WYROK SĄDU PIERWSZEJ INSTANCJI (ósma izba)

z dnia 25 czerwca 2008 r. *

W sprawie T-268/06

Olympiaki Aeroporia Ypiresies AE, z siedzibą w Atenach (Grecja), reprezentowana przez adwokata P. Anestisa, T. Soamesa oraz G. Goeteyna, solicitors, adwokatów S. Mavrogenisa oraz M. Pinta de Lemosa Fermiana Rata,

strona skarżąca,

przeciwko

Komisji Wspólnot Europejskich, reprezentowanej przez E. Righini oraz I. Chatzigiannisa, działających w charakterze pełnomocników,

strona pozwana,

mającej za przedmiot stwierdzenie nieważności decyzji Komisji C(2006) 1580 wersja ostateczna z dnia 26 kwietnia 2006 r. w sprawie systemu pomocy państwa C 39/2003 (ex NN 119/2002), której Grecja udzieliła przewoźnikom lotniczym w związku ze stratami poniesionymi przez nich w okresie od dnia 11 do dnia 14 września 2001 r.,

* Język postępowania: grecki.

SĄD PIERWSZEJ INSTANCJI
WSPÓLNOT EUROPEJSKICH (ósma izba),

w składzie: M.E. Martins Ribeiro, prezes, S. Papasavvas (sprawozdawca) i A. Dittrich, sędziowie,

sekretarz: C. Kantza, administrator,

uwzględniając procedurę pisemną i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 7 grudnia 2007 r.,

wydaje następujący

Wyrok

Okoliczności powstania sporu

1 Komunikatem COM(2001) 574 wersja ostateczna z dnia 10 października 2001 r. (zwanym dalej „komunikatem z dnia 10 października 2001 r.") Komisja powiadomiła Parlament Europejski i Radę o dokonanej przez siebie ocenie następstw, jakie pociągnęły za sobą dla przemysłu i transportu lotniczego zamachy, które miały miejsce w Stanach Zjednoczonych w dniu 11 września 2001 r.

2 W odniesieniu do reguł pomocy państwa Komisja w komunikacie z dnia 10 października 2001 r. uznała, że art. 87 ust. 2 lit. b) WE umożliwia zaradzenie pewnym trudnościom, przed którym, z powodu wydarzeń z dnia 11 września 2001 r., stanęli przewoźnicy lotniczy. Uwzględniając nadzwyczajny charakter tych zdarzeń, to postanowienie traktatowe może, zgodnie z tym komunikatem, stanowić podstawę do zezwolenia, po spełnieniu pewnych warunków, na wypłacenie odszkodowania, po pierwsze, za koszty spowodowane zamknięciem na cztery dni (od dnia 11 do dnia 14 września 2001 r.) amerykańskiej przestrzeni powietrznej, a także, po drugie, za dodatkowe koszty ubezpieczenia (pkt 28–41 komunikatu z dnia 10 października 2001 r.).

3 W odniesieniu do warunków, po których spełnieniu można zezwolić na wypłacenie odszkodowania, komunikat z dnia 10 października 2001 r. wyjaśnia, że odszkodowanie to musi być wypłacane w niedyskryminacyjny sposób, że może ono dotyczyć jedynie tych kosztów, które zostały poniesione pomiędzy dniem 11 a 14 września 2001 r., a jego kwota musi zostać obliczona w dokładny i obiektywny sposób, zgodnie z zaproponowaną przez Komisję specjalną metodologią.

4 Skierowanym do wszystkich państw członkowskich pismem z dnia 14 listopada 2001 r. Komisja dostarczyła dodatkowych wyjaśnień dotyczących obliczania kwoty odszkodowania do wypłacenia wszystkim przewoźnikom lotniczym.

5 W następstwie wymiany korespondencji, która nastąpiła między grudniem 2001 r. a lipcem 2002 r., władze greckie pismem z dnia 24 września 2002 r. poinformowały Komisję o szczegółowych zasadach obliczania odszkodowania skarżącej, Olympiaki Aeroporia Ypiresies AE, szkód poniesionych przez nią w następstwie rozpatrywanych zdarzeń. W piśmie tym odszkodowanie to zostało przedstawione w następujący sposób:

— 4 079 237 EUR z tytułu utraconych przychodów w dziedzinie transportu pasażerskiego w całej sieci skarżącej, z której to kwoty 1 212 032 EUR dotyczyło jej sieci poza Atlantykiem Północnym;

— 278 797 EUR z tytułu utraconych przychodów w dziedzinie transportu towarowego;

— 17 608 EUR z tytułu kosztów zniszczenia towarów wrażliwych;

— 41 086 EUR z tytułu dodatkowych kosztów kontroli bezpieczeństwa towarów;

— 37 469 EUR z tytułu kosztów odwołania lotu OA 411 do Nowego Jorku (Stany Zjednoczone) oraz kosztów anulowania lotu powrotnego OA 412 do Aten (Grecja) w dniu 11 września 2001 r.;

— 13 550 EUR z tytułu kosztów związanych z wylądowaniem w Halifaksie (Kanada) i przebywaniem tam w dniach od 11 do 15 września 2001 r. samolotu, którego początkowym portem przeznaczenia było Toronto (Kanada);

— 478 357 EUR z tytułu kosztów poniesionych z powodu zorganizowania „ferry flights" (specjalnych lotów, które miały miejsce w dniach 18, 20 i 26 września 2001 r., aby umożliwić powrót pasażerów do Stanów Zjednoczonych i Kanady);

— 146 735 EUR z tytułu kosztów związanych z dodatkowym czasem pracy personelu oraz noclegami pasażerów i dodatkowego personelu odpowiedzialnego za sprawy bezpieczeństwa;

— 14 673 EUR z tytułu kosztów związanych z dodatkowymi, mającymi pilny charakter, środkami bezpieczeństwa.

6 Z łącznej sumy tych kwot odjęto następnie 278 797 EUR z tytułu paliwa, które zostałoby zużyte, gdyby program lotów był realizowany bez zakłóceń. Ostateczna kwota 4 827 586,21 EUR została wypłacona skarżącej już w lipcu 2002 r., na podstawie art. 45 ust. 17 ustawy nr 2992/2002 (FEK A' 54/20.3.2002) oraz rozporządzenia ministerialnego z dnia 27 maja 2002 r. (FEK B' 682/31.5.2002).

7 Pismem z dnia 27 maja 2003 r. Komisja powiadomiła Republikę Grecką o decyzji o wszczęciu w przedmiocie wskazanych środków postępowania przewidzianego w art. 88 ust. 2 WE (zwaną dalej „decyzją o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego") i wezwała władze greckie do dostarczenia jej pewnych dokumentów oraz dodatkowych wyjaśnień. Wezwała ona ponadto strony zainteresowane do przedstawienia jej ich uwag w terminie miesiąca począwszy od daty publikacji w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* (Dz.U. 2003, C 199, s. 3) decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego.

8 Władze greckie przedstawiły swe uwagi Komisji w piśmie z dnia 20 listopada 2003 r. Zgodnie z tym pismem rzeczywista szkoda poniesiona z powodu anulowania siedmiu lotów w obie strony zaplanowanych w dniach od 11 do 14 września 2001 r. do Nowego Jorku, Tel-Awiwu (Izrael), Toronto przez Montreal (Kanada) i do Bostonu (Stany Zjednoczone) wynosi 1 921 203,20 EUR. Kwota ta nie obejmuje strat zarejestrowanych wskutek anulowania biletów na inne loty, skorelowane z tymi, które zostały anulowane. W odniesieniu do kosztów związanych z lotem samolotu, który w dniu 11 września wylądował w Halifaksie zamiast w Toronto, władze greckie stanęły na stanowisku, że wynoszą one 38 056 EUR. W odniesieniu do kosztów odwołania lotu do Nowego Jorku w dniu 11 września 2001 r. władze greckie przeszacowały ich wysokość na 3 421 EUR. W odniesieniu do anulowania trzech lotów w obie strony do Nowego Jorku i Toronto przez Montreal w dniach 15 i 16 września 2001 r. władze greckie podkreśliły, że poniesione szkody były bezpośrednio związane z zamknięciem przestrzeni powietrznej w dniach od 11 do 14 września i wynoszą 977 257 EUR. W odniesieniu do „ferry flights" władze greckie wyjaśniły, że chodzi tu o lot do Nowego Jorku, który miał miejsce w dniu 18 września 2001 r., oraz o dwa loty do Toronto przez Montreal, które miały miejsce w dniach 20 i 26 września 2001 r. Szkoda spowodowana nadzwyczajnym charakterem tych lotów, który pociągnął za sobą brak pasażerów na loty powrotne do Aten, wynosi 487 312,17 EUR. W opinii władz greckich szkoda ta powinna zostać uznana za bezpośrednio związaną ze zdarzeniami z dnia 11 września 2001 r.

