεως της 10ης Οκτωβρίου 2001, αλλά και βάσει του άρθρου 87, παράγραφος 2, στοιχείο β΄, ΕΚ. Αντιθέτως, η προσβαλλόμενη απόφαση χαρακτηρίζεται από την αυτόματη εφαρμογή του κριτηρίου κατά το οποίο κάθε ζημία που προκλήθηκε μετά τις 14 Σεπτεμβρίου 2001 δεν τελεί σε αιτιώδη συνάφεια με τις τρομοκρατικές επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 που προκάλεσαν το κλείσιμο του εναέριου χώρου. Όλες όμως οι ζημίες για τις οποίες η προσφεύγουσα έλαβε αποζημίωση τελούσαν σε άμεση αιτιώδη συνάφεια, κατά την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 2, στοιχείο β΄, ΕΚ, με τις τρομοκρατικές επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001.

Επί των ζημιών που αφορούν το δίκτυο της προσφεύγουσας στον Βόρειο Ατλαντικό

29 Όσον αφορά τη ματαίωση της μετ' επιστροφής πτήσεως προς Νέα Υόρκη που είχε αρχικώς προβλεφθεί για τις 15 Σεπτεμβρίου 2001, η προσφεύγουσα υπογραμμίζει ότι, παρά τα αιτήματά της, το διεθνές αεροδρόμιο John F. Kennedy (JFK) δεν της χορήγησε χρονοθυρίδα για την ημέρα εκείνη, αλλά μόλις για τις 16 Σεπτεμβρίου, όπως

προκύπτει από τηλετύπημα της Federal Aviation Authority (ομοσπονδιακής αρχής της αμερικανικής πολιτικής αεροπορίας) της 14ης Σεπτεμβρίου 2001. Η μη διαθεσιμότητα χρονοθυρίδας οφειλόταν αποκλειστικά στην εξαιρετικά μεγάλη ζήτηση εκ μέρους των αεροπορικών εταιριών μετά το σταδιακό εκ νέου άνοιγμα του εναέριου χώρου, τούτο δε λόγω της διαταραχής που προκάλεσε το κλείσιμό του επί τέσσερις ημέρες. Υπό τις συνθήκες αυτές, το αεροδρόμιο JFK δεν ήταν σε θέση να ικανοποιήσει όλα τα αιτήματα για τη χορήγηση χρονοθυρίδων, γεγονός που ισοδυναμεί, για την προσφεύγουσα, με το κλείσιμο του εναέριου χώρου. Το γεγονός ότι οι ελληνικές αρχές δεν προσκόμισαν το εν λόγω τηλετύπημα κατά τη διοικητική διαδικασία δεν είναι καθοριστικό, λαμβανομένου υπόψη του ότι η Επιτροπή στήριξε την εκτίμησή της στην έλλειψη αιτιώδους συνάφειας μεταξύ των τρομοκρατικών επιθέσεων της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 και της ματαιώσεως της πτήσεως μετ' επιστροφής προς Νέα Υόρκη που είχε αρχικώς προβλεφθεί για τις 15 Σεπτεμβρίου 2001, κατ' εφαρμογήν της ανακοινώσεως της 10ης Οκτωβρίου 2001.

30 Όσον αφορά τη ματαίωση των δύο πτήσεων μετ' επιστροφής προς Τορόντο μέσω Μόντρεαλ στις 15 και 16 Σεπτεμβρίου 2001, η προσφεύγουσα υπογραμμίζει ότι οι καναδικές αρχές υποχρέωσαν το αεροσκάφος που εκτελούσε το δρομολόγιο αυτό στις 11 Σεπτεμβρίου 2001 να προσγειωθεί την ημέρα εκείνη στο Χάλιφαξ και να παραμείνει εκεί μέχρι και τις 15 Σεπτεμβρίου 2001. Το αεροσκάφος αυτό μπόρεσε να επιστρέψει στην Αθήνα μόλις στις 16 Σεπτεμβρίου 2001 στις 5.30. Τα τρία άλλα Airbus A 340/400 της προσφεύγουσας, τα οποία ήσαν τα μόνα αεροσκάφη που μπορούσαν να εκτελούν υπερατλαντικές πτήσεις, εξυπηρετούσαν άλλους προορισμούς, πράγμα το οποίο την υποχρέωσε να ματαιώσει την πτήση της 15ης Σεπτεμβρίου 2001 προς Τορόντο μέσω Μόντρεαλ. Για τον ίδιο λόγο, η προσφεύγουσα υποχρεώθηκε να ματαιώσει την πτήση της 16ης Σεπτεμβρίου 2001 επίσης προς Τορόντο μέσω Μόντρεαλ. Συγκεκριμένα, λόγω της καθηλώσεως του αεροσκάφους μέχρι τις 15 Σεπτεμβρίου 2001 στο Χάλιφαξ, απέβη αδύνατον, προκειμένου να εκτελεσθεί η πτήση αυτή, να πραγματοποιηθεί η κύρια τεχνική επιθεώρηση, να προετοιμασθεί το αεροσκάφος, να ειδοποιηθούν οι επιβάτες και να εξασφαλισθούν χρονοθυρίδες στα αεροδρόμια του Μόντρεαλ και του Τορόντο, λαμβανομένου υπόψη ιδίως του ότι οι καναδικές αρχές δεν γνωστοποίησαν εκ προοιμίου την ακριβή ώρα κατά την οποία θα επιτρεπόταν η απογείωση του αεροσκάφους στις 15 Σεπτεμβρίου 2001.

31 Υπό τις συνθήκες αυτές, ο ισχυρισμός της Επιτροπής ότι η ματαίωση των δύο αυτών πτήσεων αποτελούσε επιλογή της προσφεύγουσας είναι προδήλως εσφαλμένος. Αντιθέτως, οι ματαιώσεις αυτές συνιστούσαν άμεση συνέπεια των τρομοκρατικών επιθέσεων της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 οι οποίες προκάλεσαν το κλείσιμο του εναέριου χώρου και, επομένως, ήσαν ανεξάρτητες από τη βούλησή της. Η ανεπάρκεια αεροσκαφών την οποία επικαλέσθηκε η Επιτροπή δεν αποτελεί την αιτία της ματαιώσεως των εν λόγω πτήσεων, αλλά αποτέλεσε συνέπεια των τρομοκρατικών επιθέσεων της 11ης Σεπτεμβρίου 2001. Επομένως, οι σχετικές ζημίες πρέπει να αποκατασταθούν βάσει του

άρθρου 87, παράγραφος 2, στοιχείο β΄, ΕΚ, ανεξαρτήτως του ότι προκλήθηκαν στις 15 και 16 Σεπτεμβρίου 2001.

32 Η προσφεύγουσα παρατηρεί επίσης ότι το αεροσκάφος που έπρεπε να πραγματοποιήσει την πτήση προς Νέα Υόρκη στις 15 Σεπτεμβρίου 2001 δεν χρησιμοποιήθηκε για την εκτέλεση των πτήσεων προς Καναδά, διότι χρησιμοποιήθηκε για την πτήση της 16ης Σεπτεμβρίου 2001 προς Νέα Υόρκη. Επιπλέον, οι καναδικές αρχές δεν της παρέσχαν τη δυνατότητα να πραγματοποιήσει πτήσεις προς Καναδά παρά μόνον από τις 16 Σεπτεμβρίου 2001. Τέλος, κατά την προσφεύγουσα, οι πτήσεις προς τη Νοτιοανατολική Ασία και την Αυστραλία πραγματοποιούνται από ένα μόνον αεροσκάφος, το οποίο σταματάει ενδιάμεσα στην Ασία και συνεχίζει προς Αυστραλία που αποτελεί τον τελικό της προορισμό. Ως εκ τούτου, και οι πέντε προορισμοί (Αφρική, Νοτιοανατολική Ασία, Αυστραλία, Ηνωμένες Πολιτείες και Καναδά) μπορούν να εξυπηρετούνται από τέσσερα αεροσκάφη.

33 Όσον αφορά τις «ferry flights» με προορισμό τη Νέα Υόρκη (στις 18 Σεπτεμβρίου 2001) και το Τορόντο μέσω Μόντρεαλ (στις 20 και 26 Σεπτεμβρίου 2001), η προσφεύγουσα παρατηρεί ότι η πραγματοποίηση των πτήσεων αυτών ήταν επίσης άμεσα συνδεδεμένη προς τις τρομοκρατικές επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 και δεν είναι αποτέλεσμα των πιέσεων που άσκησαν οι Κυβερνήσεις των Ηνωμένων Πολιτειών και του Καναδά για τον επαναπατρισμό των υπηκόων τους. Συγκεκριμένα, το μέγεθος των λιστών αναμονής για τις τακτικές πτήσεις, λόγω των τρομοκρατικών επιθέσεων της 11ης Σεπτεμβρίου 2001, εμπόδισε τους επιβάτες αυτούς να πραγματοποιήσουν κράτηση στις εν λόγω πτήσεις, πράγμα το οποίο υποχρέωσε την προσφεύγουσα να πραγματοποιήσει τις «ferry flights».

