HOTĂRÂREA TRIBUNALULUI (Camera a opta)

25 iunie 2008 *

În cauza T-268/06,

Olympiaki Aeroporia Ypiresies AE, cu sediul în Atena (Grecia), reprezentată de P. Anestis, avocat, de domnii T. Soames și G. Goeteyn, solicitors, S. Mavrogenis și M. Pinto de Lemos Fermiano Rato, avocați,

reclamantă,

împotriva

Comisiei Comunităților Europene, reprezentată de doamna E. Righini și de domnul I. Chatzigiannis, în calitate de agenți,

pârâtă,

având ca obiect o cerere de anulare a Deciziei C (2006) 1580 final a Comisiei din 26 aprilie 2006 privind schema de ajutor de stat C 39/2003 (ex NN 119/2002) pusă în aplicare de către Republica Elenă în favoarea transportatorilor aerieni în urma prejudiciilor suferite între 11 și 14 septembrie 2001,

* Limba de procedură: greaca.

TRIBUNALUL DE PRIMĂ INSTANȚĂ
AL COMUNITĂȚILOR EUROPENE (Camera a opta),

compus din doamna M. E. Martins Ribeiro, președinte, domnii S. Papasavvas (raportor) și A. Dittrich, judecători,

grefier: doamna C. Kantza, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 7 decembrie 2007,

pronunță prezenta

Hotărâre

Istoricul cauzei

1 Prin Comunicarea COM (2001) 574 final din 10 octombrie 2001 (denumită în continuare „Comunicarea din 10 octombrie 2001"), Comisia a informat Parlamentul European și Consiliul în legătură cu evaluarea pe care a realizat-o cu privire la consecințele atentatelor din 11 septembrie 2001 din Statele Unite asupra industriei transportului aerian.

2 În ceea ce privește aplicarea normelor din materia ajutoarelor de stat, Comisia a considerat, în Comunicarea din 10 octombrie 2001, că articolul 87 alineatul (2) litera (b) CE permitea să se facă față anumitor dificultăți cu care erau confruntate companiile aeriene din cauza evenimentelor de la 11 septembrie 2001. Având în vedere caracterul extraordinar al evenimentelor în cauză, dispozițiile acestui articol puteau, potrivit acestei comunicări, să autorizeze, în anumite condiții, indemnizarea, în primul rând, pentru costurile determinate de închiderea spațiului aerian american timp de patru zile (11-14 septembrie 2001), precum și, în al doilea rând, pentru costurile suplimentare cu asigurările (punctele 28-41 din Comunicarea din 10 octombrie 2001).

3 În ceea ce privește condițiile la care ar trebui supusă orice indemnizație, Comunicarea din 10 octombrie 2001 arată că aceasta trebuie să fie plătită în mod nediscriminatoriu, trebuie să privească numai costurile suportate între 11-14 septembrie 2001, iar cuantumul acesteia trebuie să fie calculat în mod precis și obiectiv, urmând metodologia specifică propusă de Comisie.

4 Prin scrisoarea din 14 noiembrie 2001 adresată tuturor statelor membre, Comisia a oferit precizări suplimentare privind calculul cuantumului indemnizației care urma să fie plătită fiecărei companii aeriene.

5 În urma corespondenței schimbate între decembrie 2001 și iulie 2002, autoritățile elene au comunicat Comisiei, prin scrisoarea din 24 septembrie 2002, modalitățile de calcul al indemnizației reclamantei, Olympiaki Aeroporia Ypiresies AE, pentru pagubele cauzate acesteia de evenimentele în cauză. În scrisoarea respectivă, indemnizația era detaliată după cum urmează:

— 4 079 237 de euro cu titlu de încasări pierdute privind transportul de pasageri pe întreaga rețea a reclamantei, din care aproximativ 1 212 032 de euro priveau rețeaua acesteia din afara Atlanticului de Nord;

— 278 797 de euro cu titlu de încasări pierdute privind transportul de mărfuri;

— 17 608 euro cu titlu de cheltuieli de distrugere a mărfurilor sensibile;

— 41 086 de euro cu titlu de cheltuieli suplimentare pentru controlul de securitate al mărfurilor;

— 37 469 de euro cu titlu de cheltuieli pentru întoarcerea din drum a zborului OA 411 cu destinația New York (Statele Unite) și cheltuieli de anulare a zborului de întoarcere (OA 412) la Atena (Grecia) din 11 septembrie 2001;

— 13 550 de euro cu titlu de cheltuieli legate de aterizarea și staționarea la Halifax (Canada), între 11 și 15 septembrie 2001, a unui zbor prevăzut inițial cu destinația Toronto (Canada);

— 478 357 de euro cu titlu de cheltuieli pentru înființarea de „ferry flights” (zboruri extraordinare efectuate la 18, 20 și 26 septembrie 2001, cu scopul de a repatria pasagerii în Statele Unite și în Canada);

— 146 735 de euro cu titlu de cheltuieli legate de orele suplimentare ale personalului, de cazarea pasagerilor și a personalului de securitate suplimentar;

— 14 673 de euro cu titlu de cheltuieli legate de măsurile urgente de securitate suplimentare.

6 Din cuantumul total al acestor sume s-au dedus ulterior 278 797 de euro pentru carburantul care ar fi fost consumat dacă programul zborurilor nu ar fi fost perturbat. Cuantumul final de 4 827 586,21 euro fusese deja plătit reclamantei în luna iulie 2002 în temeiul articolului 45 alineatul (17) din Legea nr. 2992/2002 (FEK A' 54/20.3.2002), precum și al Decretului ministerial comun din 27 mai 2002 (FEK B' 682/31.5.2002).

7 Prin scrisoarea din 27 mai 2003, Comisia a informat Republica Elenă cu privire la decizia sa de a iniția procedura prevăzută la articolul 88 alineatul (2) CE în ceea ce privește măsurile în cauză și a invitat autoritățile elene să îi furnizeze anumite documente și precizări suplimentare (denumită în continuare „decizia de inițiere a procedurii oficiale de investigare"). În plus, Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile în termen de o lună începând de la data publicării deciziei de inițiere a procedurii oficiale de investigare în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* (JO 2003, C 199, p. 3).

8 Autoritățile elene și-au prezentat Comisiei observațiile prin scrisoarea din 20 noiembrie 2003. Potrivit acestei scrisori, prejudiciul real determinat de anularea a șapte zboruri dus-întors planificate pentru perioada 11-14 septembrie 2001 cu destinația New York, Tel-Aviv (Israel), Toronto via Montreal (Canada) și Boston (Statele Unite) se ridica la 1 921 203,20 euro. Această cifră nu ar include pierderile înregistrate ca urmare a anulării biletelor pentru alte zboruri pentru care zborurile anulate serveau drept corespondență. În legătură cu cheltuielile legate de zborul care a aterizat la 11 septembrie la Halifax în loc de Toronto, autoritățile elene au prezentat o evaluare potrivit căreia acestea s-ar ridica la 38 056 de euro. În ceea ce privește cheltuielile legate de întoarcerea din drum a zborului din 11 septembrie 2001 cu destinația New York, autoritățile elene le-au reevaluat la 3 421 de euro. În ceea ce privește anularea a trei zboruri dus-întors cu destinația New-York și Toronto via Montreal la 15 și 16 septembrie 2001, autoritățile elene au subliniat că pagubele cauzate erau direct legate de închiderea spațiului aerian între 11 și 14 septembrie și că se ridicau la 977 257 de euro. În ceea ce privește „ferry flights", autoritățile elene au precizat că era vorba despre un zbor cu destinația New York efectuat la 18 septembrie 2001 și despre două zboruri cu destinația Toronto, via Montreal, efectuate la 20 și 26 septembrie 2001. Prejudiciul determinat de caracterul extraordinar al acestor zboruri, care ar fi condus la lipsa de pasageri pentru zborurile de întoarcere la Atena, s-ar fi ridicat la 487 312,17 euro. Potrivit autorităților elene, acest prejudiciu ar trebui considerat direct legat de evenimentele de la 11 septembrie 2001.