9 W tych okolicznościach greckie ministerstwo transportu i komunikacji zwróciło się do Komisji o zatwierdzenie, tytułem odszkodowania za szkody bezpośrednio związane z zamachami z dnia 11 września 2001 r., kwoty 3 770 717,70 EUR, a także kwot, o których mowa w pkt 5 tiret od drugiego do dziewiątego powyżej. W odniesieniu do tych ostatnich władze greckie zapowiedziały, że wkrótce przedstawią odpowiednie dowody.

10 Pismem z dnia 15 marca 2004 r. Komisja przypomniała władzom greckim, że nie dostarczyły one jeszcze dodatkowych, zapowiedzianych w piśmie z dnia 20 listopada 2003 r., informacji i wyznaczyła im w tym celu termin dwóch tygodni.

11 Władze greckie nie spełniły tego żądania.

Zaskarżona decyzja

12 Decyzją C(2006) 1580 wersja ostateczna z dnia 26 kwietnia 2006 r. w sprawie systemu pomocy państwa C 39/2003 (ex NN 119/2002), której Grecja udzieliła przewoźnikom lotniczym w związku ze stratami poniesionymi przez nich w okresie od dnia 11 do dnia 14 września 2001 r. (zwaną dalej „zaskarżoną decyzją") Komisja zamknęła formalne postępowanie wyjaśniające, uznając w szczególności, że pomoc państwa wdrożona przez Republikę Grecką na rzecz skarżącej jest zgodna ze wspólnym rynkiem w zakresie dotyczącym odszkodowania wypłaconego za okres od dnia 11 do dnia 14 września 2001 r. do kwoty 1 962 680 EUR. Kwota ta odpowiada 1 921 203 EUR z tytułu anulowania siedmiu lotów w obie strony do Nowego Jorku, Tel-Awiwu, Toronto przez Montreal oraz do Bostonu, 38 056 EUR z tytułu wylądowania w Halifaksie oraz przebywania tam samolotu, którego początkowym portem przeznaczenia było Toronto, a także 3421 EUR z tytułu odwołania lotu do Nowego Jorku w dniu 11 września 2001 r. (motywy 49 i 50 zaskarżonej decyzji).

13 W odniesieniu natomiast do kosztów związanych z trzema lotami w obie strony do Nowego Jorku w dniu 15 września 2001 r. oraz dwoma lotami do Toronto przez Montreal w dniach 15 i 16 września 2001 r., wynoszącymi 977 257 EUR, a także w odniesieniu do wynoszących 487 312 EUR kosztów związanych z „ferry flights", Komisja wskazuje, że były one związane jedynie z pośrednimi następstwami zamachów z dnia 11 września 2001 r., które to następstwa były odczuwalne w wielu dziedzinach gospodarki światowej (motyw 58 zaskarżonej decyzji).

14 W odniesieniu w szczególności do lotu z dnia 15 września 2001 r. do Nowego Jorku motywy 53–55 zaskarżonej decyzji brzmią następująco:

„(53) Komisja stwierdza […], że sytuacja po dniu 14 września nie charakteryzowała się już zakłóceniami ruchu, choć cechowało ją ograniczone wykorzystanie linii lotniczych przez przewoźników.

(54) Dotyczy to przedstawionych przez [Republikę Grecką] środków na rzecz [skarżącej] dotyczących, po pierwsze, trzech transatlantyckich lotów w obie strony, które nie odbyły się w dniach 15 i 16 września, z których jednego portem przeznaczenia były Stany Zjednoczone, a dwóch pozostałych — Kanada, co spowodowało poniesienie [przez skarżącą] szkody w wysokości 333 000 000 drachm greckich (GRD), czyli około 977 257 EUR.

(55) W odniesieniu bowiem, w pierwszej kolejności, do braku okien czasowych w Nowym Jorku [Republika Grecka] potwierdza, że port lotniczy JFK został ponownie otwarty w dniu 14 września o godzinie 23 czasu ateńskiego i [że] tylko zwiększony popyt na okna czasowe nie pozwolił [skarżącej] na zarezerwowanie sobie jednego z takich okien. Komisja nie dostała żadnych innych informacji dotyczących nieotrzymania okien czasowych, podczas gdy inni przewoźnicy otrzymali takie okna. W każdym razie mający ogólny charakter brak możliwości lotów do Stanów Zjednoczonych nie miał już miejsca" [tłumaczenie nieoficjalne, podobnie jak wszystkie poniższe cytaty z tej decyzji].

15 Anulowanie dwóch lotów do Toronto przez Montreal było wyborem skarżącej, ponieważ albo nie dysponowała ona innymi statkami powietrznymi i zdecydowała się na zapewnienie innych zaplanowanych lotów, albo nie mogła ona przeprowadzić na czas działań związanych z kontrolą techniczną i rezerwacją okien czasowych (motyw 56 zaskarżonej decyzji).

16 W odniesieniu do „ferry flights" Komisja podkreśla, że ich zorganizowanie było też wyborem skarżącej, która powinna była domagać się odszkodowania od rządów Stanów Zjednoczonych i Kanady, ponieważ loty te odbyły się na ich wniosek (motyw 57 zaskarżonej decyzji).

17 Rozpatrywane koszty zostały zatem uznane za niekwalifikujące się do odszkodowania na podstawie art. 87 ust. 2 lit. b) WE.

18 W tych okolicznościach Komisja uznała, że wszystkie wypłacone skarżącej kwoty, które przekraczają sumę 1 962 680 EUR, stanowią pomoc niezgodną ze wspólnym rynkiem (art. 2 zaskarżonej decyzji) i nakazała Republice Greckiej ich odzyskanie (art. 4 zaskarżonej decyzji).

Postępowanie i żądania stron

19 Pismem złożonym w sekretariacie Sądu w dniu 22 września 2006 r. skarżąca wniosła niniejszą skargę.

20 Wskutek zmiany składu izb Sądu sędzia sprawozdawca został przydzielony do ósmej izby, której następnie przekazano niniejszą sprawę.

21 Skarżąca wnosi do Sądu o:

— stwierdzenie nieważności art. 1 zaskarżonej decyzji w zakresie, w jakim ustala on 1 962 680 EUR jako maksymalną kwotę odszkodowania zgodnego ze wspólnym rynkiem w odniesieniu do okresu od dnia 11 do dnia 14 września 2001 r.;

— stwierdzenie nieważności art. 2 i 4 zaskarżonej decyzji;

— obciążenie Komisji kosztami postępowania.

22 Komisja wnosi do Sądu o:

— oddalenie skargi;

— obciążenie skarżącej kosztami postępowania.

Co do prawa

23 Na poparcie swej skargi skarżąca podnosi dwa zarzuty, z których pierwszy oparty został na naruszeniu art. 87 ust. 2 lit. b) WE, a drugi — na braku uzasadnienia. Pierwszy z zarzutów dzieli się w istocie na dwie części, z których pierwsza oparta została na oczywistym błędzie w ocenie szkód związanych z północnoatlantycką

siecią skarżącej, a druga — na oczywistym błędzie w ocenie szkód związanych z pozostałą częścią jej sieci.

1. *W przedmiocie zarzutu pierwszego, opartego na naruszeniu art. 87 ust. 2 lit. b) WE*

Argumenty skarżącej

24 W opinii skarżącej Komisja w oczywiście błędny sposób oceniła okoliczności faktyczne sprawy oraz naruszyła art. 87 ust. 2 lit. b) WE, uznając, że szkody poniesione z powodu, po pierwsze, anulowania trzech lotów w obie strony do Nowego Jorku i Toronto przez Montreal oraz, po drugie, zorganizowania „ferry flights" nie mają bezpośredniego związku przyczynowego z zamachami z dnia 11 września 2001 r., które to zamachy spowodowały zamknięcie przestrzeni powietrznej Stanów Zjednoczonych i Kanady. Ponadto, nie uwzględniając strat, jakie zostały wyrządzone po zamachach z dnia 11 września 2001 r. w pozostałej części sieci skarżącej, Komisja popełniła błąd w ocenie szkody, jaka powstała w dniach między 11 a 15 września 2001 r.

25 Zdaniem skarżącej okoliczność, że komunikat z dnia 10 października 2001 r. wyklucza z zakresu stosowania art. 87 ust. 2 lit. b) WE szkody powstałe po dniu 14 września 2001 r., nie może określać charakteru wymaganego przez to postanowienie bezpośredniego związku przyczynowego, ani nie może zatem zwolnić Komisji z ciążącego na niej obowiązku zbadania okoliczności danego przypadku pod kątem tego postanowienia. Komisja jest bowiem związana wydanymi przez siebie w dziedzinie pomocy państwa wytycznymi i komunikatami, o ile nie odbiegają one od postanowień traktatowych i są akceptowane przez państwa członkowskie. Wykładni komunikatu z dnia 10 października 2001 r. należy w każdym razie zdaniem skarżącej dokonywać w ten sposób, że dotyczy on nie tylko szkód poniesionych w okresie zamknięcia przestrzeni powietrznej, lecz także tych szkód, które pozostają w bezpośrednim związku przyczynowym z tym zamknięciem. Wszelka inna wykładnia jest jej zdaniem sprzeczna z art. 87 ust. 2 lit. b) WE.

