

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE PRIMEIRA INSTÂNCIA (Oitava Secção)

25 de Junho de 2008^{*}

No processo T-268/06,

Olympiaki Aeroporia Ypiresies AE, com sede em Atenas (Grécia), representada por P. Anestis, advogado, T. Soames e G. Goeteyn, solicitors, S. Mavrogenis e M. Pinto de Lemos Fermiano Rato, advogados,

recorrente,

contra

Comissão das Comunidades Europeias, representada por E. Righini e I. Chatzi-
giannis, na qualidade de agentes,

recorrida,

que tem por objecto um pedido de anulação da Decisão C(2006) 1580 final da Comissão, de 26 de Abril de 2006, relativa ao regime de auxílios de Estado C 39/2003 (ex NN 119/2002) que a República Helénica instituiu a favor das transportadoras aéreas na sequência dos prejuízos registados no período de 11 a 14 de Setembro de 2001,

^{*} Língua do processo: grego.

O TRIBUNAL DE PRIMEIRA INSTÂNCIA
DAS COMUNIDADES EUROPEIAS (Oitava Secção),

composto por: M. E. Martins Ribeiro, presidente, S. Papasavvas (relator) e A. Dittrich, juízes,

secretário: C. Kantza, administradora,

vistos os autos e após a audiência de 7 de Dezembro de 2007,

profere o presente

Acórdão

Antecedentes do litígio

- ¹ Com a sua comunicação COM(2001) 574 final, de 10 de Outubro de 2001 (a seguir «comunicação de 10 de Outubro de 2001»), a Comissão transmitiu ao Parlamento Europeu e ao Conselho a sua avaliação relativa às consequências para a indústria do transporte aéreo dos atentados de 11 de Setembro de 2001 nos Estados Unidos.

- 2 No tocante à aplicação das regras em matéria de auxílios de Estado, a Comissão concluiu, na comunicação de 10 de Outubro de 2001, que o artigo 87.º, n.º 2, alínea b), CE permitia fazer face a algumas dificuldades que as companhias aéreas enfrentavam em razão dos acontecimentos de 11 de Setembro de 2001. Tendo em conta o carácter extraordinário dos acontecimentos em questão, as disposições deste artigo podiam, segundo esta comunicação, autorizar, no respeito de certas condições, a compensação, em primeiro lugar, dos custos gerados pelo encerramento do espaço aéreo americano durante quatro dias (de 11 a 14 de Setembro de 2001), bem como, em segundo lugar, do aumento do custo dos seguros (pontos 28 a 41 da comunicação de 10 de Outubro de 2001).
- 3 Quanto às condições a que qualquer compensação devia ser sujeita, a comunicação de 10 de Outubro de 2001 expõe que deve ser atribuída de modo não discriminatório, que deve apenas dizer respeito aos custos suportados entre 11 e 14 de Setembro de 2001 e que o seu montante deve ser calculado de um modo preciso e objectivo, seguindo a metodologia específica proposta pela Comissão.
- 4 Por ofício de 14 de Novembro de 2001 dirigido a todos os Estados-Membros, a Comissão forneceu esclarecimentos adicionais a respeito do cálculo do montante da compensação a atribuir a cada companhia aérea.
- 5 Na sequência da troca de correspondência havida entre Dezembro de 2001 e Julho de 2002, as autoridades helénicas comunicaram à Comissão, por ofício de 24 de Setembro de 2002, as modalidades do cálculo da compensação da recorrente, Olympiaki Aeroporia Ypiresies AE, em razão dos danos provocados a esta última pelos acontecimentos em causa. Neste ofício, a referida compensação estava assim pormenorizada:
- 4 079 237 euros pelas receitas perdidas no transporte de passageiros para o conjunto da rede da recorrente, dos quais cerca de 1 212 032 euros diziam respeito à sua rede fora do Atlântico Norte;

- 278 797 euros pelas receitas perdidas no transporte de mercadorias;
- 17 608 euros pelos custos de destruição de mercadorias sensíveis;
- 41 086 euros pelos custos de controlo de segurança adicionais para as mercadorias;
- 37 469 euros pelos custos de retorno do voo OA 411 com destino a Nova Iorque (Estados Unidos) e custos de cancelamento do voo de regresso (OA 412) a Atenas (Grécia) em 11 de Setembro de 2001;
- 13 550 euros pelos custos relacionados com a aterragem e a permanência em Halifax (Canadá), de 11 a 15 de Setembro de 2001, de um voo inicialmente previsto com destino a Toronto (Canadá);
- 478 357 euros pelas despesas com a organização de «ferry flights» (voos extraordinários efectuados em 18, 20 e 26 de Setembro de 2001 a fim de repatriar passageiros para os Estados Unidos e o Canadá);
- 146 735 euros pelos custos relacionados com as horas extraordinárias do pessoal e o alojamento dos passageiros e do pessoal de segurança suplementar;
- 14 673 euros pelos custos relacionados com as medidas urgentes de segurança suplementares.