9 În aceste condiții, Ministerul Transporturilor și Comunicațiilor elen a solicitat Comisiei să aprobe o sumă de 3 770 717,70 euro, precum și sumele menționate la punctul 5 a doua-a noua liniuță de mai sus cu titlu de indemnizare pentru prejudiciile direct legate de atentatele din 11 septembrie 2001. În legătură cu acestea, autoritățile elene au anunțat că vor prezenta în scurt timp documente justificative.

10 Prin scrisoarea din 15 martie 2004, Comisia a amintit autorităților elene că nu trimiseseră încă informațiile suplimentare anunțate în scrisoarea din 20 noiembrie 2003 și le-a acordat un termen de două săptămâni în acest scop.

11 Autoritățile elene nu au dat curs acestei cereri.

Decizia atacată

12 Prin Decizia C (2006) 1580 final din 26 aprilie 2006 privind schema de ajutor de stat C 39/2003 (ex NN 119/2002) pusă în aplicare de Republica Elenă în favoarea transportatorilor aerieni în urma prejudiciilor suferite între 11 și 14 septembrie 2001 (denumită în continuare „decizia atacată”), Comisia a încheiat procedura oficială de investigare și a decis, în special, că ajutorul de stat pus în aplicare de Republica Elenă în favoarea reclamantei era compatibil cu piața comună în ceea ce privește indemnizația plătită pentru perioada 11-14 septembrie 2001 în limita unui cuantum maxim de 1 962 680 de euro. Acest cuantum corespunde sumei de 1 921 203 euro pentru anularea a șapte zboruri dus-întors cu destinația New York, Tel-Aviv, Toronto via Montreal și Boston, sumei de 38 056 de euro pentru aterizarea și staționarea la Halifax a zborului prevăzut inițial cu destinația Toronto și sumei de 3 421 de euro pentru întoarcerea din drum a zborului din 11 septembrie 2001 cu destinația New York [considerentele (49) și (50) ale deciziei atacate].

13 În schimb, în ceea ce privește cheltuielile legate de anularea a trei zboruri dus-întors, dintre care unul cu destinația New York la 15 septembrie 2001 și două cu destinația Toronto via Montreal la 15 și 16 septembrie 2001, cheltuieli care se ridică la 977 257 de euro, precum și cheltuielile privind „ferry flights" care se ridică la 487 312 euro, Comisia arată că acestea nu erau legate decât de repercusiuni indirecte ale atentatelor din 11 septembrie 2001 resimțite în mai multe domenii ale economiei mondiale [considerentul (58) al deciziei atacate].

14 În ceea ce privește mai precis zborul din 15 septembrie 2001 cu destinația New York, considerentele (53)-(55) ale deciziei atacate au următorul cuprins:

„(53) Comisia constată […] că, după 14 septembrie, situația nu mai era caracterizată printr-o perturbare a traficului, ci printr-o operare mai limitată a liniilor aeriene de către companiile în cauză.

(54) Aceasta este situația pentru măsurile prezentate de [Republica Elenă] în favoarea [reclamantei] și care privesc în primul rând trei zboruri transatlantice dus-întors care nu au fost operate la 15 și 16 septembrie, dintre care unul cu destinația Statele Unite și două cu destinația Canada, reprezentând pentru [reclamantă] un prejudiciu de 333 000 000 drahme grecești (GRD), și anume aproximativ 977 257 de euro.

(55) Într-adevăr, în ceea ce privește în primul rând lipsa de sloturi orare la New York, [Republica Elenă] confirmă că aeroportul JFK era într-adevăr redeschis la 14 septembrie la ora 23.00, ora Atenei, și [că] numai cererea ridicată de sloturi orare nu a permis [reclamantei] să rezerve unul. Comisia nu a primit alte informații privind motivul pentru care nu au fost obținute sloturile orare, deși alte companii le-au obținut. În orice caz, imposibilitatea generală de a zbura către Statele Unite nu mai exista." [traducere neoficială]

15 În ceea ce privește anularea celor două zboruri cu destinația Toronto via Montreal, aceasta ar fi rezultatul alegerii reclamantei, în sensul că fie aceasta nu ar fi dispus de alte aeronave disponibile și ar fi ales să asigure alte zboruri planificate, fie acțiunile privind verificările tehnice și rezervarea de sloturi orare nu ar fi putut fi realizată la timp de către reclamantă [considerentul (56) al deciziei atacate].

16 În ceea ce privește „ferry flights", Comisia subliniază că înființarea acestora a fost rezultatul alegerii reclamantei, căreia îi revenea obligația de a solicita o indemnizație din partea guvernelor Statelor Unite și Canadei, întrucât zborurile respective ar fi fost efectuate la solicitarea acestora [considerentul (57) al deciziei atacate].

17 Astfel, cheltuielile în cauză au fost considerate neeligibile pentru o indemnizare în temeiul articolului 87 alineatul (2) litera (b) CE.

18 În aceste condiții, Comisia a considerat că orice cuantum plătit reclamantei peste suma de 1 962 680 de euro constituia un ajutor incompatibil cu piața comună (articolul 2 din decizia atacată) și a obligat Republica Elenă să recupereze acest ajutor (articolul 4 din decizia atacată).

Procedura și concluziile părților

19 Prin cererea depusă la grefa Tribunalului la 22 septembrie 2006, reclamanta a introdus prezenta acțiune.

20 Întrucât compunerea camerelor Tribunalului a fost modificată, judecătorul raportor a fost repartizat în Camera a opta, căreia, în consecință, i-a fost repartizată prezenta cauză.

21 Reclamanta solicită Tribunalului:

— anularea articolului 1 din decizia atacată în măsura în care stabilește la un cuantum maxim de 1 962 680 de euro indemnizația compatibilă cu piața comună pentru perioada 11-14 septembrie 2001;

— anularea articolelor 2 și 4 din decizia atacată;

— obligarea Comisiei la plata cheltuielilor de judecată.

22 Comisia solicită Tribunalului:

— respingerea acțiunii;

— obligarea reclamantei la plata cheltuielilor de judecată.

În drept

23 În susținerea acțiunii, reclamanta invocă două motive, întemeiate, primul, pe încălcarea articolului 87 alineatul (2) litera (b) CE și, al doilea, pe lipsa motivării. Primul motiv conține, în esență, două aspecte, întemeiate, cel dintâi, pe o eroare vădită de apreciere în legătură cu prejudiciile privind rețeaua Atlanticului de Nord a recla-

mantei, iar al doilea, pe o eroare vădită de apreciere în legătură cu prejudiciile privind restul rețelei sale.

1. *Cu privire la primul motiv, întemeiat pe încălcarea articolului 87 alineatul (2) litera (b) CE*

Argumentele reclamantei

24 Potrivit reclamantei, Comisia a apreciat în mod vădit eronat situația de fapt din cauză și, prin urmare, a încălcat articolul 87 alineatul (2) litera (b) CE, considerând că nu exista o legătură directă de cauzalitate între prejudiciile suferite, în primul rând, din cauza anulării celor trei zboruri dus-întors cu destinația New York și Toronto via Montreal și, în al doilea rând, din cauza înființării unor „ferry flights", și atentatele din 11 septembrie 2001 care au provocat închiderea spațiului aerian al Statelor Unite și al Canadei. În plus, întrucât nu a luat în considerare pierderile survenite în urma atentatelor din 11 septembrie 2001 privind restul rețelei sale, Comisia ar fi săvârșit o eroare la evaluarea prejudiciului produs între 11 și 15 septembrie 2001.

25 Reclamanta consideră că faptul că, în Comunicarea din 10 octombrie 2001, este exclus din domeniul de aplicare al articolului 87 alineatul (2) litera (b) CE orice prejudiciu produs după 14 septembrie 2001, nu poate defini natura legăturii directe de cauzalitate impuse prin această dispoziție și nici nu poate, prin urmare, să dispenseze Comisia de obligația de a examina împrejurările cauzei din perspectiva articolului respectiv. Într-adevăr, Comisia ar fi obligată să respecte orientările și comunicările pe care le adoptă în materie de control al ajutoarelor de stat, în măsura în care acestea nu se îndepărtează de normele tratatului și sunt acceptate de statele membre. În orice caz, Comunicarea din 10 octombrie 2001 ar trebui interpretată în sensul că vizează nu numai prejudiciile produse în timpul închiderii spațiului aerian, ci și, de asemenea, pe cele care au o legătură directă de cauzalitate cu închiderea acestuia. Orice altă interpretare ar fi contrară articolului 87 alineatul (2) litera (b) CE.