26 Stanowiska Komisji nie można też zdaniem skarżącej uzasadnić powołaniem się na inne decyzje, w których przyjęła ona podobny punkt widzenia. Ponadto w zakresie, w jakim szkody poniesione przez skarżącą po dniu 14 września 2001 r. są bezpośrednimi skutkami zamachów z dnia 11 września 2001 r., jej sytuacja jest odmienna od sytuacji innych przewoźników lotniczych, których ta okoliczność nie dotyczy. Wreszcie skarżąca podkreśla, że władze greckie w piśmie z dnia 24 września 2002 r. (zob. pkt 5 powyżej) zwróciły się o zatwierdzenie na podstawie art. 87 ust. 2 lit. b) WE wypłaty kwot mających na celu także odszkodowanie z tytułu szkód powstałych po dniu 14 września 2001 r. Zdaniem skarżącej Republika Grecka nigdy zatem nie podzielała restrykcyjnego stanowiska zaproponowanego przez Komisję w komunikacie z dnia 10 października 2001 r., jak świadczy o tym ustawa nr 2992/2002, ustanawiająca znacznie szerszy zakres odszkodowania.

27 Skarżąca twierdzi ponadto, iż należy zgodzić się z tym, że zamknięcie przestrzeni powietrznej stanowiło następstwo zamachów z dnia 11 września 2001 r., przy czym te ostatnie stanowiły zdarzenia nadzwyczajne w rozumieniu art. 87 ust. 2 lit. b) WE.

28 Skarżąca podważa twierdzenie Komisji, zgodnie z którym ta ostatnia przeprowadziła swą analizę na podstawie nie tylko komunikatu z dnia 10 października 2001 r., ale również przy uwzględnieniu art. 87 ust. 2 lit. b) WE. Przeciwnie, jej zdaniem, zaskarżona decyzja cechuje się automatycznym zastosowaniem kryterium, zgodnie z którym wszelkie szkody powstałe po dniu 14 września 2001 r. są pozbawione związku przyczynowego z zamachami z dnia 11 września 2001 r., będącymi powodem zamknięcia przestrzeni powietrznej. Wszystkie zaś szkody, za które skarżąca otrzymała odszkodowanie, pozostają w bezpośrednim związku przyczynowym, w rozumieniu art. 87 ust. 2 lit. b) WE, z zamachami z dnia 11 września 2001 r.

W przedmiocie szkód dotyczących północnoatlantyckiej sieci skarżącej

29 W odniesieniu do anulowania przewidzianego początkowo na dzień 15 września 2001 r. lotu w obie strony do Nowego Jorku skarżąca podkreśla, że, pomimo składanych przez nią wniosków, międzynarodowy port lotniczy im. Johna F. Kennedy'ego (JFK) przyznał jej okno czasowe nie na ten dzień, ale dopiero na dzień 16 września, co

potwierdza teleks od Federal Aviation Authority (federalnej administracji lotniczej) z dnia 14 września 2001 r. Zdaniem skarżącej jedyną przyczyną niedostępności okna czasowego był nadzwyczaj wysoki popyt ze strony przewoźników lotniczych, który nastąpił natychmiast po ponownym stopniowym otwarciu przestrzeni powietrznej i był spowodowany jej trwającym cztery dni zamknięciem. W tych okolicznościach port lotniczy JFK nie był w stanie uczynić zadość wszystkim wnioskom o okna czasowe, która to sytuacja jest porównywalna z zamknięciem dla skarżącej przestrzeni powietrznej. Okoliczność, że ten teleks nie został przedstawiony przez władze greckie w trakcie postępowania administracyjnego, nie jest zdaniem skarżącej rozstrzygająca, biorąc pod uwagę fakt, iż Komisja, stosując komunikat z dnia 10 października 2001 r., oparła swą ocenę na braku związku przyczynowego między zamachami z dnia 11 września 2001 r. a anulowaniem przewidzianego początkowo na dzień 15 września 2001 r. lotu w obie strony do Nowego Jorku.

30 W odniesieniu do anulowania lotów w obie strony do Toronto przez Montreal w dniach 15 i 16 września 2001 r. skarżąca podkreśla, że władze kanadyjskie zobowiązały statek powietrzny, który obsługiwał to połączenie w dniu 11 września 2001 r., do wylądowania w Halifaksie i pozostawania tam do dnia 15 września 2001 r. włącznie. Ten statek powietrzny mógł wrócić do Aten dopiero w dniu 16 września 2001 r. o godzinie 5.30, zaś trzy inne należące do floty skarżącej Airbusy A 340/400 — jedyne maszyny będące w stanie przelecieć Atlantyk — obsługiwały inne połączenia, co zmusiło skarżącą do anulowania lotu do Toronto przez Montreal w dniu 15 września 2001 r. Z tego samego powodu skarżąca musiała anulować lot do Toronto przez Montreal w dniu 16 września 2001 r. Z powodu unieruchomienia statku powietrznego w Halifaksie aż do dnia 15 września 2001 r. niemożliwe okazało się, aby, w celu zapewnienia tego lotu, można było dokonać szczegółowej kontroli technicznej, przygotować statek powietrzny, uprzedzić pasażerów i zarezerwować okna czasowe w portach lotniczych w Montrealu i w Toronto, biorąc pod uwagę w szczególności fakt, że władze kanadyjskie nie podały wcześniej dokładnie, o której godzinie w dniu 15 września 2001 r. statek powietrzny będzie mógł wystartować.

31 W tych okolicznościach twierdzenie Komisji, zgodnie z którym anulowanie tych dwóch lotów było wyborem skarżącej, jest w oczywisty sposób błędne. Jej zdaniem przeciwnie, anulowanie tych dwóch lotów stanowi bezpośrednie następstwo zamachów z dnia 11 września 2001 r., które spowodowały zamknięcie przestrzeni powietrznej, a zatem było ono niezależne od woli skarżącej. Anulowanie tych lotów nie było spowodowane powoływanym przez Komisję brakiem statków powietrznych, lecz było następstwem zamachów z dnia 11 września 2001 r. Związane z tym anulowaniem szkody należy zatem zdaniem skarżącej uznać za podlegające odszkodowaniu

na podstawie art. 87 ust. 2 lit. b) WE, niezależnie od tego, że powstały one w dniach 15 i 16 września 2001 r.

32 Skarżąca zauważa także, że statek powietrzny, który miał dokonać przelotu do Nowego Jorku w dniu 15 września 2001 r., nie został wykorzystany do zapewnienia lotu do Kanady, ponieważ użyto go do obsługi lotu do Nowego Jorku w dniu 16 września 2001 r. Ponadto władze kanadyjskie zezwoliły mu na loty do Kanady dopiero począwszy od dnia 16 września 2001 r. Wreszcie zdaniem skarżącej przeloty do Azji Południowo-Wchodniej i Australii są dokonywane za pomocą tego samego statku powietrznego, który zatrzymuje się w Azji i leci dalej do Australii, ostatecznego portu przeznaczenia. Cztery statki powietrzne mogą zatem obsługiwać pięć portów przeznaczenia (w Afryce, Azji Południowo-Wchodniej, Australii, Stanach Zjednoczonych i Kanadzie).

33 W odniesieniu do „ferry flights" do Nowego Jorku (w dniu 18 września 2001 r.) i do Toronto przez Montreal (w dniach 20 i 26 września 2001 r.) skarżąca podnosi, że także zorganizowanie tych lotów pozostaje w bezpośrednim związku z zamachami z dnia 11 września 2001 r. i nie było wynikiem nacisków ze strony rządów Stanów Zjednoczonych i Kanady, aby zorganizować powrót ich obywateli do ojczyzny. Spowodowana zamachami z dnia 11 września 2001 r. długość list kolejkowych na regularne loty uniemożliwiła tym pasażerom dokonanie rezerwacji na te ostatnie, co zmusiło skarżącą do zorganizowania „ferry flights".

W przedmiocie szkód dotyczących pozostałej części sieci skarżącej

34 Skarżąca podkreśla, że choć Komisja uznała wypłatę, z powodu anulowania siedmiu lotów w obie strony do Nowego Jorku, Tel-Awiwu, Toronto przez Montreal i Bostonu, kwoty 1 921 203 EUR za pomoc zgodną ze wspólnym rynkiem (zob. pkt 12 powyżej), nie zatwierdziła ona jednak odszkodowania z tytułu szkód poniesionych w pozostałej części sieci skarżącej w okresie od dnia 11 do dnia 15 września 2001 r. Szkody te zaś zdaniem skarżącej wynoszą około 1 212 032 EUR.