- 6 Do montante total destas quantias foram posteriormente deduzidos 278 797 euros de combustível que teria sido consumido se o programa dos voos não tivesse sido perturbado. O montante final de 4 827 586,21 euros já tinha sido pago à recorrente no mês de Julho de 2002 ao abrigo do artigo 45.º, n.º 17, da Lei n.º 2992/2002 (FEK A' 54/20.3.2002) e do decreto ministerial conjunto de 27 de Maio de 2002 (FEK B' 682/31.5.2002).
- 7 Por ofício de 27 de Maio de 2003, a Comissão informou a República Helénica da sua decisão de abrir o procedimento previsto no artigo 88.º, n.º 2, CE a respeito das medidas em causa e convidou as autoridades helénicas a fornecer-lhe determinados documentos e esclarecimentos adicionais (a seguir «decisão de abertura do procedimento formal de exame»). Convidou ainda os interessados a apresentar-lhe as suas observações no prazo de um mês a contar da data de publicação da decisão de abertura do procedimento formal de exame no *Jornal Oficial da União Europeia* (JO 2003, C 199, p. 3).
- 8 As autoridades helénicas apresentaram as suas observações à Comissão por ofício de 20 de Novembro de 2003. Segundo esse ofício, o dano real causado pelo cancelamento de sete voos de ida e volta planificados para o período de 11 a 14 de Setembro de 2001 com destino a Nova Iorque, Telavive (Israel), Toronto via Montreal (Canadá) e Boston (Estados Unidos) ascendia a 1 921 203,20 euros. Esta quantia não incluía as perdas registadas na sequência da anulação dos bilhetes para outros voos com os quais os voos cancelados tinham correspondência. No tocante aos custos relacionados com o voo que aterrou em 11 de Setembro em Halifax em vez de Toronto, as autoridades helénicas apresentaram uma avaliação nos termos da qual ascendiam a 38 056 euros. No respeitante aos custos relacionados com o retorno do voo de 11 de Setembro de 2001 com destino a Nova Iorque, as autoridades helénicas reavaliaram-nos em 3 421 euros. Relativamente ao cancelamento de três voos de ida e volta com destino a Nova Iorque e Toronto via Montreal em 15 e 16 de Setembro de 2001, as autoridades helénicas salientaram que os danos causados se relacionavam directamente com o encerramento do espaço aéreo entre 11 e 14 de Setembro e que ascendiam a 977 257 euros. Quanto aos «ferry flights», as autoridades helénicas esclareceram que se tratou de um voo com destino a Nova Iorque efectuado em 18 de Setembro de 2001 e de dois voos com destino a Toronto, via Montreal, efectuados em 20 e 26 de Setembro de 2001. O dano causado devido ao carácter extraordinário destes voos, que determinou a ausência de passageiros nos voos de regresso a Atenas, ascendeu a 487 312,17 euros. Segundo as autoridades helénicas, este dano deve ser considerado directamente relacionado com os acontecimentos de 11 de Setembro de 2001.

- 9 Nestas condições, o Ministério dos Transportes e das Comunicações grego pediu à Comissão que aprovasse um montante de 3 770 717,70 euros, bem como os montantes supramencionados no n.º 5, segundo a nono travessões, a título de compensação dos danos directamente relacionados com os atentados de 11 de Setembro de 2001. No tocante a estes últimos, as autoridades helénicas anunciaram que em breve apresentariam documentos justificativos.
- 10 Por ofício de 15 de Março de 2004, a Comissão recordou às autoridades helénicas que ainda não tinham apresentado as informações adicionais anunciadas no seu ofício de 20 de Novembro de 2003 e concedeu-lhes um prazo de duas semanas para esse efeito.
- 11 As autoridades helénicas não responderam a essa solicitação.