Επί των ζημιών που αφορούν το υπόλοιπο δίκτυο της προσφεύγουσας

34 Η προσφεύγουσα υπογραμμίζει ότι, μολονότι η Επιτροπή θεώρησε την καταβολή των 1 921 203 ευρώ λόγω της ματαιώσεως των επτά πτήσεων μετ' επιστροφής με προορισμό τη Νέα Υόρκη, το Τελ Αβίβ, το Τορόντο μέσω Μόντρεαλ και τη Βοστόνη ως ενίσχυση σύμφωνη με την κοινή αγορά (βλ. σκέψη 12 ανωτέρω), ωστόσο δεν ενέκρινε την αποκατάσταση ζημιών που αφορούν το υπόλοιπο δίκτυό της για το διάστημα από τις 11 έως τις 15 Σεπτεμβρίου 2001. Οι ζημίες αυτές ανέρχονται σε 1 212 032 ευρώ περίπου.

35 Συναφώς, η προσφεύγουσα υπενθυμίζει ότι, σύμφωνα με τα ανωτέρω, οι ζημίες που οφείλονταν στη διαταραχή του προγράμματός της πτήσεων στις 15 Σεπτεμβρίου 2001 πρέπει να κριθούν επιλέξιμες για αποζημίωση βάσει του άρθρου 87, παράγραφος 2, στοιχείο β΄, ΕΚ. Η προσέγγιση αυτή ενισχύεται από την ανακοίνωση της 10ης Οκτωβρίου 2001 και από το έγγραφο της 14ης Νοεμβρίου 2001 (βλ. σκέψη 4 ανωτέρω). Η προσφεύγουσα υπογραμμίζει ότι οι ζημίες που αφορούν το υπόλοιπο δίκτυό της ανέρχονται στο ήμισυ της ζημίας που υπέστη στο δίκτυο του Βόρειου Ατλαντικού και του Ισραήλ. Επομένως, δεν μπορούν να θεωρηθούν μη επιλέξιμες απλώς και μόνο βάσει της αυθαίρετα συσταλτικής ερμηνείας της εννοίας της αιτιώδους συναφείας, στην οποία προέβη η Επιτροπή με την ανακοίνωση της 10ης Οκτωβρίου 2001. Εν πάση περιπτώσει, η Επιτροπή όφειλε να εγκρίνει τα ποσά που καταβλήθηκαν για την αποκατάσταση των ζημιών που αφορούσαν το υπόλοιπο δίκτυό της για το διάστημα από τις 11 έως τις 14 Σεπτεμβρίου 2001.

36 Όσον αφορά τα στοιχεία που προσκόμισαν οι ελληνικές αρχές κατά τη διάρκεια της επίσημης διαδικασίας εξετάσεως, η προσφεύγουσα ισχυρίζεται ότι δεν μπορούσε να έχει ακριβή γνώση του περιεχομένου του εγγράφου της 20ής Νοεμβρίου 2003 και ιδίως του ότι οι ελληνικές αρχές παρείχαν συμπληρωματικά στοιχεία που δεν αφορούσαν το σύνολο των ζημιών τις οποίες υπέστη κατόπιν των γεγονότων της 11ης Σεπτεμβρίου 2001. Επιπλέον, οι ελληνικές αρχές έθεσαν το εν λόγω καθεστώς ενισχύσεων σε εφαρμογή βασιζόμενες στις πληροφορίες που τους παρέσχε η προσφεύγουσα. Ωσαύτως, η προσφεύγουσα δεν μπορούσε να αναμένει ότι η εξέταση εκ μέρους της Επιτροπής θα βασιζόταν αποκλειστικά σε αποσπασματικά στοιχεία αντλούμενα από το έγγραφο της 20ής Νοεμβρίου 2003. Η προσφεύγουσα παρατηρεί επίσης ότι τα στοιχεία τα οποία οι ελληνικές αρχές είχαν ανακοινώσει ότι θα προσκόμιζαν, με το έγγραφο της 20ής Νοεμβρίου 2003, αφορούσαν τα ποσά των οποίων γίνεται μνεία στο σημείο 17.2 της αποφάσεως περί κινήσεως της επίσημης διαδικασίας εξετάσεως (τα οποία παρατίθενται στη σκέψη 5, δεύτερη έως ένατη περίπτωση, ανωτέρω) και όχι τις ζημίες του υπολοίπου δικτύου της προσφεύγουσας, στις οποίες αναφέρθηκε η Επιτροπή με το σημείο 17.1 της εν λόγω αποφάσεως. Εξάλλου, το έγγραφο της 20ής Νοεμβρίου 2003 ανέφερε σαφώς ότι δεν αφορούσε τις ζημίες που οφείλονταν στις ακυρώσεις εισιτηρίων άλλων πτήσεων για τις οποίες οι ματαιωθείσες πτήσεις χρησίμευαν ως ανταπόκριση. Προκειμένου να υπολογισθεί το ποσό των ζημιών αυτών, αρκούσε να αφαιρεθεί το ποσό το οποίο αναφέρει το έγγραφο της 20ής Νοεμβρίου 2003 από το ποσό που αναγράφεται στο έγγραφο της 24ης Σεπτεμβρίου 2002. Εν πάση περιπτώσει, τα στοιχεία που προσκόμισαν οι ελληνικές αρχές αφορούσαν υψηλότερο ποσό από αυτό που κρίθηκε σύμφωνο προς την κοινή αγορά με την προσβαλλόμενη απόφαση.

37 Επιπλέον, η προσφεύγουσα εκτιμά ότι ο φάκελος της Επιτροπής περιείχε επαρκή στοιχεία για το σύνολο των ποσών που αποτελούσαν τη ζημία την οποία υπέστη λόγω των τρομοκρατικών επιθέσεων της 11ης Σεπτεμβρίου 2001, όπως αυτά

παρατέθηκαν στο έγγραφο της 24ης Σεπτεμβρίου 2002. Υπό τις συνθήκες αυτές, η προσφεύγουσα ζητεί από το Πρωτοδικείο να εκτιμήσει την πληρότητα των στοιχείων που οι ελληνικές αρχές προσκόμισαν στην Επιτροπή κατά τη διοικητική διαδικασία, υπό το πρίσμα των εγγράφων που περιέχει η δικογραφία της υπό κρίση υποθέσεως.

38 Ως εκ τούτου, η εκτίμηση της Επιτροπής ως προς τις ζημίες που αφορούσαν το υπόλοιπο δίκτυο της προσφεύγουσας είναι προδήλως εσφαλμένη και αντίθετη στο άρθρο 87, παράγραφος 2, στοιχείο β΄, ΕΚ.

Επιχειρήματα της Επιτροπής

39 Η Επιτροπή αμφισβητεί το βάσιμο των επιχειρημάτων της προσφεύγουσας. Επισημαίνει ότι, κατά τη νομολογία, οι κατευθυντήριες γραμμές δεσμεύουν τόσο την ίδια όσο και τα κράτη μέλη που τις έχουν αποδεχθεί. Οι ελληνικές αρχές τη διαβεβαίωσαν επανειλημμένως, κατά τη διοικητική διαδικασία, ότι θα εξέταζαν τις αιτήσεις αποζημιώσεως των αεροπορικών εταιριών στο πλαίσιο των κατευθυντηρίων γραμμών και της ανακοινώσεως της 10ης Οκτωβρίου 2001.

40 Επιπλέον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι, αντίθετα προς όσα ισχυρίζεται η προσφεύγουσα, εξέτασε την ενίσχυση που καταβλήθηκε σ' αυτήν όχι μόνο βάσει της ανακοινώσεως της 10ης Οκτωβρίου 2001, αλλά και υπό το πρίσμα του άρθρου 87, παράγραφος 2, στοιχείο β΄, ΕΚ, όπως προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 59 της προσβαλλομένης αποφάσεως. Προς τούτο, η Επιτροπή έλαβε υπόψη της όλα τα στοιχεία που της προσκομίστηκαν κατά τη διοικητική διαδικασία.

41 Η Επιτροπή αντικρούει την ερμηνεία της ανακοινώσεως της 10ης Οκτωβρίου 2001 που προτείνει η προσφεύγουσα, κατά την οποία οι ζημίες που προκλήθηκαν μετά τις 14 Σεπτεμβρίου 2001 θα μπορούσαν να εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 87, παράγραφος 2, στοιχείο β΄, ΕΚ. Συγκεκριμένα, η διατύπωση της ανακοινώσεως της 10ης Οκτωβρίου 2001 αποκλείει το ενδεχόμενο αυτό. Όσον αφορά τον εντοπισμό του εκτάκτου γεγονότος εν προκειμένω, η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι οι

τρομοκρατικές επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 συνιστούν το εν λόγω γεγονός και όχι το κλείσιμο του εναέριου χώρου που αποτελεί συνέπεια αυτών.

42 Η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι ούτε οι ελληνικές αρχές ούτε η προσφεύγουσα προσκόμισαν κατά τη διοικητική διαδικασία στοιχεία αποδεικνύοντα ότι οι ζημίες που σημειώθηκαν μετά τις 14 Σεπτεμβρίου 2001 τελούν σε αιτιώδη συνάφεια με τις τρομοκρατικές επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001.