35 W tym względzie skarżąca przypomina, że, zgodnie z powyższymi uwagami, szkody spowodowane zakłóceniami jej programu lotów w dniu 15 września 2001 r. winny zostać uznane za kwalifikujące się do odszkodowania na podstawie art. 87 ust. 2 lit. b) WE. Za przyjęciem takiego stanowiska przemawia tak komunikat z dnia 10 października 2001 r., jak i pismo z dnia 14 listopada 2001 r. (zob. pkt 4 powyżej). Skarżąca podkreśla, że wysokość strat dotyczących reszty jej sieci wynosi połowę szkód poniesionych w sieci północnoatlantyckiej oraz w Izraelu. Nie mogą one zatem zostać pominięte tylko ze względu na arbitralne zawężenie wykładni pojęcia związku przyczynowego, jakiego dokonano w komunikacie z dnia 10 października 2001 r. Komisja powinna była w każdym razie zatwierdzić kwoty wypłacone z tytułu odszkodowania za szkody dotyczące reszty sieci skarżącej w odniesieniu do okresu od dnia 11 do dnia 14 września 2001 r.

36 W odniesieniu do elementów stanu faktycznego powołanych przez władze greckie w trakcie postępowania administracyjnego skarżąca podnosi, że nie mogła ona dokładnie znać treści pisma z dnia 20 listopada 2003 r., a w szczególności wiedzieć tego, iż władze greckie dostarczyły dodatkowych wiadomości, które nie dotyczyły całości szkód poniesionych w następstwie zdarzeń z dnia 11 września 2001 r. Ponadto rozpatrywany system pomocy został wdrożony przez władze greckie na podstawie dostarczonych im przez skarżącą informacji. Nie mogła ona także spodziewać się tego, że dokonana przez Komisję analiza zostanie oparta wyłącznie na fragmentach pisma z dnia 20 listopada 2003 r. Skarżąca zauważa także, że informacje, których przedstawienie zostało zapowiedziane przez władze greckie w piśmie z dnia 20 listopada 2003 r., dotyczyły kwot, o których mowa w pkt 17.2 decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego (ww. w pkt 5 tiret od drugiego do dziewiątego), a nie szkód dotyczących reszty sieci skarżącej, na które Komisja powołuje się w pkt 17.1 tej decyzji. Ponadto zdaniem skarżącej, z pisma z dnia 20 listopada 2003 r. jasno wynika, że nie dotyczy ono strat związanych z anulowaniem biletów na inne loty, z którymi anulowane loty były skorelowane. Aby ustalić kwotę tych strat, wystarczy odjąć kwotę, na którą powołuje się pismo z dnia 20 listopada 2003 r., od kwoty wspomnianej w piśmie z dnia 24 września 2002 r. Dostarczone przez władze greckie informacje dotyczą w każdym razie kwoty wyższej niż ta, którą w zaskarżonej decyzji uznano za zgodną ze wspólnym rynkiem.

37 Ponadto skarżąca stoi na stanowisku, że akta Komisji zawierają odpowiednie informacje o wszystkich kwotach poniesionych z powodu zamachów z dnia 11 września 2001 r. szkód, jakie zawarto w piśmie z dnia 24 września 2002 r. W tych

okolicznościach skarżąca zwraca się do Sądu o dokonanie oceny, w jakim stopniu elementy stanu faktycznego przedstawione Komisji w trakcie postępowania administracyjnego przez władze greckie są wyczerpujące z punktu widzenia dokumentów znajdujących się w aktach niniejszej sprawy.

38 Dokonana przez Komisję ocena szkód dotyczących reszty sieci skarżącej jest zatem zdaniem tej ostatniej w sposób oczywisty błędna i narusza art. 87 ust. 2 lit. b) WE.

Argumenty Komisji

39 Komisja podważa zasadność argumentów skarżącej. Wskazuje ona, że zgodnie z orzecznictwem wytyczne dotyczące dziedziny pomocy państwa wiążą ją w taki sam sposób, w jaki wiążą one zatwierdzające je państwa członkowskie. Władze greckie wielokrotnie w trakcie postępowania administracyjnego potwierdziły, że badają one przedstawione przez przewoźników lotniczych wnioski na podstawie wytycznych i komunikatu z dnia 10 października 2001 r.

40 Komisja zauważa ponadto, że, wbrew temu, co twierdzi skarżąca, dokonała ona analizy wypłaconej skarżącej pomocy nie tylko na podstawie komunikatu z dnia 10 października 2001 r., ale także z punktu widzenia art. 87 ust. 2 lit. b) WE, jak świadczy o tym motyw 59 zaskarżonej decyzji. W tym celu Komisja uwzględniła wszystkie przedstawione jej w trakcie postępowania administracyjnego elementy stanu faktycznego.

41 Komisja odrzuca zaproponowaną przez skarżącą wykładnię komunikatu z dnia 10 października 2001 r., zgodnie z którą w zakres stosowania art. 87 ust. 2 lit. b) WE mogą wchodzić też szkody powstałe po dniu 14 września 2001 r. Brzmienie komunikatu z dnia 10 października 2001 r. wyklucza bowiem taką ewentualność. W odniesieniu do uznania, że w niniejszym przypadku miało miejsce nadzwyczajne zdarzenie,

Komisja podkreśla, iż wydarzeniem takim były ataki z dnia 11 września 2001 r., a nie — będące ich następstwem zamknięcie przestrzeni powietrznej.

42 Komisja podnosi, że ani władze greckie, ani skarżąca nie przedstawiły w trakcie postępowania administracyjnego elementów stanu faktycznego świadczących o tym, iż szkody powstałe po dniu 14 września 2001 r. posiadają związek przyczynowy z zamachami z dnia 11 września 2001 r.

43 Wreszcie Komisja odrzuca argument, zgodnie z którym skarżąca znajdowała się w sytuacji odmiennej od sytuacji innych przewoźników lotniczych, którym nie przyznano pomocy w kwotach odpowiadających szkodom powstałym po dniu 14 września 2001 r.

W przedmiocie szkód dotyczących północnoatlantyckiej sieci skarżącej

44 W odniesieniu do anulowania lotu w obie strony do Nowego Jorku w dniu 15 września 2001 r. Komisja podkreśla, że, wbrew temu, o czym zawiadomiły władze greckie w piśmie z dnia 20 listopada 2003 r., w trakcie postępowania administracyjnego nie przedstawiły one dowodów wykazujących brak możliwości zarezerwowania okna czasowego w porcie lotniczym JFK. W tych okolicznościach Komisja ponawia ocenę, której dokonała w motywie 55 zaskarżonej decyzji. Teleks od Federal Aviation Authority (zob. pkt 29 powyżej) został przedstawiony po raz pierwszy przed Sądem, a w każdym razie nie dotyczy on dnia 15 września 2001 r. ani nie pozwala na wyjaśnienie, dlaczego skarżącej nie udało się zarezerwować okna czasowego w sytuacji, gdy innym przewoźnikom lotniczym się to powiodło.

45 W odniesieniu do lotów w obie strony do Toronto przez Montreal w dniach 15 i 16 września 2001 r. Komisja podnosi, że niedostateczna ilość statków powietrznych jest problemem, który dotyka przewoźników lotniczych codziennie i nie może ona zatem zostać uznana za nadzwyczajne zdarzenie w rozumieniu art. 87 ust. 2 lit. b) WE. Komisja nie dysponuje dowodami wskazującymi na wymagany związek

przyczynowy ze zdarzeniami z dnia 11 września 2001 r. Argumentacja skarżącej jest w każdym razie wewnętrznie sprzeczna ze względu na to, że wyjaśnia ona, iż anulowała lot do Nowego Jorku w dniu 11 września 2001 r., nie wykorzystując jednak statku powietrznego, który dokonałby tego przelotu, do zabezpieczenia lotu do Kanady. Ponadto Komisja zastanawia się, jak to było możliwe, że w tym okresie skarżąca musiała zapewnić loty do Afryki, Azji Południowo-Wchodniej, Australii, Kanady i Ameryki, jeśli dysponowała tylko czterema statkami powietrznymi.

46 W odniesieniu do „ferry flights" Komisja podkreśla, że ich zorganizowanie stanowiło decyzję gospodarczą podjętą przez skarżącą w następstwie wniosków złożonych przez rządy Stanów Zjednoczonych i Kanady. Okoliczności te zaś nie są porównywalne z nadzwyczajnym zdarzeniem w rozumieniu art. 87 ust. 2 lit. b) WE, którego wykładnia, jako postanowienia ustanawiającego odstępstwa od zakazu przyznawania pomocy państwa, winna być dokonywana w sposób ścisły. Ponadto władze greckie nie przedstawiły żadnych elementów stanu faktycznego wskazujących na związek przyczynowy między zamachami z dnia 11 września 2001 r. a zorganizowaniem tych lotów.