Decisão impugnada

- 12 Com a sua Decisão C(2006) 1580 final, de 26 de Abril de 2006, relativa ao regime de auxílios de Estado C 39/2003 (ex NN 119/2002) que a República Helénica instituiu a favor das transportadoras aéreas na sequência dos prejuízos registados no período de 11 a 14 de Setembro de 2001 (a seguir «decisão impugnada»), a Comissão encerrou o procedimento formal de exame e decidiu, nomeadamente, que o auxílio de Estado concedido pela República Helénica à recorrente era compatível com o mercado comum no que respeita à compensação paga para o período de 11 a 14 de Setembro de 2001 no limite de um montante máximo de 1 962 680 euros. Este montante corresponde a 1 921 203 euros pelo cancelamento dos sete voos de ida e volta com destino a Nova Iorque, Telavive, Toronto via Montreal e Boston, a 38 056 euros pela aterragem e permanência em Halifax do voo inicialmente previsto com destino a Toronto e a 3 421 euros pelo retorno do voo de 11 de Setembro de 2001 com destino a Nova Iorque (considerandos 49 e 50 da decisão impugnada).

13 Pelo contrário, no que respeita aos custos relacionados com o cancelamento dos três voos de ida e volta, sendo um com destino a Nova Iorque em 15 de Setembro de 2001 e dois com destino a Toronto via Montreal em 15 e 16 de Setembro de 2001, que ascendem a 977 257 euros, bem como aos custos relativos aos «ferry flights», que ascendem a 487 312 euros, a Comissão indica que estão relacionados unicamente com as repercussões indirectas dos atentados de 11 de Setembro de 2001 que foram ressentidas em vários sectores da economia mundial (considerando 58 da decisão impugnada).

14 No que diz respeito mais especificamente ao voo de 15 de Setembro de 2001 com destino a Nova Iorque, os considerandos 53 a 55 da decisão impugnada estão assim redigidos:

«53) A Comissão constata [...] que a situação, após 14 de Setembro, já não se caracterizava por uma perturbação do tráfego, mas por uma exploração mais limitada das linhas aéreas por parte das companhias em questão.

54) É este o caso no tocante às medidas apresentadas pela [República Helénica] a favor [da recorrente] e que respeitam em primeiro lugar aos três voos transatlânticos de ida e volta que não foram realizados em 15 e 16 de Setembro, sendo um com destino aos Estados Unidos e dois com destino ao Canadá, representando para [a recorrente] um dano de 333 000 000 dracmas gregas (GRD), ou seja, cerca de 977 257 euros.

55) Com efeito e no tocante, antes de mais, às faixas horárias em Nova Iorque, a [República Helénica] confirma que o aeroporto JFK foi na verdade aberto novamente em 14 de Setembro de 2001 às 23 horas, hora de Atenas, e [que] foi apenas a elevada procura de faixas horárias que não permitiu à [recorrente] reservar uma para si. A Comissão não recebeu outras informações a respeito da razão desta não obtenção de faixas horárias apesar de outras companhias as terem obtido. Em todo o caso, já não se verificava nesse momento a impossibilidade geral de voar para os Estados Unidos.»

- 15 Quanto ao cancelamento dos dois voos com destino a Toronto via Montreal, terá resultado de uma escolha efectuada pela recorrente, no sentido de que, ou esta última não terá tido outras aeronaves disponíveis e terá optado por assegurar outros voos planificados, ou as acções relativas às verificações técnicas e à reserva de faixas horárias não terão podido ser realizadas a tempo pela recorrente (considerando 56 da decisão impugnada).
- 16 Quanto aos «ferry flights», a Comissão salienta que a sua organização resultou da escolha da recorrente, à qual incumbia solicitar uma compensação por parte dos governos dos Estados Unidos e do Canadá, pois estes voos terão sido efectuados a pedido destes (considerando 57 da decisão impugnada).
- 17 Assim, os custos em questão foram considerados inelegíveis para uma compensação a título do artigo 87.º, n.º 2, alínea b), CE.
- 18 Nestas condições, a Comissão considerou que qualquer montante pago à recorrente em excesso da quantia de 1 962 680 euros constituía um auxílio incompatível com o mercado comum (artigo 2.º da decisão impugnada) e ordenou à República Helénica que procedesse à sua recuperação (artigo 4.º da decisão impugnada).

Tramitação processual e pedidos das partes

- 19 Por petição apresentada na Secretaria do Tribunal de Primeira Instância em 22 de Setembro de 2006, a recorrente interpôs o presente recurso.
- 20 Tendo sido modificada a composição das Secções do Tribunal de Primeira Instância, o juiz-relator foi afectado à Oitava Secção, à qual, por conseguinte, o presente processo foi distribuído.

21 A recorrente conclui pedindo que o Tribunal se digne:

- anular o artigo 1.º da decisão impugnada, na medida em que fixa no montante máximo de 1 962 680 euros a compensação compatível com o mercado comum no tocante ao período de 11 a 14 de Setembro de 2001;
- anular os artigos 2.º e 4.º da decisão impugnada;
- condenar a Comissão nas despesas.