43 Τέλος, η Επιτροπή αντικρούει το επιχείρημα ότι η προσφεύγουσα βρισκόταν σε διαφορετική κατάσταση σε σχέση με άλλες αεροπορικές εταιρίες στις οποίες δεν χορηγήθηκαν ποσά ενισχύσεως αντιστοιχούντα σε ζημίες που σημειώθηκαν μετά τις 14 Σεπτεμβρίου 2001.

Επί των ζημιών που αφορούν το δίκτυο του Βορείου Ατλαντικού της προσφεύγουσας

44 Όσον αφορά τη ματαίωση της πτήσεως μετ' επιστροφής της 15ης Σεπτεμβρίου 2001 προς Νέα Υόρκη, η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι, αντιθέτως προς όσα ανακοίνωσαν οι ελληνικές αρχές με το έγγραφό τους της 20ής Νοεμβρίου 2003, δεν προσκόμισαν κατά τη διοικητική διαδικασία αποδεικτικά στοιχεία από τα οποία να προκύπτει η αδυναμία της προσφεύγουσας να εξασφαλίσει χρονοθυρίδα στο αεροδρόμιο JFK. Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή εμμένει στην εκτίμηση που διατύπωσε με την αιτιολογική σκέψη 55 της προσβαλλομένης αποφάσεως. Το τηλετύπημα της Federal Aviation Authority (βλ. σκέψη 29 ανωτέρω) προσκομίστηκε για πρώτη φορά ενώπιον του Πρωτοδικείου και, εν πάση περιπτώσει, δεν αναφέρεται στη 15η Σεπτεμβρίου 2001 ούτε παρέχει εξηγήσεις ως προς το γιατί η προσφεύγουσα δεν κατόρθωσε να εξασφαλίσει χρονοθυρίδα, ενώ άλλες αεροπορικές εταιρίες το κατόρθωσαν.

45 Όσον αφορά τη ματαίωση των πτήσεων μετ' επιστροφής της 15ης και της 16ης Σεπτεμβρίου 2001 προς Τορόντο μέσω Μόντρεαλ, η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι η ανεπάρκεια αεροσκαφών είναι καθημερινό πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι αερομεταφορείς και, επομένως, δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως έκτακτο γεγονός κατά την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 2, στοιχείο β΄, ΕΚ. Η Επιτροπή δεν διαθέτει

στοιχεία αποδεικνύοντα την απαιτούμενη αιτιώδη συνάφεια με τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001. Εν πάση περιπτώσει, η επιχειρηματολογία της προσφεύγουσας είναι αντιφατική κατά το μέτρο που αυτή εκθέτει ότι ματαίωσε μια πτήση προς Νέα Υόρκη στις 11 Σεπτεμβρίου 2001, χωρίς ωστόσο να χρησιμοποιήσει το αεροσκάφος που θα πραγματοποιούσε την πτήση αυτή για να εκτελέσει την πτήση προς Καναδά. Επιπλέον, η Επιτροπή διερωτάται πώς ήταν δυνατό να πρέπει η προσφεύγουσα να εκτελέσει κατά το διάστημα εκείνο τακτικές πτήσεις προς την Αφρική, τη Νοτιοανατολική Ασία, την Αυστραλία, τον Καναδά και την Αμερική ενώ διέθετε μόνον τέσσερα αεροσκάφη.

46 Όσον αφορά τις «ferry flights», η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι η πραγματοποίησή τους συνιστούσε εμπορική επιλογή της προσφεύγουσας κατόπιν των αιτημάτων των Κυβερνήσεων των Ηνωμένων Πολιτειών και του Καναδά. Οι περιστάσεις αυτές δεν μπορούν να εξομοιωθούν με έκτακτο γεγονός, υπό την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 2, στοιχείο β΄, ΕΚ, το οποίο, ως διάταξη εισάγουσα παρεκκλίσεις από την απαγόρευση χορηγήσεως κρατικών ενισχύσεων, πρέπει να ερμηνεύεται αυστηρά. Εξάλλου, οι ελληνικές αρχές δεν προσκόμισαν στοιχεία αποδεικνύοντα αιτιώδη συνάφεια μεταξύ των επιθέσεων της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 και της πραγματοποιήσεως των πτήσεων αυτών.

Επί των ζημιών που αφορούν το υπόλοιπο δίκτυο της προσφεύγουσας

47 Η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι προσκόμισε ενώπιον του Πρωτοδικείου το σύνολο της αλληλογραφίας με τις ελληνικές αρχές και τα στοιχεία που διέθετε κατά την έκδοση της προσβαλλομένης αποφάσεως. Επισημαίνει ότι, κατά τη διοικητική διαδικασία, οι ελληνικές αρχές δεν προσκόμισαν στοιχεία σχετικά με τις ζημίες στο δίκτυο της προσφεύγουσας πλην των αφορώντων τις πτήσεις με προέλευση ή προορισμό τις Ηνωμένες Πολιτείες ή τον Καναδά. Συγκεκριμένα, τα στοιχεία που παρασχέθηκαν συναφώς με το έγγραφο της 24ης Σεπτεμβρίου 2002 ήσαν ανεπαρκή, ενώ οι ελληνικές αρχές ανήγγειλαν, με το έγγραφο της 20ής Νοεμβρίου 2003, ότι θα προσκόμιζαν τα σχετικά έγγραφα (βλ. σκέψη 9 ανωτέρω), χωρίς ωστόσο να το πράξουν. Επιπλέον, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι η προσφεύγουσα είχε το δικαίωμα να παρέμβει στην επίσημη διαδικασία εξετάσεως και να υποβάλει παρατηρήσεις υπό την ιδιότητα του ενδιαφερομένου μέρους, κληθέντος προς τούτο με την απόφαση περί κινήσεως της επίσημης διαδικασίας εξετάσεως (βλ. σκέψη 7 ανωτέρω). Δεδομένου ότι ούτε η προσφεύγουσα υπέβαλε παρατηρήσεις κατά την επίσημη διαδικασία εξετάσεως, η Επιτροπή δεν είχε άλλη επιλογή από το να στηρίξει την προσβαλλομένη απόφαση στα στοιχεία που διέθετε.

48 Κατά συνέπεια, κατά την Επιτροπή, ο πρώτος λόγος ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί στο σύνολό του.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

49 Πρώτον, υπενθυμίζεται ότι δεν αμφισβητείται ο έκτακτος χαρακτήρας, υπό την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 2, στοιχείο β΄, ΕΚ, των γεγονότων της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 (βλ. σκέψη 2 ανωτέρω). Επιπλέον, από το σημείο 35 της ανακοινώσεως της 10ης Οκτωβρίου 2001, κατά το οποίο «το άμεσο κόστος από το κλείσιμο του αμερικανικού εναέριου χώρου την περίοδο 11-14 Σεπτεμβρίου 2001 αποτελεί άμεση συνέπεια των γεγονότων της 11ης Σεπτεμβρίου 2001», καθώς και από την αιτιολογική σκέψη 51 της προσβαλλομένης αποφάσεως που υπενθυμίζει ότι «το κλείσιμο του εναέριου χώρου των Ηνωμένων Πολιτειών από τις 11 έως τις 14 Σεπτεμβρίου [2001] είχε χαρακτήρα "έκτακτου γεγονότος"», προκύπτει ότι όχι μόνον οι τρομοκρατικές επιθέσεις, αλλά και το κλείσιμο του εναέριου χώρου χαρακτηρίζονται ως έκτακτα γεγονότα. Υπό τις συνθήκες αυτές, το ζήτημα που θέτει η υπό κρίση διαφορά επιβάλλει μόνο να εξετασθεί η ύπαρξη άμεσης αιτιώδους συνάφειας μεταξύ των γεγονότων αυτών και των συγκεκριμένων ζημιών που επικαλείται η προσφεύγουσα.

50 Δεύτερον, όσον αφορά την επιρροή που ασκεί η ανακοίνωση της 10ης Οκτωβρίου 2001 στο πλαίσιο της υπό κρίση διαφοράς, υπενθυμίζεται ότι, κατά παγία νομολογία, η Επιτροπή δεσμεύεται από τους κανόνες και τις ανακοινώσεις που θεσπίζει σε θέματα ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων, στον βαθμό που δεν αποκλίνουν από τους κανόνες της Συνθήκης και γίνονται δεκτά από τα κράτη μέλη (βλ. απόφαση του Δικαστηρίου της 26ης Σεπτεμβρίου 2002, C-351/98, Ισπανία κατά Επιτροπής, Συλλογή 2002, σ. I-8031, σκέψη 53, και την εκεί παρατιθέμενη νομολογία). Οι εν λόγω ανακοινώσεις και κανόνες επιβάλλονται, κατ' αρχάς, στην ίδια την Επιτροπή (απόφαση του Δικαστηρίου της 13ης Φεβρουαρίου 2003, C-409/00, Ισπανία κατά Επιτροπής, Συλλογή 2003, σ. I-1487, σκέψη 69).