W przedmiocie szkód dotyczących pozostałej części sieci skarżącej

47 Komisja podkreśla, że przedstawiła ona Sądowi całość jej korespondencji z władzami greckimi oraz dowody, którymi dysponowała w momencie wydawania zaskarżonej decyzji. Podnosi ona, że władze greckie nie dostarczyły w trakcie postępowania administracyjnego żadnych informacji dotyczących sieci skarżącej poza tymi dotyczącymi lotów do lub ze Stanów Zjednoczonych lub Kanady. Informacje dostarczone w piśmie z dnia 24 września 2002 r. są bowiem w tym względzie niewystarczające, podczas gdy władze zapowiedziały przedstawienie dotyczących ich dokumentów w piśmie z dnia 20 listopada 2003 r. (zob. pkt 9 powyżej), czego jednak nie dokonały. Komisja przypomina ponadto, że skarżąca miała prawo — jako strona zainteresowana wezwana do tego w decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego — do polegającego na przedstawieniu uwag uczestnictwa w tym postępowaniu (zob. pkt 7 powyżej). Biorąc pod uwagę, że skarżąca nie przedstawiła w trakcie formalnego postępowania wyjaśniającego żadnych uwag, jedyne, co mogła uczynić Komisja, było wydanie zaskarżonej decyzji na podstawie posiadanych przez nią informacji.

48 Zdaniem Komisji z powyższego wynika, że pierwszy zarzut winien zostać w całości oddalony.

Ocena Sądu

49 W pierwszej kolejności należy przypomnieć, że nadzwyczajny w rozumieniu art. 87 ust. 2 lit. b) WE charakter zdarzeń z dnia 11 września 2001 r. jest w niniejszym przypadku niepodważalny (zob. pkt 2 powyżej). Ponadto z pkt 35 komunikatu z dnia 10 października 2001 r., zgodnie z którym „koszty będące bezpośrednim następstwem zamknięcia amerykańskiej przestrzeni powietrznej w dniach od 11 do 14 września 2001 r. stanowią bezpośrednie następstwa zdarzeń z dnia 11 września 2001 r.", a także z motywu 51 zaskarżonej decyzji, w którym przypomniano „charakter »nadzwyczajnego zdarzenia«, jaki miało zamknięcie przestrzeni powietrznej Stanów Zjednoczonych w dniach od 11 do 14 września 2001 r.", wynika, że za nadzwyczajne zdarzenia uznano nie tylko zamachy, ale także zamknięcie przestrzeni powietrznej. W tych okolicznościach, w kwestiach podniesionych w niniejszym sporze należy jedynie sprawdzić, czy istnieje bezpośredni związek przyczynowy między tymi zdarzeniami a podnoszonymi przez skarżącą szczególnymi szkodami.

50 Po drugie, w odniesieniu do zakresu stosowania w ramach niniejszego sporu komunikatu z dnia 10 października 2001 r., należy przypomnieć, że, zgodnie z dobrze utrwalonym orzecznictwem, Komisja jest związana wydanymi przez siebie w dziedzinie pomocy państwa wytycznymi i komunikatami, o ile nie odbiegają one od postanowień traktatowych i są akceptowane przez państwa członkowskie (zob. wyrok Trybunału z dnia 26 września 2002 r. w sprawie C-351/98 Hiszpania przeciwko Komisji, Rec. s. I-8031, pkt 53, i przytoczone tam orzecznictwo). Te wytyczne i komunikaty wiążą w pierwszej kolejności samą Komisję (wyrok Trybunału z dnia 13 lutego 2003 r. w sprawie C-409/00 Hiszpania przeciwko Komisji, Rec. s. I-1487, pkt 69).

51 Należy też podkreślić, że art. 87 ust. 2 WE dotyczy pomocy, która jest prawnie zgodna ze wspólnym rynkiem, pod warunkiem że spełnia ona pewne przesłanki. Wynika z tego, że jeśli te przesłanki są spełnione, Komisja jest zobowiązana do uznania takiej pomocy za zgodną ze wspólnym rynkiem, nie posiadając w tym zakresie żadnych

uprawnień dyskrecjonalnych (zob. podobnie wyrok Trybunału z dnia 17 września 1980 r. w sprawie 730/79 Philip Morris przeciwko Komisji, Rec. s. 2671, pkt 17).

52 Ponadto z uwagi na to, iż art. 87 ust. 2 lit. b) WE stanowi odstępstwo od ustanowionej w art. 87 ust. 1 WE ogólnej zasady niezgodności pomocy państwa ze wspólnym rynkiem, jego wykładnia powinna być dokonywana w sposób ścisły. Zgodnie zatem z tym postanowieniem mogą być naprawione jedynie szkody ekonomiczne bezpośrednio spowodowane klęskami żywiołowymi lub innymi zdarzeniami nadzwyczajnymi. Musi więc istnieć bezpośredni związek między szkodami spowodowanymi nadzwyczajnymi zdarzeniami a pomocą państwa, a także konieczne jest możliwie dokładne oszacowanie poniesionych szkód (zob. wyrok Trybunału z dnia 23 lutego 2006 r. w sprawach połączonych C-346/03 i C-529/03 Atzeni i in., Zb.Orz. s. I-1875, pkt 79, i przytoczone tam orzecznictwo).

53 Wynika z tego, że, w przypadku gdy środek pomocowy spełnia wyliczone w poprzednim punkcie przesłanki, musi on zostać uznany za zgodny ze wspólnym rynkiem, nawet jeśli w wydanym wcześniej komunikacie w przedmiocie takiego środka Komisja zajęła odmienne stanowisko. A zatem, choć zgodnie z komunikatem z dnia 10 października 2001 r. odszkodowanie wypłacone na podstawie art. 87 ust. 2 lit. b) WE może dotyczyć jedynie kosztów poniesionych pomiędzy dniem 11 a 14 września 2001 r., pomoc stanowiąca odszkodowanie za szkodę powstałą po dniu 14 września 2001 r., lecz dokładniej obliczoną i pozostającą w bezpośrednim związku przyczynowym z nadzwyczajnym zdarzeniem, powinna zostać uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem. Komisja w każdym razie nie stwierdziła, że kwoty związane ze szkodami powstałymi po dniu 14 września 2001 r. nie kwalifikują się do odszkodowania na podstawie art. 87 ust. 2 lit. b) WE z tego tylko względu, iż powstały one po tej dacie, lecz zbadała także, czy między rozpatrywanymi zdarzeniami a tymi szkodami istnieje związek przyczynowy (zob. pkt 60 poniżej).

54 Należy zatem oddalić argumentację Komisji, zgodnie z którą Republika Grecka wyraźnie zaakceptowała ustanowioną w pkt 35 komunikatu z dnia 10 października 2001 r. zasadę, zgodnie z którą rekompensata wypłacona na podstawie art. 87 ust. 2 lit. b) WE może dotyczyć jedynie kosztów poniesionych w dniach od 11 do 14 września 2001 r. Choć bowiem prawdą jest, że w piśmie z dnia 24 września 2002 r. władze greckie twierdziły, że wypłacone odszkodowanie ogranicza się do szkód poniesionych w trakcie pierwszych dni po zamachach, zwróciły się one jednak o zatwierdzenie kwot mających na celu naprawienie szkód, które powstały do dnia 26 września 2001 r.

(zob. pkt 8 powyżej). Jest więc oczywiste, że władze te rozumieją pojęcie „pierwszych dni po zamachach" jako dotyczące też okresu po tej dacie.

55 Wreszcie zgodnie z orzecznictwem zgodność z prawem decyzji w sprawie pomocy państwa powinna być oceniana w oparciu o informacje, którymi dysponowała Komisja w momencie jej wydania. Nikt zatem nie może powoływać się przed sądem wspólnotowym na elementy stanu faktycznego, które nie zostały podniesione w trakcie ustanowionego w art. 88 WE postępowania poprzedzającego wniesienie skargi (zob. wyroki Sądu: z dnia 14 stycznia 2004 r. w sprawie T-109/01 Fleuren Compost przeciwko Komisji, Rec. s. II-127, pkt 51, i przytoczone tam orzecznictwo, oraz z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie T-200/04 Regione autonoma della Sardegna przeciwko Komisji, Zb.Orz. s. II-34*, pkt 53).

56 Analizę zarzutów podniesionych w niniejszej skardze przeprowadzić należy w świetle tych właśnie stwierdzeń.

W przedmiocie szkód dotyczących północnoatlantyckiej sieci skarżącej

— W przedmiocie przewidzianego początkowo na dzień 15 września 2001 r. lotu w obie strony do Nowego Jorku

57 W motywie 55 zaskarżonej decyzji Komisja podkreśla, że ani władze greckie, ani skarżąca nie przekazały jej żadnych informacji dotyczących przyczyn, dla których ta ostatnia nie otrzymała w dniu 15 września 2001 r. okien czasowych w porcie lotniczym JFK, ani nie przedstawiły jej dowodu w przedmiocie odmowy przyznania skarżącej przez ten port lotniczy okna czasowego.

58 Władze greckie w pkt I.3 ich pisma z dnia 24 września 2002 r. wskazały natomiast, że lot do Nowego Jorku w dniu 15 września 2001 r. został anulowany z powodu

braku informacji o możliwościach lądowania w porcie lotniczym JFK przewoźników zagranicznych.