26 Abordarea Comisiei nu poate fi justificată nici prin trimiterea la alte decizii în care aceasta a adoptat un punct de vedere similar. În plus, în măsura în care prejudiciile suferite de reclamantă după 14 septembrie 2001 decurg direct din atentatele din 11 septembrie 2001, aceasta s-ar afla într-o situație diferită în raport cu alte companii aeriene în privința cărora nu fusese stabilită această împrejurare. În sfârșit, reclamanta subliniază că, în scrisoarea din 24 septembrie 2002 (a se vedea punctul 5 de mai sus), autoritățile elene au solicitat autorizația de a plăti anumite sume pentru a indemniza în temeiul articolului 87 alineatul (2) litera (b) CE și pentru prejudiciile produse după 14 septembrie 2001. Prin urmare, Republica Elenă nu ar fi acceptat niciodată abordarea restrictivă propusă de Comisie în Comunicarea din 10 octombrie 2001, după cum ar indica de altfel și Legea nr. 2992/2002, care ar prevedea un cadru de indemnizare mai larg.

27 În plus, ar trebui să se admită faptul că închiderea spațiului aerian a reprezentat consecința atentatelor din 11 septembrie 2001, acestea constituind un eveniment extraordinar în sensul articolului 87 alineatul (2) litera (b) CE.

28 Reclamanta contestă teza Comisiei potrivit căreia aceasta ar fi analizat ajutorul nu numai în temeiul Comunicării din 10 octombrie 2001, ci și în lumina articolului 87 alineatul (2) litera (b) CE. Dimpotrivă, decizia atacată ar fi caracterizată printr-o aplicare automată a criteriului potrivit căruia nu ar exista o legătură de cauzalitate între orice prejudiciu produs după 14 septembrie 2001 și atentatele din 11 septembrie 2001 care au determinat închiderea spațiului aerian. Or, ar exista o legătură directă de cauzalitate, în sensul articolului 87 alineatul (2) litera (b) CE, între toate prejudiciile pentru care reclamanta a primit o indemnizație și atentatele din 11 septembrie 2001.

Referitor la prejudiciile privind rețeaua Atlanticului de Nord a reclamantei

29 În legătură cu anularea zborului dus-întors cu destinația New York prevăzut inițial pentru 15 septembrie 2001, reclamanta subliniază că, în pofida cererilor sale, Aeroportul Internațional John F. Kennedy (JFK) nu i-a acordat sloturi orare pentru acea zi, ci numai pentru 16 septembrie, după cum ar atesta un telex din partea Federal

Aviation Authority (Autoritatea Federală a Aviației Civile Americane) din 14 septembrie 2001. Indisponibilitatea sloturilor orare nu s-ar fi datorat decât unei cereri excepțional de ridicate a companiilor aeriene imediat după redeschiderea treptată a spațiului aerian, din cauza perturbării cauzate de închiderea acestuia timp de patru zile. În aceste condiții, aeroportul JFK nu ar fi fost în măsură să satisfacă toate cererile de sloturi orare, împrejurare care ar fi asimilabilă cu închiderea spațiului aerian pentru reclamantă. Faptul că acest telex nu a fost prezentat de autoritățile elene în cursul procedurii administrative nu ar fi determinant, având în vedere că aprecierea Comisiei s-a întemeiat pe lipsa legăturii de cauzalitate între atentatele din 11 septembrie 2001 și anularea zborului dus-întors cu destinația New York prevăzut inițial pentru 15 septembrie 2001, în temeiul Comunicării din 10 octombrie 2001.

30 În legătură cu anularea celor două zboruri dus-întors cu destinația Toronto via Montreal la 15 și 16 septembrie 2001, reclamanta subliniază că autoritățile canadiene ar fi obligat aeronava care asigura această legătură la 11 septembrie 2001 să aterizeze în acea zi la Halifax și să rămână acolo până la 15 septembrie 2001 inclusiv. Această aeronavă nu ar fi putut să se întoarcă la Atena decât la 16 septembrie 2001 la ora 5.30. Or, celelalte trei aeronave Airbus A 340/400 ale reclamantei, singurele aparate în măsură să efectueze zboruri transatlantice, ar fi deservit alte destinații, ceea ce ar fi constrâns-o să anuleze zborul din 15 septembrie 2001 cu destinația Toronto via Montreal. Din același motiv, reclamanta ar fi fost obligată să anuleze zborul din 16 septembrie 2001, de asemenea cu destinația Toronto via Montreal. Într-adevăr, din cauza imobilizării aeronavei până la 15 septembrie 2001 la Halifax, ar fi fost imposibil, pentru a asigura acest zbor, să se efectueze inspecția tehnică majoră, să se pregătească aeronava, să fie anunțați pasagerii și să fie rezervate sloturi orare la aeroporturile din Montreal și Toronto, având în vedere, în special, faptul că autoritățile canadiene nu ar fi comunicat în prealabil orarul exact după care aeronava era autorizată să decoleze la 15 septembrie 2001.

31 În aceste condiții, teza Comisiei potrivit căreia anularea acestor două zboruri reprezenta o alegere a reclamantei ar fi vădit eronată. Aceste anulări ar constitui, dimpotrivă, consecința directă a atentatelor din 11 septembrie 2001 care au condus la închiderea spațiului aerian și ar fi, așadar, independente de voința sa. Inexistența unui număr suficient de aeronave invocată de către Comisie nu s-ar afla la originea anulării zborurilor în cauză, ci ar fi o consecință a atentatelor din 11 septembrie 2001. Prin urmare, pagubele aferente ar trebui să fie considerate indemnizabile în temeiul

articolului 87 alineatul (2) litera (b) CE, independent de faptul că s-au produs la 15 și 16 septembrie 2001.

32 Reclamanta evidențiază de asemenea că aeronava care ar fi trebuit să efectueze zborul cu destinația New York la 15 septembrie 2001 nu a fost utilizată pentru a asigura zborurile cu destinația Canada, întrucât a fost utilizată pentru zborul din 16 septembrie 2001 cu destinația New York. În plus, autoritățile canadiene nu i-ar fi acordat posibilitatea de a efectua zboruri către Canada decât începând din 16 septembrie 2001. În sfârșit, potrivit reclamantei, zborurile cu destinația Asia de Sud-Est și Australia sunt efectuate cu o singură aeronavă, care face escală în Asia și continuă spre Australia, care este destinația finală. Prin urmare, cele cinci destinații (Africa, Asia de Sud-Est, Australia, Statele Unite și Canada) ar putea fi deservite de patru aeronave.

33 În legătură cu „ferry flights" cu destinația New York (18 septembrie 2001) și Toronto via Montreal (20 și 26 septembrie 2001), reclamanta evidențiază faptul că înființarea acestor zboruri este de asemenea direct legată de atentatele din 11 septembrie 2001 și nu este rezultatul presiunilor exercitate de guvernele Statelor Unite și Canadei pentru repatrierea resortisanților lor. Într-adevăr, lungimea listelor de așteptare pentru zborurile regulate, din cauza atentatelor din 11 septembrie 2001, ar fi împiedicat acești pasageri să efectueze rezervări pentru aceste din urmă zboruri, ceea ce ar fi obligat reclamanta să înființeze „ferry flights".

Referitor la prejudiciile privind restul rețelei reclamantei

34 Reclamanta subliniază că, deși a considerat că plata a 1 921 203 euro din cauza anulării a șapte zboruri dus-întors cu destinația New York, Tel-Aviv, Toronto via Montreal și Boston constituie un ajutor compatibil cu piața comună (a se vedea punctul 12 de mai sus), Comisia nu a aprobat totuși indemnizația cu titlu de despăgubiri privind restul rețelei sale pentru perioada 11-15 septembrie 2001. Or, aceste pagube s-ar ridica la aproximativ 1 212 032 de euro.