51 Επιπλέον, υπογραμμίζεται ότι η δεύτερη παράγραφος του άρθρου 87 ΕΚ αφορά τις ενισχύσεις που συμβιβάζονται κατά νόμο με την κοινή αγορά, υπό την προϋπόθεση ότι ανταποκρίνονται σε ορισμένα αντικειμενικά κριτήρια. Εντεύθεν συνάγεται ότι η Επιτροπή υποχρεούται να κηρύσσει τέτοιες ενισχύσεις σύμφωνες με την κοινή αγορά, άπαξ ανταποκρίνονται στα κριτήρια αυτά, χωρίς να διαθέτει εξουσία εκτιμήσεως

συναφώς (βλ., επ' αυτού, απόφαση του Δικαστηρίου της 17ης Σεπτεμβρίου 1980, 730/79, Philip Morris κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1980/III σ. 13, σκέψη 17).

52 Επιπλέον, δεδομένου ότι πρόκειται για παρέκκλιση από τη γενική αρχή του ασυμβιβάστου των κρατικών ενισχύσεων με την κοινή αγορά, την οποία θεσπίζει το άρθρο 87, παράγραφος 1, ΕΚ, το άρθρο 87, παράγραφος 2, στοιχείο β΄, ΕΚ πρέπει να ερμηνεύεται αυστηρά. Επομένως, μπορούν να αντισταθμιστούν κατά την έννοια της διάταξης αυτής μόνον τα οικονομικά μειονεκτήματα που προκαλούνται άμεσα από θεομηνίες ή από άλλα έκτακτα γεγονότα. Πρέπει συνεπώς να υπάρχει άμεση σχέση μεταξύ των ζημιών που προκαλεί το έκτακτο γεγονός και της κρατικής ενισχύσεως και απαιτείται η ακριβέστερη δυνατή αποτίμηση των ζημιών που προκλήθηκαν (βλ. απόφαση του Δικαστηρίου της 23ης Φεβρουαρίου 2006, C-346/03 και C-529/03, Atzeni κ.λπ., Συλλογή 2006, σ. I-1875, σκέψη 79 και την εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

53 Συνεπώς, σε περίπτωση που ένα μέτρο ενισχύσεως πληροί τις απαριθμούμενες στην προηγούμενη σκέψη προϋποθέσεις, πρέπει να κηρύσσεται σύμφωνο με την κοινή αγορά, ακόμη και αν η Επιτροπή έλαβε διαφορετική θέση στο πλαίσιο προηγούμενης ανακοινώσεως αφορώσας το εν λόγω μέτρο. Επομένως, μολονότι, σύμφωνα με την ανακοίνωση της 10ης Οκτωβρίου 2001, κάθε αποζημίωση που καταβάλλεται δυνάμει του άρθρου 87, παράγραφος 2, στοιχείο β΄, ΕΚ πρέπει να αφορά αποκλειστικά και μόνον τις δαπάνες του διαστήματος από τις 11 έως τις 14 Σεπτεμβρίου 2001, μια ενίσχυση που σκοπεί στην αποκατάσταση ζημίας σημειωθείσας μετά τις 14 Σεπτεμβρίου 2001, αλλά τελούσας σε άμεση αιτιώδη συνάφεια με το έκτακτο γεγονός, και υπολογιζόμενη με ακρίβεια πρέπει να κρίνεται σύμφωνη με την κοινή αγορά. Εν πάση περιπτώσει, η Επιτροπή δεν έκρινε ότι τα ποσά που αφορούσαν ζημίες σημειωθείσες μετά τις 14 Σεπτεμβρίου 2001 δεν ήσαν επιλέξιμα προς αποζημίωση δυνάμει του άρθρου 87, παράγραφος 2, στοιχείο β΄, ΕΚ, βάσει του γεγονότος και μόνον ότι προκλήθηκαν μετά την ημερομηνία εκείνη, αλλά εξέτασε επίσης την ύπαρξη αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ των επιμάχων γεγονότων και των ζημιών αυτών (βλ. σκέψη 60 κατωτέρω).

54 Κατά συνέπεια, πρέπει να απορριφθεί εκ προοιμίου η επιχειρηματολογία της Επιτροπής ότι η Ελληνική Δημοκρατία δέχθηκε ρητώς την αρχή που διατυπώθηκε με το σημείο 35 της ανακοινώσεως της 10ης Οκτωβρίου 2001, δυνάμει της οποίας κάθε αποζημίωση που καταβάλλεται δυνάμει του άρθρου 87, παράγραφος 2, στοιχείο β΄, ΕΚ πρέπει να αφορά αποκλειστικά και μόνον τις δαπάνες του διαστήματος από τις 11 έως τις 14 Σεπτεμβρίου 2001. Συγκεκριμένα, μολονότι είναι αληθές ότι οι ελληνικές αρχές επισήμαναν με το έγγραφο της 24ης Σεπτεμβρίου 2002 ότι η καταβληθείσα αποζημίωση περιοριζόταν στην αποκατάσταση της ζημίας που προκλήθηκε κατά τη διάρκεια των πρώτων ημερών μετά τις τρομοκρατικές επιθέσεις, ζήτησαν ωστόσο να τους επιτραπεί να καταβάλουν ποσά προς αποκατάσταση ζημιών που σημειώθηκαν μέχρι τις 26 Σεπτεμβρίου 2001

(βλ. σκέψη 8 ανωτέρω). Συνεπώς, είναι πρόδηλον ότι οι εν λόγω αρχές αντιλαμβάνονταν την έννοια της φράσεως «πρώτες ημέρες μετά τις τρομοκρατικές επιθέσεις» ως καλύπτουσα και το διάστημα μέχρι την ημερομηνία εκείνη.

55 Τέλος, κατά τη νομολογία, η νομιμότητα αποφάσεως στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων πρέπει να εκτιμάται βάσει των πληροφοριακών στοιχείων που μπορούσε να έχει στη διάθεσή της η Επιτροπή όταν έλαβε τη σχετική απόφαση. Έτσι, κανένας δεν μπορεί να επικαλεστεί ενώπιον του κοινοτικού δικαστή πραγματικά στοιχεία που δεν προβλήθηκαν κατά την προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασία του άρθρου 88 ΕΚ (βλ. αποφάσεις του Πρωτοδικείου της 14ης Ιανουαρίου 2004, T-109/01, Fleuren Compost κατά Επιτροπής, Συλλογή 2004, σ. II-127, σκέψη 51 και την εκεί παρατιθέμενη νομολογία, και της 14ης Δεκεμβρίου 2005, T-200/04, Regione autonoma della Sardegna κατά Επιτροπής, που δεν έχει δημοσιευθεί στη Συλλογή, σκέψη 53).

56 Υπό το πρίσμα αυτών των σκέψεων πρέπει να εξετασθούν οι λόγοι ακυρώσεως που προβάλλονται προς στήριξη της υπό κρίση προσφυγής.

Επί των ζημιών που αφορούν το δίκτυο της προσφεύγουσας στον Βόρειο Ατλαντικό

— Επί της πτήσεως μετ' επιστροφής προς Νέα Υόρκη που είχε αρχικώς προβλεφθεί για τις 15 Σεπτεμβρίου 2001

57 Με την αιτιολογική σκέψη 55 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή επικαλείται ότι ούτε οι ελληνικές αρχές ούτε η προσφεύγουσα της γνωστοποίησαν πληροφοριακά στοιχεία σχετικά με τον λόγο της μη εξασφαλίσεως χρονοθυρίδων στο αεροδρόμιο JFK στις 15 Σεπτεμβρίου 2001 και ότι δεν αποδείχθηκαν οι λόγοι της αρνήσεως του αεροδρομίου αυτού να χορηγήσει χρονοθυρίδα στην προσφεύγουσα για την ημερομηνία εκείνη.

58 Οι ελληνικές αρχές επισήμαναν στο σημείο I.3 του από 24 Σεπτεμβρίου 2002 εγγράφου τους ότι η πτήση της 15ης Σεπτεμβρίου 2001 με προορισμό τη Νέα Υόρκη

ματαιώθηκε λόγω της ελλείψεως πληροφοριών σχετικών με τις δυνατότητες προσγειώσεως των αλλοδαπών αεροπορικών εταιριών στο αεροδρόμιο JFK.

59 Με το σημείο 41, στοιχείο α΄, της αποφάσεως περί κινήσεως της επίσημης διαδικασίας εξετάσεως, η Επιτροπή ζήτησε από τις ελληνικές αρχές να της παράσχουν κάθε έγγραφο και κάθε συμπληρωματική εξήγηση για τον τρόπο με τον οποίο οι αμερικανικές αρχές απαγόρευσαν τις πτήσεις στις ελληνικές αεροπορικές εταιρείες από τις 15 Σεπτεμβρίου 2001. Απαντώντας, με το έγγραφο της 20ής Νοεμβρίου 2003, οι ελληνικές αρχές εξήγησαν ότι η πτήση της 15ης Σεπτεμβρίου 2001 με προορισμό τη Νέα Υόρκη ματαιώθηκε λόγω ελλείψεως χρονοθυρίδων. Αυτή η έλλειψη χρονοθυρίδων, η οποία προκλήθηκε από την εξαιρετικά υψηλή ζήτηση κατά τις ημέρες μετά το εκ νέου άνοιγμα του εναερίου χώρου, αποτέλεσε άμεση συνέπεια της διακοπής των πτήσεων κατά τις τέσσερις προηγούμενες ημέρες. Όσον αφορά την απόδειξη της αρνήσεως χορηγήσεως χρονοθυρίδας του αεροδρομίου JFK, οι ελληνικές αρχές ισχυρίστηκαν ότι ζήτησαν τα αναγκαία στοιχεία από την προσφεύγουσα για να τα γνωστοποιήσουν στην Επιτροπή.