59 W pkt 41 lit. a) decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego Komisja zwróciła się do władz greckich o dostarczenie jej wszelkich dokumentów i dodatkowych informacji dotyczących sposobu, w jaki władze amerykańskie zabraniały greckim przewoźnikom lotniczym lotów począwszy od dnia 15 września 2001 r. W odpowiedzi na to władze greckie w piśmie z dnia 20 listopada 2003 r. wyjaśniły, że lot do Nowego Jorku w dniu 15 września 2001 r. został anulowany z powodu braku okien czasowych. Ten brak okien czasowych, spowodowany przez nadzwyczaj wysoki popyt, który nastąpił po ponownym otwarciu przestrzeni powietrznej, stanowił bezpośrednie następstwo zaprzestania lotów przez cztery poprzednie dni. W odniesieniu do dowodu odmowy przyznania przez port lotniczy JFK okna czasowego władze greckie potwierdziły, że zwróciły się one do skarżącej o niezbędne dowody, aby przekazać je następnie do wiadomości Komisji.

60 Wbrew temu, co twierdzi skarżąca, Komisja nie stwierdziła, że kwoty związane z anulowaniem tego lotu nie kwalifikują się do rekompensaty na podstawie art. 87 ust. 2 lit. b) WE z tego tylko powodu, że miało ono miejsce po dniu 14 września 2001 r. Przeciwnie, jak była o tym mowa w punkcie poprzednim, Komisja w decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego zwróciła się do władz greckich o przedstawienie jej wszelkich elementów stanu faktycznego dotyczących sposobu, w jaki władze amerykańskie zabraniały greckim przewoźnikom lotniczym lotów począwszy od dnia 15 września 2001 r.

61 Należy jednak stwierdzić, że pomimo tego wniosku Komisji władze greckie nie przedstawiły w czasie postępowania administracyjnego żadnego dowodu świadczącego o odmowie przyznania okna czasowego bądź przyczyny takiej odmowy. Należy dodać, że zgodnie z pismem władz greckich z dnia 20 listopada 2003 r. (zob. pkt 8 powyżej), władze te zwróciły się do skarżącej o przedstawienie dowodów świadczących o braku możliwości zarezerwowania okna czasowego w porcie lotniczym JFK w dniu 15 września 2001 r., aby następnie móc je przekazać do wiadomości Komisji. Komisja zaś nie otrzymała żadnego nowego dowodu.

62 Ponadto zgodnie z przytoczonym w pkt 55 powyżej orzecznictwem skarżąca nie może powoływać się na teleks, który został przedstawiony po raz pierwszy dopiero przed Sądem (zob. pkt 29 powyżej). Należy w każdym razie stwierdzić, że z tego teleksu nie wynika, iż port lotniczy JFK nie przyznał skarżącej okna czasowego w dniu 15 września 2001 r., lecz jedynie to, iż skarżąca dysponowała oknem czasowym na dzień 16 września 2001 r. To, że skarżącej nie przyznano okna czasowego w dniu 15 września 2001 r., może zostać stwierdzone jedynie w drodze interpretacji a contrario, na poparcie której skarżąca nie dostarczyła żadnego innego dowodu.

63 Argumentacja, którą skarżąca przedstawiła w przedmiocie tego lotu, nie może zatem zostać przyjęta.

— W przedmiocie dwóch przewidzianych początkowo na dni 15 i 16 września 2001 r. lotów w obie strony do Toronto przez Montreal

64 W odniesieniu do anulowania dwóch przewidzianych początkowo na dni 15 i 16 września 2001 r. lotów w obie strony do Toronto przez Montreal Komisja w motywie 56 zaskarżonej decyzji wskazuje, że nastąpiło ono w wyniku podjętej przez skarżącą decyzji. Skarżąca bądź nie dysponowała innymi statkami powietrznymi i wolała zapewnić inne planowe loty, bądź nie miała czasu na dokonanie wymaganych kontroli technicznych czy zarezerwowanie koniecznych okien czasowych.

65 W tym względzie należy przypomnieć, że, zgodnie z pismem z dnia 20 listopada 2003 r., lot do Toronto przez Montreal w dniu 15 września 2001 r. został anulowany, ponieważ statek powietrzny, który miał go odbyć, został przez władze kanadyjskie zmuszony do pozostawania w Halifaksie w dniach od 11 do 15 września 2001 r. i mógł powrócić do Aten dopiero w dniu 16 września 2001 r. o godzinie 5.30. Ponieważ trzy inne należące do skarżącej Airbusy A 340/400 — jedyne maszyny będące w stanie przelecieć Atlantyk — obsługiwały już inne połączenia w Afryce, Azji, Australii i Stanach Zjednoczonych, skarżącą została zmuszona do anulowania rozpatrywanego lotu. Jeśli chodzi o lot z dnia 16 września 2001 r., opóźniony powrót unieruchomionego w Halifaksie statku powietrznego w opinii skarżącej uniemożliwił dokonanie szczegółowej kontroli technicznej, przygotowanie statku powietrznego, uprzedzenie pasażerów i rezerwację okien czasowych w portach lotniczych

w Montrealu i w Toronto, biorąc pod uwagę w szczególności fakt, że władze kanadyjskie nie podały wcześniej dokładnie, o której godzinie w dniu 15 września 2001 r. statek powietrzny będzie mógł wystartować.

66 W odniesieniu do, w pierwszej kolejności, lotu w dniu 15 września 2001 r., elementy stanu faktycznego, na których oparła się Komisja, nie są wystarczające, aby uzasadnić dokonaną przez nią ocenę. W odniesieniu do braku dostępnych statków powietrznych żądanie od przewoźnika lotniczego, aby, w celu zaradzenia następstwom zdarzenia takiego jak zamachy z dnia 11 września 2001 r., zarezerwował sobie statki powietrzne, sprowadza się bowiem do zanegowania nadzwyczajnego charakteru tego zdarzenia. Jeśli bowiem dokładający należytej staranności podmiot gospodarczy zobowiązany jest zabezpieczyć się przed następstwami danego zdarzenia, zdarzenie to nie może, z definicji, być uznane za efekt działania siły wyższej (zob. podobnie wyrok Sądu z dnia 28 marca 2007 r. w sprawie T-220/04 Hiszpania przeciwko Komisji, niepublikowane w Zbiorze, pkt 175 i 176, oraz przytoczone tam orzecznictwo), ani, tym bardziej, nie może ono zostać objęte pojęciem nadzwyczajnego zdarzenia w rozumieniu art. 87 ust. 2 lit. b) WE. Zamachy z dnia 11 września 2001 r., a także będące ich następstwem zamknięcie przestrzeni powietrznej, zostały zaś uznane za zdarzenia nadzwyczajne tak w zaskarżonej decyzji, jak i komunikacie z dnia 10 października 2001 r. (zob. pkt 49 powyżej).

67 W odniesieniu do rzekomo dokonanego przez skarżącą wyboru odbycia innych planowych lotów wystarczy stwierdzić, że nie chodzi w tym przypadku o wybór, lecz mające umowny charakter zobowiązanie wobec pasażerów tych lotów, którego niedotrzymanie pociągnęłoby za sobą następstwa na podstawie rozporządzenia Rady (EWG) nr 295/91 z dnia 4 lutego 1991 r. ustanawiającego wspólne zasady systemu odszkodowań dla pasażerów, którym odmówiono przyjęcia na pokład w regularnych przewozach lotniczych (Dz.U. L 36, s. 5), które obowiązywało w okresie, którego dotyczy spór.

68 W odniesieniu do okoliczności, że szkoda spowodowana rozpatrywanym anulowaniem lotu powstała po dniu 14 września 2001 r., należy podnieść, iż ani z art. 87 ust. 2 lit. b) WE, ani z przytoczonego w pkt 52 orzecznictwa nie wynika, że bezpośredni związek między nadzwyczajnym zdarzeniem a wyrządzoną szkodą zakłada ich równoczesność. Przeciwnie, nie można w ogólny sposób wykluczyć możliwości stwierdzenia istnienia takiego związku, nawet jeśli szkoda powstała krótko po danym zdarzeniu.

69 Z powyższego wynika, że dokonana przez Komisję ocena lotu do Toronto przez Montreal w dniu 15 września 2001 r. jest błędna.

70 W odniesieniu do, po drugie, anulowania lotu w dniu 16 września 2001 r., należy podnieść, że skarżąca, aby je uzasadnić, powołuje się na brak możliwości dokonania szczegółowej kontroli technicznej, przygotowania statku powietrznego, uprzedzenia pasażerów i rezerwacji okien czasowych w portach lotniczych w Montrealu i w Toronto.