35 În această privință, reclamanta amintește că, potrivit considerațiilor anterioare, pagubele datorate perturbărilor programului său de zboruri din 15 septembrie 2001 trebuie considerate eligibile pentru o indemnizare în temeiul articolului 87 alineatul (2) litera (b) CE. Această abordare ar fi susținută de Comunicarea din 10 octombrie 2001, precum și de scrisoarea din 14 noiembrie 2001 (a se vedea punctul 4 de mai sus). Reclamanta subliniază că pierderile privind restul rețelei sale se ridică la jumătate din prejudiciul suferit în rețeaua Atlanticului de Nord și a Israelului. Prin urmare, acestea nu ar putea fi ignorate numai în temeiul unei interpretări în mod arbitrar restrictive a noțiunii de legătură de cauzalitate, astfel cum a fost efectuată în Comunicarea din 10 octombrie 2001. În orice caz, Comisia ar fi trebuit să aprobe sumele plătite cu titlu de indemnizație pentru prejudiciile privind restul rețelei sale pentru perioada 11-14 septembrie 2001.

36 În ceea ce privește elementele prezentate de autoritățile elene în cursul procedurii oficiale de investigare, reclamanta susține că nu putea cunoaște conținutul exact al scrisorii din 20 noiembrie 2003 și în special faptul că autoritățile elene furnizau informații suplimentare care nu priveau toate prejudiciile suferite în urma evenimentelor de la 11 septembrie 2001. În plus, schema de ajutor în cauză ar fi fost pusă în aplicare de autoritățile elene pe baza informațiilor pe care reclamanta i le furnizase. Aceasta nu ar fi putut nici să se aștepte ca analiza Comisiei să fie întemeiată numai pe elementele fragmentare conținute în scrisoarea din 20 noiembrie 2003. Reclamanta subliniază de asemenea că informațiile a căror prezentare fusese anunțată de autoritățile elene în scrisoarea din 20 noiembrie 2003 priveau sumele menționate la punctul 17.2 din decizia de inițiere a procedurii oficiale de investigare (reluate la punctul 5 a doua-a noua liniuță de mai sus), iar nu prejudiciile privind restul rețelei reclamantei, la care se referea Comisia la punctul 17.1 din respectiva decizie. Pe de altă parte, scrisoarea din 20 noiembrie 2003 ar arăta cu claritate faptul că aceasta nu privea pierderile în legătură cu anulările de bilete pentru alte zboruri pentru care zborurile anulate serveau drept corespondență. Pentru a identifica cuantumul acestor pierderi, ar fi suficient să se scadă suma la care se referă scrisoarea din 20 noiembrie 2003 din suma menționată în scrisoarea din 24 septembrie 2002. În orice caz, informațiile furnizate de autoritățile elene ar privi o sumă mai ridicată decât cea declarată compatibilă cu piața comună în decizia atacată.

37 În plus, reclamanta consideră că dosarul Comisiei conținea informații adecvate pentru toate sumele care formau prejudiciul suferit din cauza atentatelor din 11 septembrie 2001, astfel cum figurau în scrisoarea din 24 septembrie 2002. În

aceste condiții, reclamanta solicită Tribunalului să aprecieze exhaustivitatea elementelor prezentate de autoritățile elene Comisiei în cursul procedurii administrative în raport cu înscrisurile de la dosarul prezentei cauze.

38 Prin urmare, aprecierea Comisiei în legătură cu prejudiciile privind restul rețelei reclamantei ar fi vădit eronată și ar încălca articolul 87 alineatul (2) litera (b) CE.

Argumentele Comisiei

39 Comisia contestă temeinicia argumentelor reclamantei. Aceasta arată că, potrivit jurisprudenței, liniile directoare în materia ajutoarelor de stat sunt obligatorii atât pentru Comisie, cât și pentru statele membre care le-au acceptat. Autoritățile elene ar fi afirmat în mod repetat, în cursul procedurii administrative, că vor examina cererile de indemnizare prezentate de companiile aeriene în cadrul liniilor directoare și al Comunicării din 10 octombrie 2001.

40 În plus, Comisia subliniază că, în mod contrar celor susținute de reclamantă, a analizat ajutorul plătit reclamantei nu numai în temeiul Comunicării din 10 octombrie 2001, ci și în temeiul articolului 87 alineatul (2) litera (b) CE, după cum ar atesta considerentul (59) al deciziei atacate. În acest scop, Comisia ar fi ținut seama de toate elementele care i-au fost prezentate în cursul procedurii administrative.

41 Comisia respinge interpretarea Comunicării din 10 octombrie 2001 propusă de reclamantă, potrivit căreia chiar și prejudiciile produse după 14 septembrie 2001 ar putea intra în domeniul de aplicare al articolului 87 alineatul (2) litera (b) CE. Într-adevăr, cuprinsul Comunicării din 10 octombrie 2001 ar exclude această posibilitate. În ceea ce privește identificarea evenimentului extraordinar în prezenta cauză, Comisia subliniază că atentatele din 11 septembrie 2001 constituie respectivul eveniment, iar nu închiderea spațiului aerian, care ar fi consecința acestora.

42 Comisia susține că nici autoritățile elene și nici reclamanta nu au prezentat, în cursul procedurii administrative, elemente care să demonstreze că exista o legătură de cauzalitate între prejudiciile produse după 14 septembrie 2001 și atentatele din 11 septembrie 2001.

43 În sfârșit, Comisia respinge argumentul potrivit căruia reclamanta se afla într-o situație diferită de cea a altor companii aeriene cărora nu li s-au acordat ajutoare corespunzătoare prejudiciile produse după 14 septembrie 2001.

Referitor la prejudiciile privind rețeaua Atlanticului de Nord a reclamantei

44 În legătură cu anularea zborului dus-întors din 15 septembrie 2001 cu destinația New York, Comisia subliniază că, în mod contrar celor anunțate de autoritățile elene în scrisoarea din 20 noiembrie 2003, acestea nu au prezentat, în cursul procedurii administrative, elemente de probă care să demonstreze imposibilitatea de a rezerva un slot orar la aeroportul JFK. În aceste condiții, Comisia reiterează aprecierea pe care a efectuat-o la considerentul (55) al deciziei atacate. Telexul din partea Federal Aviation Authority (a se vedea punctul 29 de mai sus) ar fi fost prezentat pentru prima dată în fața Tribunalului și, în orice caz, nu ar face referire la 15 septembrie 2001 și nici nu ar permite să se explice de ce reclamanta nu a reușit să rezerve un slot orar, în timp ce alte companii aeriene au reușit.

45 În legătură cu anularea zborurilor dus-întors din 15 și 16 septembrie 2001 cu destinația Toronto via Montreal, Comisia susține că inexistența unui număr suficient de aeronave este o problemă cotidiană care afectează companiile aeriene și care nu poate, așadar, să fie calificată drept un eveniment extraordinar în sensul articolului 87 alineatul (2) litera (b) CE. Comisia nu ar fi în posesia elementelor care

să demonstreze legătura de cauzalitate cerută cu evenimentele de la 11 septembrie 2001. În orice ipoteză, argumentația reclamantei ar fi contradictorie în măsura în care aceasta arată că a anulat un zbor cu destinația New York la 11 septembrie 2001, fără a utiliza însă aeronava care ar fi efectuat acest zbor pentru a asigura zborul cu destinația Canada. Mai mult, Comisia se întreabă cum era posibil ca reclamanta să fie obligată să asigure, în această perioadă, zboruri regulate către Africa, Asia de Sud-Est, Australia, Canada și America, în condițiile în care nu avea la dispoziție decât patru aeronave.

46 În legătură cu „ferry flights", Comisia subliniază că înființarea acestora constituia o alegere comercială făcută de reclamantă în urma solicitărilor guvernelor Statelor Unite și Canadei. Or, aceste împrejurări nu pot fi asimilate unui eveniment extraordinar în sensul articolului 87 alineatul (2) litera (b) CE care, în calitate de dispoziție care introduce derogări de la interdicția de acordare a ajutoarelor de stat, trebuie să fie interpretat în mod strict. Pe de altă parte, autoritățile elene nu ar fi prezentat elemente care să demonstreze o legătură de cauzalitate între atentatele din 11 septembrie 2001 și înființarea acestor zboruri.