60 Αντιθέτως προς όσα ισχυρίζεται η προσφεύγουσα, η Επιτροπή δεν θεώρησε ότι τα ποσά που αντιστοιχούν στη ματαίωση της πτήσεως αυτής ήσαν μη επιλέξιμα προς αποζημίωση δυνάμει του άρθρου 87, παράγραφος 2, στοιχείο β΄, ΕΚ για τον λόγο και μόνον ότι η πτήση αυτή πραγματοποιήθηκε μετά τις 14 Σεπτεμβρίου 2001. Αντιθέτως, όπως επισημάνθηκε στην προηγούμενη σκέψη, η Επιτροπή ζήτησε από τις ελληνικές αρχές, με την απόφαση περί κινήσεως της επίσημης διαδικασίας εξετάσεως, να της παράσχουν κάθε στοιχείο σχετικό με τον τρόπο κατά τον οποίο οι αμερικανικές αρχές είχαν απαγορεύσει τις πτήσεις στις ελληνικές αεροπορικές εταιρίες από τις 15 Σεπτεμβρίου 2001.

61 Επιβάλλεται ωστόσο η διαπίστωση ότι οι ελληνικές αρχές δεν προσκόμισαν, κατά τη διάρκεια της διοικητικής διαδικασίας, κανένα αποδεικτικό στοιχείο σχετικό με την άρνηση χορηγήσεως χρονοθυρίδας ή με τον λόγο μιας τέτοιας άρνησης, παρά το αίτημα που τους απηύθυνε η Επιτροπή. Προσθετέον ότι, κατά το έγγραφο των ελληνικών αρχών της 20ής Νοεμβρίου 2003 (βλ. σκέψη 8 ανωτέρω), οι ελληνικές αρχές ζήτησαν από την προσφεύγουσα να τους προσκομίσει αποδεικτικά στοιχεία περί της αδυναμίας εξασφαλίσεως χρονοθυρίδας στο αεροδρόμιο JFK στις 15 Σεπτεμβρίου 2001, προκειμένου να τα υποβάλουν στη συνέχεια στην Επιτροπή. Κανένα νέο στοιχείο δεν διαβιβάσθηκε όμως στην Επιτροπή.

62 Επιπλέον, σύμφωνα με την παρατεθείσα στη σκέψη 55 ανωτέρω νομολογία, η προσφεύγουσα δεν μπορεί να επικαλεσθεί το τηλετύπημα το οποίο προσκόμισε για πρώτη φορά ενώπιον του Πρωτοδικείου (βλ. σκέψη 29 ανωτέρω). Εν πάση περιπτώσει, επισημαίνεται ότι στο τηλετύπημα αυτό δεν αναγράφεται ότι το αεροδρόμιο JFK δεν χορήγησε χρονοθυρίδα στην προσφεύγουσα για τις 15 Σεπτεμβρίου 2001, αλλά αποκλειστικώς και μόνον ότι η προσφεύγουσα διέθετε χρονοθυρίδα για τις 16 Σεπτεμβρίου 2001. Συνεπώς, η μη χορήγηση χρονοθυρίδας για τις 15 Σεπτεμβρίου 2001 δεν θα μπορούσε να αποδειχθεί με το εν λόγω τηλετύπημα, παρά μόνο μέσω ερμηνείας κατ' αντιδιαστολήν, υπέρ της οποίας η προσφεύγουσα δεν προσκόμισε κανένα άλλο αποδεικτικό στοιχείο.

63 Επομένως, η επιχειρηματολογία που ανέπτυξε η προσφεύγουσα ως προς την εν λόγω πτήση δεν μπορεί να γίνει δεκτή.

— Επί των δύο πτήσεων μετ' επιστροφής προς Τορόντο μέσω Μόντρεαλ που είχαν αρχικώς προβλεφθεί για τις 15 και τις 16 Σεπτεμβρίου 2001

64 Όσον αφορά τη ματαίωση των δύο πτήσεων μετ' επιστροφής προς Τορόντο μέσω Μόντρεαλ στις 15 και 16 Σεπτεμβρίου 2001, η Επιτροπή επισημαίνει, με την αιτιολογική σκέψη 56 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι η ματαίωση αυτή οφείλεται σε επιλογή της προσφεύγουσας. Συγκεκριμένα, η προσφεύγουσα είτε δεν είχε άλλα διαθέσιμα αεροσκάφη και προτίμησε να εκτελέσει άλλες τακτικές πτήσεις, είτε δεν είχε τον χρόνο να πραγματοποιήσει τους απαιτούμενους τεχνικούς ελέγχους ή να εξασφαλίσει τις αναγκαίες χρονοθυρίδες.

65 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, σύμφωνα με το έγγραφο της 20ής Νοεμβρίου 2003, η πτήση της 15ης Σεπτεμβρίου 2001 προς Τορόντο μέσω Μόντρεαλ ματαιώθηκε διότι το αεροσκάφος που έπρεπε να την πραγματοποιήσει υποχρεώθηκε από τις καναδικές αρχές να παραμείνει στο Χάλιφαξ από τις 11 έως τις 15 Σεπτεμβρίου 2001 και δεν μπόρεσε να επιστρέψει στην Αθήνα παρά στις 16 Σεπτεμβρίου 2001 στις 5.30. Δεδομένου ότι τα τρία άλλα Airbus A 340/400 της προσφεύγουσας, τα οποία ήσαν τα μόνα αεροσκάφη που μπορούσαν να εκτελούν υπερατλαντικές πτήσεις, εξυπηρετούσαν ήδη άλλους προορισμούς στην Αφρική, στην Ασία, στην Αυστραλία και στις Ηνωμένες Πολιτείες, η προσφεύγουσα υποχρεώθηκε να ματαιώσει την εν λόγω πτήση. Όσον αφορά την πτήση της 16ης Σεπτεμβρίου 2001, η καθυστερημένη επιστροφή του αεροσκάφους που είχε καθηλωθεί στο Χάλιφαξ κατέστησε αδύνατη, κατά την προσφεύγουσα, την κύρια τεχνική επιθεώρηση, την προετοιμασία του αεροσκάφους, την ειδοποίηση των επιβατών και την εξασφάλιση χρονοθυρίδων στα

αεροδρόμια του Μόντρεαλ και του Τορόντο, λαμβανομένου υπόψη ιδίως του ότι οι καναδικές αρχές δεν ανακοίνωσαν εκ προοιμίου την ακριβή ώρα κατά την οποία θα επιτρεπόταν η απογείωση του αεροσκάφους στις 15 Σεπτεμβρίου 2001.

66 Όσον αφορά, πρώτον, την πτήση της 15ης Σεπτεμβρίου 2001, τα στοιχεία στα οποία στηρίζεται η Επιτροπή δεν αρκούν για να θεμελιώσουν την εκτίμησή της. Συγκεκριμένα, όσον αφορά την έλλειψη άλλων διαθέσιμων αεροσκαφών, το να ζητείται από μια αεροπορική εταιρία να διατηρεί διαθέσιμα αεροσκάφη προς αντιμετώπιση των συνεπειών ενός γεγονότος όπως οι τρομοκρατικές επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 ισοδυναμεί με άρνηση του εκτάκτου χαρακτήρα του γεγονότος αυτού. Αν ένας επιμελής επιχειρηματίας υποχρεούται να προφυλάσσεται από τις συνέπειες ενός γεγονότος, το γεγονός αυτό δεν μπορεί, εξ ορισμού, να θεωρηθεί ότι συνιστά ανωτέρα βία (βλ., επ' αυτού, απόφαση του Πρωτοδικείου της 28ης Μαρτίου 2007, Τ-220/04, Ισπανία κατά Επιτροπής, που δεν έχει δημοσιευθεί στη Συλλογή, σκέψεις 175 και 176 και την εκεί παρατιθέμενη νομολογία) ούτε, κατά μείζονα λόγο, ότι εμπίπτει στην έννοια του εκτάκτου γεγονότος, κατά το άρθρο 87, παράγραφος 2, στοιχείο β΄, ΕΚ. Ο χαρακτηρισμός των τρομοκρατικών επιθέσεων της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 και του συνακόλουθου κλεισίματος του εναερίου χώρου ως εκτάκτων γεγονότων γίνεται ωστόσο δεκτός τόσο με την προσβαλλομένη απόφαση όσο και με την ανακοίνωση της 10ης Οκτωβρίου 2001 (βλ. σκέψη 49 ανωτέρω).