71 W tym względzie, w pierwszej kolejności, należy stwierdzić, że ani uprzedzenie pasażerów, ani rezerwacja okien czasowych nie stanowią przyczyny uzasadniającej twierdzenie skarżącej. Począwszy od momentu, w którym statek lotniczy wystartował z Halifaksu (w dniu 15 września 2001 r.) do momentu, w którym można było odbyć lot w dniu 16 września 2001 r. (skarżąca nie podaje godziny, na którą lot ten był zaplanowany), upłynęła bowiem znacząca ilość czasu. Z braku zatem bardziej dokładnych informacji o ilości czasu, która jest absolutnie konieczna, aby uprzedzić pasażerów i zarezerwować okna powietrzne, nie można przyjąć argumentacji skarżącej w tym względzie.

72 Następnie należy podnieść, że akta sprawy nie zawierają żadnej informacji dotyczącej ilości czasu wymaganej do dokonania kontroli technicznej koniecznej, aby statek powietrzny mógł zostać wykorzystany do rozpatrywanego lotu. Władze greckie ograniczyły się do oświadczenia, że czas, którym dysponowały, nie wystarczał, aby przeprowadzić „szczegółową kontrolę", podczas gdy w motywie 56 zaskarżonej decyzji Komisja twierdzi, że „[skarżąca] nie mogła przeprowadzić na czas działań dotyczących kontroli technicznej […]". Należy stwierdzić, że, skoro władze greckie podniosły w trakcie postępowania administracyjnego argument występowania rozpatrywanych przeszkód, na nich też ciążył obowiązek poinformowania Komisji o czasie koniecznym do przeprowadzenia podręcznikowych kontroli technicznych, aby rozproszyć wątpliwości dotyczące bezpośredniego związku przyczynowego między zamknięciem przestrzeni powietrznej a rozpatrywanym anulowaniem lotu. W tych okolicznościach należy stwierdzić, że Komisja słusznie stanęła na stanowisku, iż rozpatrywane anulowanie lotu jest pozbawione bezpośredniego związku przyczynowego z zamachami z dnia 11 września 2001 r. i zamknięciem przestrzeni powietrznej w dniach od 11 do 14 września 2001 r.

— W przedmiocie „ferry flights”

73 W odniesieniu do „ferry flights” w dniach 18, 20 i 26 września 2001 r. wystarczy za Komisją stwierdzić, że ich zorganizowanie było wyborem skarżącej, do której należało bądź zafakturowanie pasażerom ceny obejmującej koszty powrotu samolotu do Aten, bądź zażądanie od rządów Stanów Zjednoczonych i Kanady odpowiedniego odszkodowania. Koszty te są zatem pozbawione bezpośredniego związku przyczynowego z zamachami z dnia 11 września 2001 r. i z zamknięciem przestrzeni powietrznej, a zatem nie wchodzą w zakres stosowania art. 87 ust. 2 lit. b) WE.

74 Biorąc pod uwagę powyższe rozważania, należy stwierdzić nieważność zaskarżonej decyzji w zakresie, w jakim Komisja uznała, że wypłacone skarżącej odszkodowanie za szkody poniesione wskutek anulowania lotu do Kanady w dniu 15 września 2001 r. nie jest zgodne ze wspólnym rynkiem.

W przedmiocie szkód dotyczących pozostałej części sieci skarżącej

75 W odniesieniu do drugiej części niniejszego zarzutu, dotyczącej pozostałej części sieci skarżącej, należy podnieść, że argumentacja tej ostatniej podważa zasadność zaskarżonej decyzji w zakresie, w jakim ta uznaje za niezgodne ze wspólnym rynkiem związane z tą częścią sieci kwoty pomocy. Jednak w ramach zarzutu drugiego skarżąca podnosi argument braku uzasadnienia w tym względzie, który Sąd musi przeanalizować w pierwszej kolejności.

2. *W przedmiocie zarzutu drugiego, opartego na braku uzasadnienia*

Argumenty uczestników

76 Skarżąca podnosi, że zaskarżona decyzja nie zawiera uzasadnienia dotyczącego odmowy zatwierdzenia przez Komisję kwot wypłaconych z tytułu odszkodowania za szkody dotyczące pozostałej części jej sieci (około 1 212 032 EUR). Dotyczy to także kwot, o których mowa w pkt 5 tiret od drugiego do czwartego, ósme i dziewiąte powyżej.

77 W opinii skarżącej władze greckie podały do wiadomości Komisji, w szczególności w ich piśmie z dnia 24 września 2002 r., wszystkie elementy stanu faktycznego dotyczące szkód poniesionych w jej całej sieci. Jej zdaniem pismo to powołuje się też na kwoty, o których mowa w pkt 5 tiret od drugiego do czwartego, ósme i dziewiąte powyżej. W tych okolicznościach Komisja powinna była przedstawić powody, dla których uznała, że wypłata rozpatrywanych kwot stanowi pomoc niezgodną ze wspólnym rynkiem.

78 Komisja podważa zasadność tego zarzutu. W decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego wyraziła ona poważne wątpliwości co do zgodności rozpatrywanej pomocy ze wspólnym rynkiem. Pomimo zaś tego, co zostało zapowiedziane w piśmie z dnia 20 listopada 2003 r., w trakcie postępowania administracyjnego ani władze greckie, ani skarżąca nie przedstawiły Komisji żadnych dotyczących tych kwot uwag. Ponadto Komisja stoi na stanowisku, że nie była ona w stanie dowiedzieć się, które z elementów stanu faktycznego zostały podane przez skarżącą do wiadomości władz greckich. Komisja zresztą zatwierdziła te wszystkie dotyczące okresu od dnia 11 do dnia 14 września 2001 r. kwoty, w odniesieniu do których władze greckie przedstawiły w piśmie z dnia 20 listopada 2003 r. wyjaśnienia. W tych okolicznościach skarżąca nie może zarzucać Komisji, że zbadała ona z własnej inicjatywy elementy stanu faktycznego, które mogły uzasadnić w tym względzie zajęcie stanowiska odmiennego niż to przyjęte w komunikacie z dnia 10 października 2001 r. oraz w decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego.

Ocena Sądu

79 Należy przypomnieć, że wymagane w art. 253 WE uzasadnienie musi być dostosowane do charakteru przedmiotowego aktu i przedstawiać w sposób jasny i jednoznaczny rozumowanie instytucji, która go wydała, pozwalając zainteresowanym stronom poznać podstawy przyjętego aktu, a odpowiedniemu sądowi — na dokonanie jego kontroli. Wymóg uzasadnienia należy oceniać w odniesieniu do konkretnej sytuacji, w szczególności do treści aktu, charakteru przywołanych argumentów, a także interesu, jaki w uzyskaniu informacji mogą mieć adresaci aktu lub inne osoby, których dotyczy on bezpośrednio i indywidualnie. Nie jest wymagane, by uzasadnienie podawało w sposób szczegółowy wszystkie istotne okoliczności prawne i faktyczne, ponieważ kwestia, czy uzasadnienie spełnia wymogi określone w art. 253 WE, musi być oceniana nie tylko z uwzględnieniem brzmienia aktu, lecz również jego kontekstu, jak i całości przepisów prawnych regulujących daną dziedzinę (zob. wyrok Sądu z dnia 26 lutego 2002 r. w sprawie T-323/99 INMA i Itainvest przeciwko Komisji, Rec. s. II-545, pkt 55).

80 W niniejszym przypadku z motywów 21, 49 i 50 zaskarżonej decyzji w związku z jej art. 1, 2 i 4 wynika, że Komisja doszła do wniosku, iż wypłata kwot z tytułu odszkodowania za szkody dotyczące sieci skarżącej poza Atlantykiem Północnym i Izraelem, a także kwot wymienionych w pkt 5 tiret od drugiego do czwartego, ósme i dziewiąte powyżej stanowi pomoc niezgodną ze wspólnym rynkiem, a Republika Grecka musi zażądać jej zwrotu. Należy zaś stwierdzić, że Komisja nie przedstawia w zaskarżonej decyzji w żaden sposób powodów, na podstawie których doszła do tego wniosku.

81 To pominięcie powodów jest tym bardziej niewytłumaczalne, jeśli weźmie się pod uwagę fakt, że Komisja w sposób wyczerpujący przedstawia te kwoty w poświęconym przebiegowi postępowania administracyjnego motywie 21 zaskarżonej decyzji.

82 Ponadto, choć jest prawdą, że w pkt 36 decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego Komisja wskazała, iż, w odniesieniu do sieci skarżącej poza Atlantykiem Północnym i Izraelem, odszkodowanie powinno ograniczyć się do

szkód związanych z anulowaniem biletów z powodu anulowania lotu skorelowanego z lotem do lub z miejsca zamkniętego dla ruchu lotniczego z takiego miejsca, to jednak władze greckie w istocie zakwestionowały tę ocenę. Z pkt I.1 i I.2 pisma z dnia 24 września 2002 r. (zob. pkt 5 powyżej) wynika bowiem, że w opinii władz greckich zakres następstw stwierdzonych w całej sieci wymaga, aby przy obliczaniu szkody spowodowanej bezpośrednio nadzwyczajnymi zdarzeniami uwzględniono całość tej sieci. Komisja powinna zatem była przedstawić w zaskarżonej decyzji jej ostateczną ocenę kwot spornej pomocy.