Referitor la prejudiciile privind restul rețelei reclamantei

47 Comisia subliniază că a prezentat în fața Tribunalului întreaga corespondență pe care a schimbat-o cu autoritățile elene și elementele de care dispunea la momentul adoptării deciziei atacate. Comisia arată că, în cursul procedurii administrative, autoritățile elene nu au furnizat alte informații în legătură cu prejudiciile privind rețeaua reclamantei decât cele privind zborurile cu proveniența sau cu destinația Statele Unite sau Canada. Într-adevăr, informațiile furnizate în scrisoarea din 24 septembrie 2002 în această privință ar fi insuficiente, deși autoritățile elene ar fi anunțat prezentarea unor documente în acest sens în scrisoarea din 20 noiembrie 2003 (a se vedea punctul 9 de mai sus), fără însă a face acest lucru. Mai mult, Comisia amintește că reclamanta avea dreptul de a interveni în cursul procedurii oficiale de investigare prin formularea de observații, în calitate de parte interesată care fusese invitată să facă acest lucru în decizia de inițiere a procedurii oficiale de investigare (a se vedea punctul 7 de mai sus). Având în vedere faptul că reclamanta nu ar fi prezentat observații nici în cursul procedurii oficiale de investigare, Comisia nu putea decât să adopte decizia atacată în temeiul informațiilor de care dispunea.

48 Rezultă de aici, potrivit Comisiei, că primul motiv trebuie să fie respins în întregime.

Aprecierea Tribunalului

49 În primul rând, trebuie amintit că nu se contestă caracterul extraordinar al evenimentelor de la 11 septembrie 2001 în sensul articolului 87 alineatul (2) litera (b) CE (a se vedea punctul 2 de mai sus). În plus, de la punctul 35 din Comunicarea din 10 octombrie 2001, potrivit căruia „costul ce decurge direct din închiderea spațiului aerian american între 11 și 14 septembrie 2001 este o consecință directă a evenimentelor de la 11 septembrie 2001", precum și de la considerentul (51) al deciziei atacate, în care se amintește „caracterul de «eveniment extraordinar» al închiderii spațiului aerian al Statelor Unite între 11 și 14 septembrie 2001", rezultă că nu numai atentatele, ci și închiderea spațiului aerian sunt calificate drept evenimente extraordinare. În aceste condiții, întrebările ridicate de prezentul litigiu necesită numai examinarea existenței unei legături directe de cauzalitate între aceste evenimente și prejudiciile specifice invocate de reclamantă.

50 În al doilea rând, în legătură cu domeniul de aplicare al Comunicării din 10 octombrie 2001 în cadrul prezentului litigiu, trebuie amintit că, potrivit unei jurisprudențe consacrate, orientările și comunicările pe care Comisia le adoptă în materie de control al ajutoarelor de stat sunt obligatorii pentru aceasta, în măsura în care nu se îndepărtează de la normele tratatului și sunt acceptate de statele membre (a se vedea Hotărârea Curții din 26 septembrie 2002, Spania/Comisia, C-351/98, Rec., p. I-8031, punctul 53 și jurisprudența citată). Aceste orientări și comunicări se impun, în primul rând, chiar Comisiei (Hotărârea Curții din 13 februarie 2003, Spania/Comisia, C-409/00, Rec., p. I-1487, punctul 69).

51 În plus, trebuie subliniat că alineatul (2) al articolului 87 CE vizează ajutoare care sunt compatibile de drept cu piața comună, cu condiția ca acestea să îndeplinească anumite criterii obiective. Rezultă de aici că, în cazul în care sunt îndeplinite aceste criterii, Comisia este obligată să declare astfel de ajutoare compatibile cu piața comună, fără a dispune de putere de apreciere în această privință (a se vedea în acest

sens Hotărârea Curții din 17 septembrie 1980, Philip Morris/Comisia, 730/79, Rec., p. 2671, punctul 17).

52 În plus, fiind vorba despre o derogare de la principiul general al incompatibilității ajutoarelor de stat cu piața comună, enunțat la articolul 87 alineatul (1) CE, articolul 87 alineatul (2) litera (b) CE trebuie să facă obiectul unei interpretări stricte. Prin urmare, în sensul acestei dispoziții, pot fi compensate numai dezavantajele economice cauzate direct de calamități naturale sau de alte evenimente extraordinare. Trebuie să existe, așadar, o legătură directă între pagubele cauzate de evenimentul extraordinar și ajutorul de stat, fiind de asemenea necesară o evaluare cât mai precisă a prejudiciilor suferite (a se vedea Hotărârea Curții din 23 februarie 2006, Atzeni și alții, C-346/03 și C-529/03, Rec., p. I-1875, punctul 79 și jurisprudența citată).

53 Rezultă de aici că, în cazul în care o măsură de ajutor îndeplinește condițiile enumerate la punctul precedent, aceasta trebuie să fie declarată compatibilă cu piața comună, chiar dacă, în cadrul unei comunicări anterioare privind măsura în cauză, Comisia a adoptat o poziție diferită. Prin urmare, chiar dacă, potrivit Comunicării din 10 octombrie 2001, orice indemnizație plătită în temeiul articolului 87 alineatul (2) litera (b) CE trebuie să privească numai costurile suportate între 11 și 14 septembrie 2001, un ajutor care compensează o pagubă produsă după 14 septembrie 2001, dar care prezintă o legătură directă de cauzalitate cu evenimentul extraordinar și este evaluat cu precizie trebuie să fie considerat compatibil cu piața comună. În orice caz, Comisia nu a considerat că sumele care se referă la prejudicii produse după 14 septembrie 2001 erau neeligibile pentru o indemnizare în temeiul articolului 87 alineatul (2) litera (b) CE doar din cauza faptului că erau produse după această dată, ci a examinat și existența unei legături de cauzalitate între evenimentele în cauză și aceste prejudicii (a se vedea punctul 60 de mai jos).

54 Prin urmare, trebuie respinsă de la început argumentația Comisiei potrivit căreia Republica Elenă ar fi acceptat în mod expres principiul enunțat la punctul 35 din Comunicarea din 10 octombrie 2001, în temeiul căruia orice compensație plătită în temeiul articolului 87 alineatul (2) litera (b) CE trebuie să privească numai costurile suportate între 11 și 14 septembrie 2001. Într-adevăr, deși este adevărat că autoritățile elene au arătat în scrisoarea din 24 septembrie 2002 că indemnizația plătită se limita la repararea prejudiciului suferit în cursul primelor zile de după atentate, acestea au solicitat totuși autorizația de a plăti sume în scopul indemnizării prejudiciilor produse până la 26 septembrie 2001 (a se vedea punctul 8 de mai sus).

Este, așadar, evident că aceste autorități înțelegeau că noțiunea „primele zile după atentate” vizează și perioada până la această dată.

55 În sfârșit, potrivit jurisprudenței, legalitatea unei decizii în materia ajutoarelor de stat trebuie să fie apreciată în funcție de informațiile de care Comisia putea să dispună la momentul la care a adoptat decizia. Astfel, nimeni nu poate invoca, în fața instanței comunitare, elemente de fapt care nu au fost expuse în cursul procedurii precontencioase prevăzute la articolul 88 CE (a se vedea Hotărârea Tribunalului din 14 ianuarie 2004, Fleuren Compost/Comisia, T-109/01, Rec., p. II-127, punctul 51 și jurisprudența citată, și Hotărârea din 14 decembrie 2005, Regione autonoma della Sardegna/Comisia, T-200/04, nepublicată în Recueil, punctul 53).

56 Acestea sunt considerațiile în lumina cărora trebuie analizate motivele invocate în susținerea prezentei acțiuni.

Referitor la prejudiciile privind rețeaua Atlanticului de Nord a reclamantei

— Cu privire la zborul dus-întors cu destinația New York prevăzut inițial pentru 15 septembrie 2001

57 La considerentul (55) al deciziei atacate, Comisia invocă necomunicarea de către autoritățile elene sau de către reclamantă a informațiilor privind motivul pentru care nu au fost obținute sloturile orare la aeroportul JFK la 15 septembrie 2001, precum și lipsa dovezilor privind motivele de refuz ale acestui aeroport de a acorda un slot orar reclamantei pentru data respectivă.

58 La rândul lor, autoritățile elene au arătat, la punctul I.3 din scrisoarea din 24 septembrie 2002, că zborul din 15 septembrie 2001 cu destinația New York fusese anulat din

cauza lipsei de informații privind posibilitățile de aterizare ale companiilor străine pe aeroportul JFK.