67 Όσον αφορά την προβαλλόμενη επιλογή της προσφεύγουσας να πραγματοποιήσει άλλες τακτικές πτήσεις, αρκεί η υπενθύμιση ότι δεν πρόκειται περί επιλογής, αλλά περί συμβατικής υποχρεώσεως έναντι των επιβατών των πτήσεων αυτών, η μη τήρηση της οποίας θα είχε συνέπειες βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91 του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 1991, για τη θέσπιση κοινών κανόνων σχετικών με ένα σύστημα αντισταθμιστικών παροχών σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης κατά τις τακτικές αεροπορικές μεταφορές (ΕΕ L 36, σ. 5), ο οποίος ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών.

68 Όσον αφορά το ότι η ζημία που οφειλόταν στη ματαίωση της εν λόγω πτήσεως σημειώθηκε μετά τις 14 Σεπτεμβρίου 2001, επισημαίνεται ότι ούτε από το άρθρο 87, παράγραφος 2, στοιχείο β΄, ΕΚ ούτε από την παρατιθέμενη στη σκέψη 52 ανωτέρω νομολογία προκύπτει ότι η ύπαρξη άμεσης αιτιώδους συνάφειας μεταξύ του εκτάκτου γεγονότος και της προκληθείσας ζημίας προϋποθέτει τη σύγχρονη επέλευσή τους. Αντιθέτως, η πιθανότητα αναγνωρίσεως της υπάρξεως άμεσης τέτοιας συνάφειας, ακόμη και αν η ζημία επέρχεται λίγο μετά την επέλευση του γεγονότος, δεν μπορεί να αποκλεισθεί γενικώς.

69 Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι είναι εσφαλμένη η εκτίμηση της Επιτροπής όσον αφορά την πτήση της 15ης Σεπτεμβρίου 2001 προς Τορόντο μέσω Μόντρεαλ.

70 Όσον αφορά, δεύτερον, τη ματαίωση της πτήσεως της 16ης Σεπτεμβρίου 2001, επισημαίνεται ότι η προσφεύγουσα αναφέρεται, για να τη δικαιολογήσει, στην αδυναμία πραγματοποιήσεως της κύριας τεχνικής επιθεωρήσεως του αεροσκάφους, ειδοποιήσεως των επιβατών και εξασφαλίσεως χρονοθυρίδων στα αεροδρόμια του Μόντρεαλ και του Τορόντο.

71 Συναφώς, κρίνεται κατ' αρχάς ότι ούτε η ειδοποίηση των επιβατών ούτε η εξασφάλιση χρονοθυρίδων συνιστά λόγο που να δικαιολογεί την άποψη της προσφεύγουσας. Συγκεκριμένα, από τη στιγμή που το αεροσκάφος απογειώθηκε από το Χάλιφαξ (στις 15 Σεπτεμβρίου 2001) μέχρι τη στιγμή που μπορούσε να πραγματοποιηθεί η πτήση της 16ης Σεπτεμβρίου 2001 (η προσφεύγουσα δεν επισημαίνει για ποια ώρα είχε προγραμματισθεί η πτήση αυτή) παρήλθε μη αμελητέο χρονικό διάστημα. Συνεπώς, ελλείψει πιο συγκεκριμένων πληροφοριακών στοιχείων ως προς την απολύτως αναγκαία προθεσμία για την ειδοποίηση των επιβατών και τη διασφάλιση χρονοθυρίδων, η σχετική επιχειρηματολογία της προσφεύγουσας δεν μπορεί να γίνει δεκτή.

72 Περαιτέρω, επισημαίνεται ότι η δικογραφία δεν περιέχει κανένα στοιχείο σχετικό με τον απαιτούμενο χρόνο για τη διενέργεια των υποχρεωτικών τεχνικών επιθεωρήσεων προκειμένου να είναι δυνατό να χρησιμοποιηθεί το αεροσκάφος για την εν λόγω πτήση. Οι ελληνικές αρχές δήλωσαν απλώς ότι ο διαθέσιμος χρόνος δεν αρκούσε για την «κύρια τεχνική επιθεώρηση», ενώ η Επιτροπή ισχυρίζεται, με την αιτιολογική σκέψη 56 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι «οι ενέργειες από πλευράς τεχνικών εξακριβώσεων [...] δεν κατέστη δυνατόν να πραγματοποιηθούν εγκαίρως από την [προσφεύγουσα]». Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, δεδομένου ότι οι ελληνικές αρχές επικαλέστηκαν τα εν λόγω προβλήματα κατά τη διοικητική διαδικασία, όφειλαν να πληροφορήσουν την Επιτροπή για τον χρόνο που απαιτείται για τις τεχνικές επιθεωρήσεις τις οποίες επιβάλλουν τα σχετικά εγχειρίδια, προκειμένου να άρουν τις αμφιβολίες της ως προς την ύπαρξη άμεσης αιτιώδους συνάφειας μεταξύ του κλεισίματος του εναέριου χώρου και της ματαιώσεως της εν λόγω πτήσεως. Υπό τις συνθήκες αυτές, πρέπει να κριθεί ότι ορθώς η Επιτροπή θεώρησε ότι η ματαίωση της εν λόγω πτήσεως δεν παρουσίαζε άμεση αιτιώδη συνάφεια με τις τρομοκρατικές επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 και το κλείσιμο του εναέριου χώρου από τις 11 έως τις 14 Σεπτεμβρίου 2001.

— Επί των «ferry flights»

73 Όσον αφορά τις «ferry flights» της 18ης, της 20ής και της 26ης Σεπτεμβρίου 2001, αρκεί να επισημανθεί, όπως το έπραξε και η Επιτροπή, ότι η πραγματοποίησή τους συνιστούσε επιλογή της προσφεύγουσας, στην οποία εναπέκειτο είτε να ζητήσει από τους επιβάτες να καταβάλουν τιμή περιλαμβάνουσα τα έξοδα επιστροφής του αεροπλάνου στην Αθήνα είτε να αξιώσει προσήκουσα αποζημίωση από τις Κυβερνήσεις των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και του Καναδά. Επομένως, οι δαπάνες αυτές δεν έχουν άμεση αιτιώδη συνάφεια με τις τρομοκρατικές επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 και με το κλείσιμο του εναέριου χώρου και, επομένως, δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 87, παράγραφος 2, στοιχείο β΄, ΕΚ.

74 Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω σκέψεων, η προσβαλλομένη απόφαση πρέπει να ακυρωθεί κατά το μέτρο που η Επιτροπή έκρινε ότι η αποζημίωση που καταβλήθηκε στην προσφεύγουσα για τις ζημίες που προκάλεσε η ματαίωση της πτήσεως της 15ης Σεπτεμβρίου 2001 με προορισμό τον Καναδά δεν συμβιβαζόταν με την κοινή αγορά.

Επί των ζημιών που αφορούν το υπόλοιπο δίκτυο της προσφεύγουσας

75 Όσον αφορά το δεύτερο σκέλος του υπό κρίση λόγου ακυρώσεως, το οποίο αφορά το υπόλοιπο δίκτυο της προσφεύγουσας, επισημαίνεται ότι η επιχειρηματολογία της θέτει υπό αμφισβήτηση το βάσιμο της προσβαλλομένης αποφάσεως, καθόσον κηρύσσει ασυμβίβαστα με την κοινή αγορά τα σχετικά ποσά της ενισχύσεως. Εντούτοις, στο πλαίσιο του δευτέρου λόγου ακυρώσεως, η προσφεύγουσα προβάλλει συναφώς έλλειψη αιτιολογίας, ισχυρισμό τον οποίο το Πρωτοδικείο πρέπει να εξετάσει πρώτα.

2. *Επί του δευτέρου λόγου ακυρώσεως, που αντλείται από έλλειψη αιτιολογίας*

Επιχειρήματα των διαδίκων

76 Η προσφεύγουσα ισχυρίζεται ότι η προσβαλλόμενη απόφαση δεν περιέχει αιτιολογία σχετική με την άρνηση της Επιτροπής να εγκρίνει τα ποσά που καταβλήθηκαν για την αποκατάσταση των ζημιών στο υπόλοιπο δίκτυό της (περίπου 1 212 032 ευρώ). Το ίδιο ισχύει για τα ποσά που αναγράφονται στη σκέψη 5, δεύτερη έως τέταρτη, όγδοη και ένατη περίπτωση ανωτέρω.

77 Κατά την προσφεύγουσα, οι ελληνικές αρχές γνωστοποίησαν στην Επιτροπή, ιδίως με το έγγραφο της 24ης Σεπτεμβρίου 2002, όλα τα στοιχεία που αφορούσαν τη ζημία που υπέστη σε ολόκληρο το δίκτυό της. Το έγγραφο αυτό αναφερόταν επίσης στα ποσά που αναγράφονται στη σκέψη 5, δεύτερη έως τέταρτη, όγδοη και ένατη περίπτωση ανωτέρω. Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή όφειλε να εκθέσει τους λόγους για τους οποίους έκρινε ότι η καταβολή των εν λόγω ποσών συνιστούσε ενίσχυση ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά.