83 Dodatkowo, choć jest prawdą, że w pkt 41 lit. d) decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego Komisja zwróciła się do władz greckich o przedstawienie informacji wskazujących na związek przyczynowy między przedstawionymi powyżej w pkt 5 tiret od drugiego do czwartego, ósme i dziewiąte szkodami i zamknięciem przestrzeni powietrznej, to jednak w piśmie z dnia 20 listopada 2003 r. władze greckie nalegały na konieczność zatwierdzenia odnoszących się do tych szkód kwot. Na Komisji spoczywał zatem obowiązek przedstawienia w zaskarżonej decyzji także jej ostatecznej oceny tych kwot pomocy.

84 Nie można przyjąć przedstawionego na rozprawie przez Komisję argumentu, zgodnie z którym uzasadnienie dotyczące kwot pomocy, których dotyczy niniejszy zarzut, zawarte zostało w motywie 59 zaskarżonej decyzji, ponieważ Komisja odsyła w nim do komunikatu z dnia 10 października 2001 r. i powołuje się na brak nadzwyczajnego zdarzenia po dniu 14 września 2001 r. Zgodnie bowiem z pierwszym zdaniem tego motywu „Komisja stwierdza […] brak zgodności z traktatem systemu w tej jego części, która dotyczy dat późniejszych niż 14 września 2001 r., a w szczególności w odniesieniu do przedstawionych przez [Republikę Grecką] kosztów dotyczących [skarżącej] w okresie po 14 września 2001 r.[, które] wynoszą […] około 1 464 569 EUR[,] biorąc pod uwagę nie tylko przekroczenie ustanowionego w pkt 35 komunikatu z dnia 10 października 2001 r. terminu, lecz także i przede wszystkim brak nadzwyczajnego zdarzenia oraz spowodowaną przez upływ czasu zmianę charakteru podlegającej naprawieniu szkody".

85 Należy stwierdzić, że w tym zdaniu Komisja pokrótce przedstawia ocenę zawartą w motywach 51–58 zaskarżonej decyzji. Motywy te zaś zostały poświęcone szkodom poniesionym w północnoatlantyckiej części sieci skarżącej, a nie tym poniesionym

w jej pozostałej części lub szczególnym szkodom, o których mowa powyżej w pkt 5 tiret od drugiego do czwartego, ósme i dziewiąte. W tych okolicznościach motywu tego nie można interpretować jako dotyczącego również tych ostatnich kwot.

86 Należy ponadto podnieść, że argumentacja przedstawiona przez Komisję, aby podważyć zasadność niniejszego zarzutu (zob. pkt 78 powyżej) dotyczy przypadku, w którym, w decyzji uznającej pomoc za niezgodną ze wspólnym rynkiem Komisja przedstawia rozumowanie oparte na elementach stanu faktycznego, jakie przedstawiły jej dane państwo członkowskie lub strony zainteresowane. W takim przypadku nie można bowiem zarzucić Komisji nieuwzględnienia ewentualnych elementów stanu faktycznego lub prawnych, które mogły zostać jej przedstawione w trakcie postępowania administracyjnego, ale nie zostały przedstawione (ww. w pkt 55 wyrok w sprawie Fleuren Compost przeciwko Komisji, pkt 49). W odróżnieniu zaś od takiej sytuacji zaskarżona decyzja nie zawiera żadnego związanego z przedstawionymi w pkt 80 powyżej szkodami uzasadnienia mogącego służyć za podstawę jej sentencji.

87 Należy zatem także stwierdzić nieważność zaskarżonej decyzji ze względu na brak uzasadnienia w zakresie, w jakim Komisja uznaje w niej za niezgodną ze wspólnym rynkiem, po pierwsze, pomoc wypłaconą skarżącej z tytułu szkód związanych z jej siecią poza Atlantykiem Północnym i Izraelem i, po drugie, pomoc związaną z przychodami utraconymi w dziedzinie transportu towarowego, pomoc z tytułu kosztów zniszczenia towarów wrażliwych, pomoc z tytułu dodatkowych kosztów kontroli bezpieczeństwa towarów, pomoc z tytułu kosztów związanych z dodatkowym czasem pracy personelu oraz pomoc z tytułu kosztów związanych z dodatkowymi, mającymi pilny charakter, środkami bezpieczeństwa.

88 W takich okolicznościach nie ma potrzeby badania drugiej części zarzutu pierwszego, opartej na oczywistym błędzie w ocenie szkód związanych z pozostałą częścią sieci skarżącej (zob. pkt 75 powyżej).

89 Z całości powyższych rozważań wynika, że należy, w pierwszej kolejności, stwierdzić nieważność zaskarżonej decyzji w zakresie, w jakim Komisja uznała w niej za niezgodną ze wspólnym rynkiem wypłaconą skarżącej pomoc z tytułu szkód spowodowanych anulowaniem lotu do Kanady w dniu 15 września 2001 r. oraz szkód,

o których mowa w pkt 87 powyżej, i nakazała jej odzyskanie oraz, po drugie, oddalić skargę w pozostałej części.

W przedmiocie kosztów

90 Zgodnie z art. 87 § 3 regulaminu Sądu, w razie częściowego tylko uwzględnienia żądań każdej ze stron, Sąd może postanowić, że koszty zostaną podzielone albo że każda ze stron poniesie swoje własne koszty. Biorąc pod uwagę okoliczności niniejszego przypadku, każda ze stron poniesie swoje własne koszty.

Z powyższych względów

SĄD (ósma izba)

orzeka, co następuje:

1) **Stwierdza się nieważność art. 1 i 2 decyzji Komisji C(2006) 1580 wersja ostateczna z dnia 26 kwietnia 2006 r. w sprawie systemu pomocy państwa C 39/2003 (ex NN 119/2002), której Grecja udzieliła przewoźnikom lotniczym w związku ze stratami poniesionymi przez nich w okresie od dnia 11 do dnia 14 września 2001 r. w zakresie, w jakim Komisja uznała w nich za niezgodną ze wspólnym rynkiem pomoc przyznaną Olympiaki Aeroporia Ypiresies AE, po pierwsze, z tytułu szkód spowodowanych anulowaniem lotu do Kanady w dniu 15 września 2001 r., po drugie, z tytułu szkód dotyczących jej sieci poza Atlantykiem Północnym i Izraelem oraz, po trzecie, z tytułu przychodów utraconych w dziedzinie transportu towarowego, z tytułu kosztów zniszczenia towarów wrażliwych, z tytułu dodatkowych kosztów kontroli**

bezpieczeństwa towarów, z tytułu kosztów związanych z dodatkowym czasem pracy personelu oraz z tytułu kosztów związanych z dodatkowymi, mającymi pilny charakter, środkami bezpieczeństwa.

2) Stwierdza się nieważność art. 4 decyzji C(2006) 1580 wersja ostateczna w zakresie, w jakim Komisja nakazuje w nim odzyskanie pomocy, o której mowa w poprzednim punkcie.

3) W pozostałym zakresie skarga zostaje oddalona.

4) Każda ze stron ponosi swoje własne koszty.

Martins Ribeiro Papasavvas Dittrich

Wyrok ogłoszono na posiedzeniu jawnym w Luksemburgu w dniu 25 czerwca 2008 r.

Sekretarz Prezes

E. Coulon M.E. Martins Ribeiro

Spis treści

Okoliczności powstania sporu ..... II - 1094

Zaskarżona decyzja ..... II - 1098

Postępowanie i żądania stron ..... II - 1100

Co do prawa ..... II - 1101

1. W przedmiocie zarzutu pierwszego, opartego na naruszeniu art. 87 ust. 2 lit. b) WE ..... II - 1102

Argumenty skarżącej ..... II - 1102

W przedmiocie szkód dotyczących północnoatlantyckiej sieci skarżącej .... II - 1103

W przedmiocie szkód dotyczących pozostałej części sieci skarżącej ..... II - 1105

Argumenty Komisji ..... II - 1107

W przedmiocie szkód dotyczących północnoatlantyckiej sieci skarżącej .... II - 1108

W przedmiocie szkód dotyczących pozostałej części sieci skarżącej ..... II - 1109

Ocena Sądu ..... II - 1110

W przedmiocie szkód dotyczących północnoatlantyckiej sieci skarżącej .... II - 1112

— W przedmiocie przewidzianego początkowo na dzień 15 września 2001 r. lotu w obie strony do Nowego Jorku ..... II - 1112

— W przedmiocie dwóch przewidzianych początkowo na dni 15 i 16 września 2001 r. lotów w obie strony do Toronto przez Montreal ..... II - 1114

— W przedmiocie „ferry flights" ..... II - 1117

W przedmiocie szkód dotyczących pozostałej części sieci skarżącej ..... II - 1117

2. W przedmiocie zarzutu drugiego, opartego na braku uzasadnienia ..... II - 1118

Argumenty uczestników ..... II - 1118

Ocena Sądu ..... II - 1119

W przedmiocie kosztów ..... II - 1122