59 La punctul 41 litera (a) din decizia de inițiere a procedurii oficiale de investigare, Comisia a solicitat autorităților elene să îi furnizeze orice documente și orice informații suplimentare cu privire la modul în care autoritățile americane interziseseră zborurile companiilor aeriene elene începând cu 15 septembrie 2001. Ca răspuns, în scrisoarea din 20 noiembrie 2003, autoritățile elene au explicat că zborul din 15 septembrie 2001 cu destinația New York fusese anulat din lipsa sloturilor orare. Această lipsă a sloturilor orare, cauzată de o cerere excepțional de ridicată în cursul zilelor ulterioare redeschiderii spațiului aerian, ar fi reprezentat o consecință directă a întreruperii zborurilor în cursul celor patru zile anterioare. În legătură cu dovada refuzului de acordare a unui slot orar din partea aeroportului JFK, autoritățile elene au afirmat că au solicitat reclamantei elementele necesare pentru a le comunica Comisiei.

60 Contrar celor susținute de reclamantă, Comisia nu a considerat că sumele corespunzătoare anulării acestui zbor erau neeligibile pentru o indemnizare în temeiul articolului 87 alineatul (2) litera (b) CE pentru simplul motiv că acesta fusese efectuat după 14 septembrie 2001. Dimpotrivă, după cum s-a arătat la punctul precedent, Comisia a solicitat autorităților elene, în decizia de inițiere a procedurii oficiale de examinare, să îi furnizeze orice elemente cu privire la modul în care autoritățile americane interziseseră zborurile companiilor aeriene elene începând cu 15 septembrie 2001.

61 Cu toate acestea, se impune constatarea că autoritățile elene nu au prezentat în cursul procedurii administrative nicio probă care să demonstreze refuzul de acordare a unui slot orar sau motivul unui astfel de refuz, în pofida cererii pe care Comisia le-o adresase. Trebuie adăugat că, potrivit scrisorii din 20 noiembrie 2003 (a se vedea punctul 8 de mai sus), autoritățile elene au solicitat reclamantei să le prezinte probe care să demonstreze imposibilitatea de a rezerva un slot orar la aeroportul JFK la 15 septembrie 2001 pentru a le prezenta ulterior Comisiei. Or, niciun element nou nu a parvenit Comisiei.

62 În plus, potrivit jurisprudenței citate la punctul 55 de mai sus, reclamanta nu poate invoca telexul pe care l-a prezentat pentru prima dată în fața Tribunalului (a se vedea punctul 29 de mai sus). În orice caz, trebuie arătat că acest telex nu indică faptul că aeroportul JFK nu a acordat un slot orar reclamantei pentru data de 15 septembrie 2001, ci numai că reclamanta dispunea de un slot orar pentru 16 septembrie 2001. Neacordarea unui slot orar pentru 15 septembrie 2001 nu ar putea, așadar, să fie stabilită pe baza respectivului telex decât prin intermediul unei interpretări *a contrario* în favoarea căreia reclamanta nu a invocat niciun alt element de probă.

63 Prin urmare, argumentația prezentată de reclamantă în legătură cu zborul respectiv nu poate fi admisă.

— Cu privire la cele două zboruri dus-întors cu destinația Toronto via Montreal prevăzute inițial pentru 15 și 16 septembrie 2001

64 În legătură cu anularea celor două zboruri dus-întors cu destinația Toronto via Montreal din 15 și 16 septembrie 2001, Comisia arată, la considerentul (56) al deciziei atacate, că aceasta este rezultatul alegerii reclamantei. Într-adevăr, fie aceasta din urmă nu avea alte aeronave disponibile și a preferat să asigure alte zboruri regulate, fie nu avea timpul să efectueze verificările tehnice cerute sau să rezerve sloturile orare necesare.

65 În această privință, trebuie amintit că, potrivit scrisorii din 20 noiembrie 2003, zborul cu destinația Toronto via Montreal din 15 septembrie 2001 a fost anulat pentru că aeronava care trebuia să îl efectueze fusese obligată de către autoritățile canadiene să rămână la Halifax între 11 și 15 septembrie 2001 și nu s-a putut întoarce la Atena decât la 16 septembrie 2001 la ora 5.30. Întrucât celelalte trei airbusuri A 340/400 ale reclamantei, singurele aparate în măsură să efectueze zboruri transatlantice, deserveau deja alte destinații în Africa, în Asia, în Australia și în Statele Unite, aceasta a fost obligată să anuleze zborul în discuție. În ceea ce privește zborul din 16 septembrie 2001, întoarcerea tardivă a aeronavei imobilizate la Halifax a făcut imposibile, potrivit reclamatei, inspecția tehnică majoră, pregătirea aeronavei, anunțarea

pasagerilor și rezervarea sloturilor orare la aeroporturile din Montreal și Toronto, având în vedere, în special, faptul că autoritățile canadiene nu anunțaseră în prealabil orarul exact după care aeronava era autorizată să decoleze la 15 septembrie.

66 În ceea ce privește, în primul rând, zborul din 15 septembrie 2001, elementele pe care se întemeiază Comisia nu sunt suficiente pentru a susține aprecierea acesteia. Într-adevăr, în legătură cu lipsa altor aeronave disponibile, să se solicite unei companii aeriene să rezerve aeronave pentru a face față consecințelor unui eveniment precum atentatele din 11 septembrie 2001 ar însemna să fie negat caracterul extraordinar al acestui eveniment. Deși un operator diligent este obligat să se asigure împotriva consecințelor unui eveniment, nu se poate considera că, prin definiție, aceste eveniment ține de forța majoră (a se vedea în acest sens Hotărârea Tribunalului din 28 martie 2007, Spania/Comisia, T-220/04, nepublicată în Repertoriu, punctele 175 și 176 și jurisprudența citată) și nici, cu atât mai mult, de noțiunea de eveniment extraordinar în sensul articolului 87 alineatul (2) litera (b) CE. Or, calificarea drept evenimente extraordinare a atentatelor din 11 septembrie 2001, precum și a închiderii spațiului aerian care a rezultat este reținută atât în decizia atacată, cât și în Comunicarea din 10 octombrie 2001 (a se vedea punctul 49 de mai sus).

67 În legătură cu pretinsa alegere a reclamantei de a efectua alte zboruri regulate, este suficient să se arate că nu este vorba despre o alegere, ci despre o obligație de natură contractuală față de pasagerii acestor zboruri, a cărei nerespectare ar fi produs consecințe în temeiul Regulamentului (CEE) nr. 295/91 al Consiliului din 4 februarie 1991 de stabilire a normelor comune privind sistemul de compensare pentru refuzul la îmbarcare din cadrul transporturilor aeriene regulate (JO L 36, p. 5), care era în vigoare la momentul producerii faptelor.

68 În ceea ce privește faptul că prejudiciul cauzat de anularea zborului în discuție s-a produs după 14 septembrie 2001, trebuie arătat că nici de la articolul 87 alineatul (2) litera (b) CE și nici din jurisprudența citată la punctul 52 de mai sus nu reiese că o legătură directă între evenimentul extraordinar și paguba suferită presupune simultaneitatea acestora. Din contră, posibilitatea de a recunoaște existența unei astfel de legături, chiar dacă paguba s-a produs la puțin timp după eveniment, nu poate fi exclusă în mod general.

69 Rezultă din cele ce precedă că aprecierea Comisiei în privința zborului din 15 septembrie 2001 cu destinația Toronto via Montreal este eronată.

70 În ceea ce privește, în al doilea rând, anularea zborului din 16 septembrie 2001, trebuie arătat că reclamanta se referă, pentru a o justifica, la imposibilitatea de a efectua inspecția tehnică majoră a aeronavei, de a anunța pasagerii și de a rezerva sloturile orare la aeroporturile din Montreal și Toronto.

71 În această privință, mai întâi, trebuie să se considere că nici anunțarea pasagerilor și nici rezervarea sloturilor orare nu constituie un motiv care să justifice teza reclamantei. Într-adevăr, începând cu momentul în care aeronava a decolat de la Halifax (la 15 septembrie 2001) și până la momentul în care zborul din 16 septembrie 2001 ar fi putut fi efectuat (reclamanta nu indică ora la care era planificat acest zbor) s-a scurs un interval de timp care nu este neglijabil. Așadar, în lipsa unor informații mai precise în ceea ce privește termenul absolut necesar pentru a anunța pasagerii și pentru a rezerva sloturile orare, argumentația reclamantei în această privință nu poate fi acceptată.