78 Η Επιτροπή αμφισβητεί τη βασιμότητα του λόγου αυτού. Με την απόφαση περί κινήσεως της επίσημης διαδικασίας εξετάσεως, εξέφρασε σοβαρές αμφιβολίες ως προς τη συμβατότητα της εν λόγω ενισχύσεως με την κοινή αγορά. Παρά τα όσα αναγγέλθηκαν με το έγγραφο της 20ής Νοεμβρίου 2003, ούτε οι ελληνικές αρχές ούτε η προσφεύγουσα υπέβαλαν στην Επιτροπή παρατηρήσεις ως προς τα ποσά αυτά κατά τη διοικητική διαδικασία. Εξάλλου, η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να γνωρίζει ποια στοιχεία διαβίβασε η προσφεύγουσα στις ελληνικές αρχές. Επιπλέον, η Επιτροπή ενέκρινε όλα τα ποσά που αφορούσαν το διάστημα από τις 11 έως τις 14 Σεπτεμβρίου 2001, για τα οποία οι ελληνικές αρχές παρέθεσαν εξηγήσεις με το έγγραφο της 20ής Νοεμβρίου 2003. Υπό τις συνθήκες αυτές, η προσφεύγουσα δεν μπορεί να προσάπτει στην Επιτροπή ότι δεν μελέτησε με δική της πρωτοβουλία στοιχεία που θα μπορούσαν να δικαιολογήσουν, συναφώς, την υιοθέτηση διαφορετικής απόψεως από αυτή που διατύπωσε με την ανακοίνωση της 10ης Οκτωβρίου 2001 και με την απόφαση περί κινήσεως της επίσημης διαδικασίας εξετάσεως.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

79 Υπενθυμίζεται ότι η επιβαλλόμενη από το άρθρο 253 ΕΚ αιτιολογία πρέπει να είναι προσαρμοσμένη στη φύση της οικείας πράξεως και να διαφαίνεται από αυτήν κατά τρόπο σαφή και μη διφορούμενο η συλλογιστική της κοινοτικής αρχής που εκδίδει την προσβαλλόμενη πράξη, κατά τρόπο που να καθιστά δυνατό στους ενδιαφερομένους να γνωρίζουν τους λόγους που δικαιολογούν τη λήψη του μέτρου και στο αρμόδιο δικαιοδοτικό όργανο να ασκεί τον έλεγχό του. Η υποχρέωση αιτιολογήσεως πρέπει να εκτιμάται αναλόγως των περιστάσεων της συγκεκριμένης περιπτώσεως, και ιδίως του περιεχομένου της πράξεως, της φύσεως των προβαλλόμενων λόγων και του συμφέροντος που ενδέχεται να έχουν προς παροχή διευκρινίσεων οι αποδέκτες ή άλλα πρόσωπα τα οποία η πράξη αφορά άμεσα και ατομικά. Η αιτιολογία δεν απαιτείται να εξειδικεύει όλα τα ουσιώδη πραγματικά και νομικά στοιχεία, καθόσον το ζήτημα αν η αιτιολογία μιας πράξεως ικανοποιεί τις επιταγές του άρθρου 253 ΕΚ πρέπει να εκτιμάται όχι μόνο βάσει της διατυπώσεώς της, αλλά και του πλαισίου στο οποίο εντάσσεται καθώς και του συνόλου των κανόνων δικαίου που διέπουν το σχετικό θέμα (απόφαση του Πρωτοδικείου της 26ης Φεβρουαρίου 2002, Τ-323/99, INMA και Itainvest κατά Επιτροπής, Συλλογή 2002, σ. II-545, σκέψη 55).

80 Εν προκειμένω, από τις αιτιολογικές σκέψεις 21, 49 και 50 της προσβαλλομένης αποφάσεως, σε συνδυασμό με τα άρθρα της 1, 2 και 4, προκύπτει ότι η Επιτροπή κατέληξε ότι η καταβολή των ποσών για την αποκατάσταση των ζημιών που αφορούσαν το δίκτυο της προσφεύγουσας εκτός Βορείου Ατλαντικού και Ισραήλ καθώς και των ποσών των οποίων γίνεται μνεία στη σκέψη 5, δεύτερη έως τέταρτη, όγδοη και ένατη περίπτωση, ανωτέρω, συνιστούσαν ενίσχυση ασυμβίβαστη προς την κοινή αγορά και ότι η Ελληνική Δημοκρατία έπρεπε να ζητήσει την επιστροφή τους. Διαπιστώνεται ότι η προσβαλλομένη απόφαση ουδόλως εκθέτει τους λόγους για τους οποίους η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα αυτό.

81 Η παράλειψη αυτή είναι ακόμη πιο ανεξήγητη λαμβανομένου υπόψη του ότι η Επιτροπή εκθέτει διεξοδικά τα ποσά αυτά στην αιτιολογική σκέψη 21 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η οποία αφορά τη διεξαγωγή της διοικητικής διαδικασίας.

82 Επιπλέον, μολονότι είναι αληθές ότι η Επιτροπή επισήμανε με το σημείο 36 της αποφάσεως περί κινήσεως της επίσημης διαδικασίας εξετάσεως ότι, όσον αφορά το εκτός Βορείου Ατλαντικού και Ισραήλ δίκτυο, η αποζημίωση έπρεπε να περιοριστεί

στις ζημίες που αφορούσαν την ακύρωση εισιτηρίων λόγω της ματαιώσεως πτήσεως ανταποκρίσεως προς ή από χώρο κλειστό στην εναέρια κυκλοφορία, γεγονός παραμένει ότι οι ελληνικές αρχές είχαν κατ' ουσίαν αμφισβητήσει την εκτίμηση αυτή. Πράγματι, από τα σημεία Ι.1 και Ι.2 του εγγράφου της 24ης Σεπτεμβρίου 2002 (βλ. σκέψη 5 ανωτέρω) προκύπτει ότι, κατά τις ελληνικές αρχές, το εύρος των επιπτώσεων που διαπιστώθηκαν σε ολόκληρο το δίκτυο επέβαλλε να ληφθούν οι επιπτώσεις αυτές υπόψη στο σύνολο του δικτύου προκειμένου να υπολογισθεί η ζημία που οφειλόταν άμεσα στα έκτακτα γεγονότα. Συνεπώς, η Επιτροπή όφειλε να εκθέσει με την προσβαλλομένη απόφαση την τελική της εκτίμηση ως προς τα ποσά της εν λόγω ενισχύσεως.

83 Επιπλέον, μολονότι είναι αληθές ότι, με το σημείο 41, στοιχείο δ΄, της αποφάσεως περί κινήσεως της επίσημης διαδικασίας εξετάσεως, η Επιτροπή ζήτησε από τις ελληνικές αρχές να προσκομίσουν πληροφοριακά στοιχεία αποδεικνύοντα την αιτιώδη συνάφεια μεταξύ των ζημιών των οποίων γίνεται μνεία στη σκέψη 5, δεύτερη έως τέταρτη, όγδοη και ένατη περίπτωση, ανωτέρω, και του κλεισίματος του εναερίου χώρου, γεγονός παραμένει ότι οι ελληνικές αρχές επέμειναν, με το έγγραφο της 20ής Νοεμβρίου 2003, ότι ήταν αναγκαία η έγκριση των σχετικών ποσών. Συνεπώς, η Επιτροπή όφειλε να εκθέσει, με την προσβαλλομένη απόφαση, την τελική της εκτίμηση και ως προς αυτά τα ποσά ενισχύσεως.

84 Το επιχείρημα το οποίο η Επιτροπή προέβαλε κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, ότι δηλαδή η αιτιολογία που αφορούσε τα ποσά ενισχύσεως τα οποία αφορά ο υπό κρίση λόγος ακυρώσεως περιέχεται στην αιτιολογική σκέψη 59 της προσβαλλομένης αποφάσεως, κατά το μέτρο που η σκέψη αυτή παραπέμπει στην ανακοίνωση της 10ης Οκτωβρίου 2001 και αναφέρεται στην έλλειψη εκτάκτου γεγονότος μετά τις 14 Σεπτεμβρίου 2001, δεν μπορεί να γίνει δεκτό. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την πρώτη περίοδο της εν λόγω αιτιολογικής σκέψεως, «[η] Επιτροπή κρίνει [...] ότι το καθεστώς δεν συμβιβάζεται με τη Συνθήκη ως προς το τμήμα που αφορά τις ημερομηνίες μετά τις 14 Σεπτεμβρίου 2001, και ιδιαίτερα για τις δαπάνες τις οποίες παρουσίασε η [Ελληνική Δημοκρατία] αναφορικά με [την προσφεύγουσα] για την περίοδο μετά τις 14 Σεπτεμβρίου 2001[, οι οποίες] ανέρχονται [...] σε [...] περίπου 1 464 569 ευρώ[,] λαμβάνοντας υπόψη όχι μόνο την υπέρβαση της περιόδου που προβλέπεται στο σημείο 35 της ανακοίνωσης της 10ης Οκτωβρίου 2001, αλλά επίσης και κυρίως την απουσία έκτακτου γεγονότος και τη μεταβολή της φύσης της αποζημιωτέας απώλειας που προκάλεσε η χρονική αυτή υπέρβαση».