22 A Comissão conclui pedindo que o Tribunal se digne:

- negar provimento ao recurso;
- condenar a recorrente nas despesas.

Questão de direito

23 A recorrente invoca dois fundamentos de recurso, relativos, o primeiro, à violação do artigo 87.º, n.º 2, alínea b), CE e, o segundo, à falta de fundamentação. O primeiro fundamento comporta, essencialmente, duas partes, relativas, a primeira, a um erro manifesto na apreciação referente aos danos relacionados com a rede do Atlântico

Norte da recorrente e, a segunda, a um erro manifesto na apreciação referente aos danos relacionados com a sua restante rede.

1. Quanto ao primeiro fundamento, relativo à violação do artigo 87.º, n.º 2, alínea b), CE

Argumentos da recorrente

24 Segundo a recorrente, a Comissão apreciou os factos do presente caso de um modo manifestamente errado e, assim, violou o artigo 87.º, n.º 2, alínea b), CE, quando considerou que os danos sofridos em razão, em primeiro lugar, do cancelamento dos três voos de ida e volta com destino a Nova Iorque e a Toronto via Montreal e, em segundo, da organização dos «ferry flights» não tinham um nexo de causalidade directo com os atentados de 11 de Setembro de 2001 que provocaram o encerramento do espaço aéreo dos Estados Unidos e do Canadá. Além disso, não tendo tomado em conta as perdas consecutivas aos atentados de 11 de Setembro de 2001 no restante da sua rede, a Comissão cometeu um erro na apreciação do dano ocorrido entre 11 e 15 de Setembro de 2001.

25 A recorrente entende que o facto de a comunicação de 10 de Outubro de 2001 excluir do âmbito de aplicação do artigo 87.º, n.º 2, alínea b), CE qualquer dano ocorrido após 14 de Setembro de 2001 não pode definir a natureza do nexo de causalidade directo exigido por esta disposição nem pode, por conseguinte, exonerar a Comissão do seu dever de examinar as circunstâncias do caso em apreço sob o ângulo do referido artigo. Efectivamente, a Comissão está vinculada pelos enquadramentos e comunicações que adopte em matéria de controlo dos auxílios de Estado, na medida em que estes não se afastem das normas do Tratado e sejam aceites pelos Estados-Membros. Em todo o caso, a comunicação de 10 de Outubro de 2001 deve ser interpretada no sentido de que não visa unicamente os danos ocasionados durante o encerramento do espaço aéreo mas também os que tenham um nexo de causalidade directo com o seu encerramento. Qualquer outra interpretação será contrária ao artigo 87.º, n.º 2, alínea b), CE.

26 A abordagem da Comissão também não pode ser justificada pela remissão para outras decisões nas quais adoptou um ponto de vista semelhante. Além disso, na medida em que os danos sofridos pela recorrente após 14 de Setembro de 2001 resultam directamente dos atentados de 11 de Setembro de 2001, esta encontra-se numa situação diferente relativamente à das outras companhias aéreas a respeito das quais esta circunstância não tinha ficado demonstrada. Por último, a recorrente salienta que as autoridades helénicas solicitaram com base no artigo 87.º, n.º 2, alínea b), CE, no seu ofício de 24 de Setembro de 2002 (v. n.º 5 *supra*), autorização para o pagamento de quantias igualmente para efeitos da compensação dos danos sofridos após 14 de Setembro de 2001. Portanto, a República Helénica nunca aceitou a abordagem restritiva proposta pela Comissão na comunicação de 10 de Outubro de 2001, como, aliás, atesta a Lei n.º 2992/2002, que prevê um quadro de compensação mais amplo.

27 A isto acresce que se deve aceitar que o encerramento do espaço aéreo foi uma consequência dos atentados de 11 de Setembro de 2001, constituindo estes últimos um acontecimento extraordinário, na acepção do artigo 87.º, n.º 2, alínea b), CE.

28 A recorrente contesta a tese da Comissão segundo a qual esta última efectuou uma análise do auxílio não apenas com base na comunicação de 10 de Outubro de 2001 mas também à luz do artigo 87.º, n.º 2, alínea b), CE. Pelo contrário, a decisão impugnada caracteriza-se por uma aplicação automática do critério segundo o qual qualquer dano ocorrido após 14 de Setembro de 2001 não tem nexo de causalidade com os atentados de 11 de Setembro de 2001 que provocaram o encerramento do espaço aéreo. Ora, todos os danos pelos quais a recorrente recebeu uma compensação têm um nexo de causalidade directo, na acepção do artigo 87.º, n.º 2, alínea b), CE, com os atentados de 11 de Setembro de 2001.