72 În continuare, trebuie arătat că dosarul nu conține nicio informație privind timpul necesar pentru a efectua verificările tehnice obligatorii pentru ca aeronava să poată fi utilizată pentru zborul în discuție. Autoritățile elene s-au limitat la a declara că timpul disponibil nu era suficient pentru a efectua „inspecția majoră”, în timp ce Comisia afirmă, la considerentul (56) al deciziei atacate, că „acțiunile privind verificările tehnice […] nu au putut fi realizate la timp de către [reclamantă]”. Se impune constatarea că, întrucât autoritățile elene au invocat constrângerile respective în cursul procedurii administrative, acestora le revenea obligația de a informa Comisia cu privire la timpul necesar pentru verificările tehnice impuse de manuale, cu scopul de a risipi îndoielile acesteia în ceea ce privește legătura directă de cauzalitate dintre închiderea spațiului aerian și anularea zborului în discuție. În aceste condiții, trebuie să se considere că în mod întemeiat Comisia a considerat că nu exista o legătură directă de cauzalitate între anularea zborului în cauză și atentatele din 11 septembrie 2001 sau închiderea spațiului aerian între 11 și 14 septembrie 2001.

— Cu privire la „ferry flights”

73 În ceea ce privește „ferry flights” din 18, 20 și 26 septembrie 2001, este suficient să se arate, astfel cum a arătat Comisia, că înființarea acestora reprezenta o alegere a reclamantei, căreia îi revenea obligația fie de a le cere pasagerilor să plătească un preț care să includă cheltuielile de întoarcere a avionului la Atena, fie de a solicita o indemnizație adecvată guvernelor Statelor Unite și Canadei. Prin urmare nu există nicio legătură directă de cauzalitate între costuri și atentatele din 11 septembrie 2001 sau închiderea spațiului aerian și, prin urmare, aceste costuri nu intră în domeniul de aplicare al articolului 87 alineatul (2) litera (b) CE.

74 Având în vedere considerațiile precedente, se impune anularea deciziei atacate în măsura în care Comisia a considerat că indemnizația plătită reclamantei pentru pagubele cauzate de anularea zborului cu destinația Canada la 15 septembrie 2001 nu era compatibilă cu piața comună.

Referitor la prejudiciile privind restul rețelei reclamantei

75 În legătură cu al doilea aspect al prezentului motiv privind restul rețelei reclamantei, trebuie să se arate că argumentația reclamantei contestă temeinicia deciziei atacate în măsura în care prin aceasta au fost declarate incompatibile cu piața comună cuantumurile corespunzătoare ale ajutorului. Totuși, în cadrul celui de al doilea motiv, reclamanta invocă lipsa unei motivări în această privință, pe care Tribunalul trebuie să o examineze mai întâi.

2. *Cu privire la al doilea motiv, întemeiat pe lipsa motivării*

Argumentele părților

76 Reclamanta susține că decizia atacată nu este motivată în ceea ce privește refuzul Comisiei de a aproba sumele plătite cu titlu de indemnizare pentru prejudiciile privind restul rețelei sale (aproximativ 1 212 032 de euro). Aceeași ar fi situația pentru sumele menționate la punctul 5 a doua-a patra, a opta și a noua liniuță de mai sus.

77 Potrivit reclamantei, autoritățile elene au comunicat Comisiei, în special în scrisoarea din 24 septembrie 2002, toate elementele privind prejudiciul suferit de întreaga sa rețea. Această scrisoare ar face de asemenea referire la sumele menționate la punctul 5 a doua-a patra, a opta și a noua liniuță de mai sus. În aceste împrejurări, Comisia ar fi trebuit să expună motivele pentru care a considerat că plata cuantumurilor în cauză constituia un ajutor incompatibil cu piața comună.

78 Comisia contestă temeinicia acestui motiv. În decizia de inițiere a procedurii oficiale de investigare, aceasta ar fi exprimat îndoieli serioase în ceea ce privește compatibilitatea ajutorului în cauză cu piața comună. Or, în pofida a ceea ce se anunțase în scrisoarea din 20 noiembrie 2003, nici autoritățile elene și nici reclamanta nu ar fi prezentat Comisiei observații referitoare la aceste sume în cursul procedurii administrative. Pe de altă parte, Comisia nu ar fi în măsură să știe ce elemente au fost transmise de reclamantă autorităților elene. În plus, Comisia ar fi aprobat toate sumele aferente perioadei 11-14 septembrie 2001 pentru care autoritățile elene prezentaseră explicații în scrisoarea din 20 noiembrie 2003. În aceste condiții, reclamanta nu poate reproșa Comisiei că nu a studiat din proprie inițiativă elementele care ar fi putut justifica, în această privință, adoptarea unei abordări diferite de cea exprimată în Comunicarea din 10 octombrie 2001 și decizia de inițiere a procedurii oficiale de investigare.

Aprecierea Tribunalului

79 Trebuie amintit că motivarea impusă de articolul 253 CE trebuie să fie adaptată naturii actului în cauză și trebuie să menționeze în mod clar și neechivoc raționamentul instituției autoare a actului, astfel încât să dea posibilitatea persoanelor interesate să ia cunoștință de temeiurile măsurii luate, iar instanței competente să exercite controlul. Cerința motivării trebuie apreciată în funcție de împrejurările cauzei, în special de conținutul actului, de natura motivelor invocate și de interesul de a primi explicații propriu destinatarului actului sau altor persoane vizate în mod direct și individual de acest act. Nu este obligatoriu ca motivarea să specifice toate elementele de fapt și de drept pertinente, în măsura în care problema dacă motivarea unui act respectă condițiile impuse de articolul 253 CE trebuie să fie apreciată nu numai prin prisma modului de redactare, ci și în funcție de contextul său, precum și de ansamblul de norme juridice care guvernează materia respectivă (Hotărârea Tribunalului din 26 februarie 2002, INMA și Itainvest/Comisia, T-323/99, Rec., p. II-545, punctul 55).

80 În speță, rezultă de la considerentele (21), (49) și (50) ale deciziei atacate, coroborate cu articolele 1, 2 și 4 din aceasta, că a fost concluzionat de către Comisie că plata sumelor cu titlu de indemnizație pentru prejudiciile privind rețeaua reclamantei din afara Atlanticului de Nord și a Israelului, precum și a sumelor menționate la punctul 5 a doua-a patra, a opta și a noua liniuță constituia un ajutor incompatibil cu piața comună și că Republica Elenă trebuia să solicite recuperarea acestuia. Or, se impune constatarea că decizia atacată nu conține nicio expunere a motivelor care au condus Comisia la adoptarea acestei concluzii.

81 Această omisiune este cu atât mai inexplicabilă dacă se ține seama de faptul că la considerentul (21) al deciziei atacate, care este consacrat derulării procedurii administrative, Comisia expune în mod exhaustiv aceste sume.

82 În plus, deși este adevărat că, la punctul 36 din decizia de inițiere a procedurii oficiale de investigare, Comisia a arătat că, în ceea ce privește rețeaua din afara Atlanticului de Nord și a Israelului, indemnizația trebuia limitată la prejudiciile corespunzătoare

anulării biletelor în urma anulării unui zbor de corespondență cu destinația sau cu punctul de plecare într-un loc închis circulației aeriene, nu este mai puțin adevărat că autoritățile elene contestaseră, în esență, această apreciere. Într-adevăr, rezultă de la punctele I.1 și I.2 din scrisoarea din 24 septembrie 2002 (a se vedea punctul 5 de mai sus) că, potrivit autorităților elene, având în vedere întinderea repercusiunilor constatate în întreaga rețea, se impunea ca, la calcularea prejudiciului datorat direct evenimentelor extraordinare, acestea să fie luate în considerare cu privire la totalitatea rețelei. Așadar, îi revenea Comisiei obligația de a expune, în decizia atacată, aprecierea sa definitivă în privința cuantumurilor ajutorului în cauză.