85 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, με την περίοδο αυτή, η Επιτροπή συνοψίζει την εκτίμηση που εκτίθεται στις αιτιολογικές σκέψεις 51 έως 58 της προσβαλλομένης αποφάσεως. Οι σκέψεις αυτές αφορούν τις ζημίες που προκλήθηκαν στο δίκτυο του Βορείου

Ατλαντικού της προσφεύγουσας και όχι τις προκληθείσες στο υπόλοιπο δίκτυό της ούτε τις συγκεκριμένες ζημίες των οποίων γίνεται μνεία στη σκέψη 5, δεύτερη έως τέταρτη, όγδοη και ένατη περίπτωση, ανωτέρω. Υπό τις συνθήκες αυτές, η εν λόγω αιτιολογική σκέψη δεν μπορεί να ερμηνευθεί ως αφορώσα και τα τελευταία αυτά ποσά.

86 Εξάλλου, επισημαίνεται ότι η επιχειρηματολογία που προέβαλε η Επιτροπή για να αμφισβητήσει το βάσιμο του υπό κρίση λόγου (βλ. σκέψη 78, ανωτέρω) αφορά την περίπτωση κατά την οποία, με την απόφαση που κηρύσσει μια ενίσχυση ασυμβίβαστη προς την κοινή αγορά, η Επιτροπή εκθέτει συλλογιστική βασιζόμενη στα στοιχεία τα οποία της υπέβαλαν το οικείο κράτος μέλος ή οι ενδιαφερόμενοι. Πράγματι, σε μια τέτοια περίπτωση, δεν θα μπορούσε να προσαφθεί στην Επιτροπή ότι δεν έλαβε υπόψη τυχόν πραγματικά ή νομικά στοιχεία που θα μπορούσαν να της είχαν προσκομιστεί κατά τη διοικητική διαδικασία, αλλά δεν της προσκομίστηκαν (απόφαση Fleuren Compost κατά Επιτροπής, προπαρατεθείσα στη σκέψη 55, σκέψη 49). Αντιθέτως προς την κατάσταση αυτή, η προσβαλλομένη απόφαση ουδόλως εκθέτει τους λόγους που θα μπορούσαν να στηρίξουν το διατακτικό της ως προς τις ζημίες οι οποίες παρατίθενται στη σκέψη 80, ανωτέρω.

87 Επομένως, η προσβαλλομένη απόφαση πρέπει να ακυρωθεί και λόγω ελλείψεως αιτιολογίας, καθόσον κηρύσσει ασυμβίβαστες προς την κοινή αγορά, πρώτον, τις ενισχύσεις που καταβλήθηκαν στην προσφεύγουσα για τις ζημίες που αφορούσαν το εκτός Βορείου Ατλαντικού και Ισραήλ δίκτυό της και, δεύτερον, τις ενισχύσεις που αφορούσαν την απώλεια εσόδων από τη μεταφορά φορτίου, τις δαπάνες λόγω της καταστροφής ευπαθών εμπορευμάτων, τις πρόσθετες δαπάνες ελέγχων ασφαλείας των εμπορευμάτων, τις δαπάνες λόγω υπερωριών των εργαζομένων και τις περαιτέρω δαπάνες λήψεως έκτακτων μέτρων ασφαλείας.

88 Υπό τις συνθήκες αυτές, δεν συντρέχει λόγος εξετάσεως του δευτέρου σκέλους του πρώτου λόγου ακυρώσεως, αντλούμενου από πρόδηλο σφάλμα εκτιμήσεως ως προς τις ζημίες που αφορούν το υπόλοιπο δίκτυο της προσφεύγουσας (βλ. σκέψη 75 ανωτέρω).

89 Κατόπιν όλων των ανωτέρω, πρέπει, πρώτον, να ακυρωθεί η προσβαλλομένη απόφαση κατά το μέτρο που η Επιτροπή κήρυξε ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά τις ενισχύσεις που καταβλήθηκαν στην προσφεύγουσα για τις ζημίες που οφείλονταν στη ματαίωση της πτήσεως της 15ης Σεπτεμβρίου 2001 με προορισμό τον Καναδά

και για τις ζημίες των οποίων γίνεται μνεία στη σκέψη 87, ανωτέρω, και διέταξε την ανάκτηση των ενισχύσεων αυτών και, δεύτερον, να απορριφθεί η προσφυγή κατά τα λοιπά.

Επί των δικαστικών εξόδων

90 Κατά το άρθρο 87, παράγραφος 3, του Κανονισμού Διαδικασίας του, το Πρωτοδικείο το Πρωτοδικείο μπορεί να κατανείμει τα έξοδα ή να αποφασίσει ότι κάθε διάδικος φέρει τα δικαστικά του έξοδα σε περίπτωση μερικής ήττας των διαδίκων. Υπό τις συνθήκες της υπό κρίση υποθέσεως, πρέπει να κριθεί ότι έκαστος διάδικος φέρει τα δικαστικά του έξοδα.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ (όγδοο τμήμα)

αποφασίζει:

1) Ακυρώνει τα άρθρα 1 και 2 της αποφάσεως Ε (2006) 1580 τελικό της Επιτροπής, της 26ης Απριλίου 2006, σχετικά με το καθεστώς κρατικής ενίσχυσης C 39/2003 (πρώην NN 119/2002) το οποίο έθεσε σε εφαρμογή η Ελληνική Δημοκρατία υπέρ των αερομεταφορέων λόγω των ζημιών που υπέστησαν από τις 11 έως τις 14 Σεπτεμβρίου 2001, κατά το μέτρο που κηρύσσουν ασυμβίβαστες προς την κοινή αγορά τις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στην Ολυμπιακή Αεροπορία Υπηρεσίες ΑΕ, πρώτον, για τις ζημίες που οφείλονται στη ματαίωση της πτήσεως της 15ης Σεπτεμβρίου 2001 με προορισμό τον Καναδά, δεύτερον, για τις ζημίες που αφορούν το εκτός Βορείου Ατλαντικού και Ισραήλ δίκτυό της και, τρίτον, για απώλεια εσόδων από τη μεταφορά φορτίου, για δαπάνες λόγω της καταστροφής ευπαθών

εμπορευμάτων, για πρόσθετες δαπάνες ελέγχων ασφαλείας των εμπορευμάτων, για δαπάνες λόγω υπερωριών των εργαζομένων και για περαιτέρω δαπάνες λήψεως έκτακτων μέτρων ασφαλείας.

2) Ακυρώνει το άρθρο 4 της αποφάσεως Ε (2006) 1580 τελικό, κατά το μέτρο που διατάσσει την ανάκτηση των ενισχύσεων των οποίων γίνεται μνεία στο προηγούμενο σημείο του διατακτικού.

3) Απορρίπτει την προσφυγή κατά τα λοιπά.

4) Κάθε διάδικος φέρει τα δικαστικά του έξοδα.

Martins Ribeiro Παπασάββας Dittrich

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 25 Ιουνίου 2008.

Ο Γραμματέας Η Πρόεδρος

E. Coulon M. E. Martins Ribeiro

Πίνακας περιεχομένων

Ιστορικό της διαφοράς ..... II - 1094

Η προσβαλλόμενη απόφαση ..... II - 1098

Διαδικασία και αιτήματα των διαδίκων ..... II - 1100

Σκεπτικό ..... II - 1101

1. Επί του πρώτου λόγου ακυρώσεως, που αντλείται από παράβαση του άρθρου 87, παράγραφος 2, στοιχείο β΄, ΕΚ ..... II - 1102

Επιχειρήματα της προσφεύγουσας ..... II - 1102

Επί των ζημιών που αφορούν το δίκτυο της προσφεύγουσας στον Βόρειο Ατλαντικό ..... II - 1103

Επί των ζημιών που αφορούν το υπόλοιπο δίκτυο της προσφεύγουσας ..... II - 1105

Επιχειρήματα της Επιτροπής ..... II - 1107

Επί των ζημιών που αφορούν το δίκτυο του Βορείου Ατλαντικού της προσφεύγουσας ..... II - 1108

Επί των ζημιών που αφορούν το υπόλοιπο δίκτυο της προσφεύγουσας ..... II - 1109

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου ..... II - 1110

Επί των ζημιών που αφορούν το δίκτυο της προσφεύγουσας στον Βόρειο Ατλαντικό ..... II - 1112

— Επί της πτήσεως μετ' επιστροφής προς Νέα Υόρκη που είχε αρχικώς προβλεφθεί για τις 15 Σεπτεμβρίου 2001 ..... II - 1112

— Επί των δύο πτήσεων μετ' επιστροφής προς Τορόντο μέσω Μόντρεαλ που είχαν αρχικώς προβλεφθεί για τις 15 και τις 16 Σεπτεμβρίου 2001 ..... II - 1114

— Επί των «ferry flights» ..... II - 1117

Επί των ζημιών που αφορούν το υπόλοιπο δίκτυο της προσφεύγουσας ..... II - 1117

2. Επί του δευτέρου λόγου ακυρώσεως, που αντλείται από έλλειψη αιτιολογίας ..... II - 1118

Επιχειρήματα των διαδίκων ..... II - 1118

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου ..... II - 1119

Επί των δικαστικών εξόδων ..... II - 1122