83 În plus, chiar dacă este adevărat că la punctul 41 litera (d) din decizia de inițiere a procedurii oficiale de investigare Comisia a solicitat autorităților elene să prezinte informații care să demonstreze legătura de cauzalitate dintre prejudiciile menționate la punctul 5 a doua-a patra, a opta și a noua liniuță de mai sus și închiderea spațiului aerian, nu este mai puțin adevărat că autoritățile elene au insistat, în scrisoarea din 20 noiembrie 2003, asupra necesității de a aproba cuantumurile la care se făcea referire în documentul menționat. Așadar, îi revenea Comisiei obligația de a expune, în decizia atacată, și aprecierea sa definitivă în privința acestor cuantumuri ale ajutorului.

84 În legătură cu argumentul pe care Comisia l-a prezentat în ședință, potrivit căruia motivarea privind sumele de ajutor vizate de prezentul motiv s-ar afla la considerentul (59) al deciziei atacate, în măsura în care acesta din urmă trimite la Comunicarea din 10 octombrie 2001 și face referire la lipsa unui eveniment extraordinar după 14 septembrie 2001, acesta nu poate fi admis. Într-adevăr, potrivit primei teze din acest considerent, „Comisia concluzionează […] că schema nu este conformă cu tratatul, în partea privind datele ulterioare datei de 14 septembrie 2001, și în special pentru costurile prezentate de [Republica Elenă] pentru [reclamantă] și privind perioada ulterioară datei de 14 septembrie 2001 [‚care] se ridică […] la […] aproximativ 1 464 569 de euro[,] având în vedere nu numai depășirea perioadei prevăzute la punctul 35 al Comunicării din 10 octombrie 2001, dar și, mai ales, lipsa evenimentului extraordinar și schimbarea naturii pierderii indemnizabile pe care această extindere a duratei o generează”.

85 Se impune constatarea că, în această teză, Comisia rezumă aprecierea expusă la considerentele (51)-(58) ale deciziei atacate. Or, aceste considerente sunt consacrate prejudiciilor suferite în rețeaua Atlanticului de Nord a reclamantei, iar nu celor

suferite în restul rețelei acesteia sau prejudiciilor specifice menționate la punctul 5 a doua-a patra, a opta și a noua liniuță de mai sus. În aceste condiții, considerentul respectiv nu poate fi interpretat în sensul că vizează și aceste din urmă sume.

86 Trebuie arătat pe de altă parte că argumentația prezentată de Comisie pentru a contesta temeinicia prezentului motiv (a se vedea punctul 78 de mai sus) se referă la ipoteza în care, în decizia de declarare a unui ajutor ca incompatibil cu piața comună, Comisia expune un raționament întemeiat pe elementele pe care i le-au transmis statul membru în cauză sau părțile interesate. Într-un asemenea exemplu, într-adevăr, nu se poate reproșa Comisiei că nu a ținut seama de eventualele elemente de fapt sau de drept care ar fi putut să îi fie prezentate în cursul procedurii administrative, dar care nu i-au fost prezentate (Hotărârea Fleuren Compost/Comisia, punctul 55 de mai sus, punctul 49). Or, spre deosebire de o astfel de situație, nu figurează în cadrul acesteia nicio expunere de motive care să poată susține dispozitivul deciziei atacate aferent prejudiciilor vizate la punctul 80 de mai sus.

87 Prin urmare, decizia atacată trebuie de asemenea să fie anulată pentru lipsa motivării în măsura în care declară incompatibile cu piața comună, în primul rând, ajutoarele plătite reclamantei pentru prejudiciile privind rețeaua acesteia din afara Atlanticului de Nord și a Israelului și, în al doilea rând, ajutoarele pentru încasările pierdute privind transportul de mărfuri, cheltuielile de distrugere a mărfurilor sensibile, cheltuielile suplimentare pentru controlul de securitate al mărfurilor, cheltuielile legate de orele suplimentare ale personalului și cheltuielile legate de măsurile urgente de securitate suplimentare.

88 În aceste condiții, nu este necesară examinarea celui de al doilea aspect al primului motiv, întemeiat pe o eroare vădită de apreciere în legătură cu prejudiciile privind restul rețelei reclamantei (a se vedea punctul 75 de mai sus).

89 Din cele ce precedă rezultă că, în primul rând, trebuie anulată decizia atacată în măsura în care Comisia a declarat incompatibile cu piața comună și a dispus recuperarea ajutoarelor plătite reclamantei pentru prejudiciile cauzate de anularea zborului cu destinația Canada din 15 septembrie 2001, precum și pentru prejudiciile la care se

face referire la punctul 87 de mai sus și, în al doilea rând, trebuie respinse celelalte capete de cerere.

Cu privire la cheltuielile de judecată

90 Potrivit articolului 87 alineatul (3) din Regulamentul de procedură, Tribunalul poate să repartizeze cheltuielile de judecată sau poate decide ca fiecare parte să suporte propriile cheltuieli în cazul în care părțile cad în pretenții cu privire la unul sau mai multe capete de cerere. În împrejurările din prezenta cauză, trebuie să se decidă că fiecare parte va suporta propriile cheltuieli de judecată.

Pentru aceste motive,

TRIBUNALUL (Camera a opta)

declară și hotărăște:

1) **Anulează articolele 1 și 2 din Decizia C (2006) 1580 final a Comisiei din 26 aprilie 2006 privind schema de ajutor de stat C 39/2003 (ex NN 119/2002) pusă în aplicare de către Republica Elenă în favoarea transportatorilor aerieni în urma prejudiciilor suferite între 11 și 14 septembrie 2001, în măsura în care declară incompatibile cu piața comună ajutoarele acordate Olympiaki Aeroporia Ypiresies AE, în primul rând, pentru prejudiciile cauzate de anularea zborului cu destinația Canada din 15 septembrie 2001, în al doilea rând, pentru prejudiciile privind rețeaua acesteia din afara Atlanticului de Nord și a Israelului și, în al treilea rând, pentru încasările pierdute privind transportul de mărfuri, cheltuielile de distrugere a mărfurilor**

sensibile, cheltuielile suplimentare pentru controlul de securitate al mărfurilor, cheltuielile legate de orele suplimentare ale personalului și cheltuielile legate de măsurile urgente de securitate suplimentare.

2) Anulează articolul 4 din Decizia C (2006) 1580 final în măsura în care dispune recuperarea ajutoarelor menționate la punctul precedent.

3) Respinge acțiunea cu privire la restul motivelor.

4) Fiecare parte suportă propriile cheltuieli de judecată.

Martins Ribeiro Papasavvas Dittrich

Pronunțată astfel în ședință publică la Luxemburg, la 25 iunie 2008.

Grefier Președinte

E. Coulon M. E. Martins Ribeiro

Cuprins

Istoricul cauzei ..... II - 1094

Decizia atacată ..... II - 1098

Procedura și concluziile părților ..... II - 1100

În drept II - 1101

1. Cu privire la primul motiv, întemeiat pe încălcarea articolului 87 alineatul (2) litera (b) CE ..... II - 1102

Argumentele reclamantei ..... II - 1102

Referitor la prejudiciile privind rețeaua Atlanticului de Nord a reclamantei II - 1103

Referitor la prejudiciile privind restul rețelei reclamantei ..... II - 1105

Argumentele Comisiei ..... II - 1107

Referitor la prejudiciile privind rețeaua Atlanticului de Nord a reclamantei II - 1108

Referitor la prejudiciile privind restul rețelei reclamantei ..... II - 1109

Aprecierea Tribunalului ..... II - 1110

Referitor la prejudiciile privind rețeaua Atlanticului de Nord a reclamantei II - 1112

— Cu privire la zborul dus-întors cu destinația New York prevăzut inițial pentru 15 septembrie 2001 ..... II - 1112

— Cu privire la cele două zboruri dus-întors cu destinația Toronto via Montreal prevăzute inițial pentru 15 și 16 septembrie 2001 ..... II - 1114

— Cu privire la „ferry flights” ..... II - 1117

Referitor la prejudiciile privind restul rețelei reclamantei ..... II - 1117

2. Cu privire la al doilea motiv, întemeiat pe lipsa motivării ..... II - 1118

Argumentele părților ..... II - 1118

Aprecierea Tribunalului ..... II - 1119

Cu privire la cheltuielile de judecată ..... II - 1122