Quanto aos danos a respeito da rede do Atlântico Norte da recorrente

29 No tocante ao cancelamento do voo de ida e volta com destino a Nova Iorque inicialmente previsto para 15 de Setembro de 2001, a recorrente salienta que, apesar de o ter solicitado, o Aeroporto Internacional John F. Kennedy (JFK) não lhe concedeu uma faixa horária para esse dia, mas unicamente para 16 de Setembro, como atesta

uma telecópia da Federal Aviation Authority (Autoridade Federal da Aviação Civil americana) de 14 de Setembro de 2001. A indisponibilidade de faixas horárias ter-se-á ficado a dever unicamente à procura excepcionalmente elevada das companhias aéreas imediatamente após a reabertura gradual do espaço aéreo e isto devido à perturbação causada pelo seu encerramento durante quatro dias. Nestas condições, o aeroporto JFK não estava na posição de poder satisfazer todos os pedidos de faixas horárias, circunstância que, para a recorrente, é equiparável ao encerramento do espaço aéreo. O facto de a referida telecópia não ter sido apresentada pelas autoridades helénicas durante o procedimento administrativo não é determinante, tendo em conta o facto de a Comissão ter fundado a sua apreciação na inexistência de nexo de causalidade entre os atentados de 11 de Setembro de 2001 e o cancelamento do voo de ida e volta com destino a Nova Iorque inicialmente previsto para 15 de Setembro de 2001, em aplicação da comunicação de 10 de Outubro de 2001.

30 No que respeita ao cancelamento dos dois voos de ida e volta com destino a Toronto via Montreal em 15 e 16 de Setembro de 2001, a recorrente salienta que as autoridades canadianas obrigaram a aeronave que assegurava essa rota em 11 de Setembro de 2001 a aterrar nesse dia em Halifax e a aí permanecer até 15 de Setembro de 2001, inclusive. Essa aeronave só pôde regressar a Atenas em 16 de Setembro de 2001, às 5 h 30 m. Ora, os três outros Airbus A 340/400 da recorrente, únicos aparelhos a poder realizar voos transatlânticos, asseguraram outros destinos, o que a obrigou a cancelar o voo de 15 de Setembro de 2001 com destino a Toronto via Montreal. Pela mesma razão, a recorrente viu-se obrigada a cancelar o voo de 16 de Setembro de 2001 também com destino a Toronto via Montreal. Efectivamente, devido à imobilização da aeronave em Halifax até 15 de Setembro de 2001, revelou-se impossível, para efeitos de assegurar esse voo, efectuar a inspecção técnica principal, preparar a aeronave, avisar os passageiros e reservar as faixas horárias nos aeroportos de Montreal e Toronto, tendo designadamente em conta o facto de que as autoridades canadianas não comunicaram antecipadamente o horário exacto da autorização de descolagem da aeronave em 15 de Setembro de 2001.

31 Nestas condições, a tese da Comissão de que o cancelamento destes dois voos constituiu uma escolha da recorrente é manifestamente errada. Pelo contrário, estes cancelamentos constituíram uma consequência directa dos atentados de 11 de Setembro de 2001 que conduziram ao encerramento do espaço aéreo e foram, portanto, alheios à sua vontade. A insuficiência de aeronaves invocada pela Comissão não esteve na origem do cancelamento dos voos em questão, mas foi uma consequência dos atentados de 11 de Setembro de 2001. Portanto, os danos que com estes se relacionam

devem ser considerados reparáveis com base no artigo 87.º, n.º 2, alínea b), CE, independentemente do facto de se terem verificado em 15 e 16 de Setembro de 2001.

32 A recorrente observa ainda que a aeronave que devia ter efectuado o voo com destino a Nova Iorque em 15 de Setembro de 2001 não foi utilizada para efectuar os voos com destino ao Canadá porque foi utilizada para o voo de 16 de Setembro de 2001 com destino a Nova Iorque. Além disso, as autoridades canadianas só lhe permitiram efectuar voos para o Canadá a partir de 16 de Setembro de 2001. Finalmente, segundo a recorrente, os voos com destino ao Sudoeste Asiático e à Austrália são efectuados por uma única aeronave, que faz escala na Ásia e prossegue a sua rota para a Austrália, que é o seu destino último. Portanto, os cinco destinos (África, Sudoeste Asiático, Austrália, Estados Unidos e Canadá) podem ser assegurados por quatro aeronaves.

33 A respeito dos «ferry flights» com destino a Nova Iorque (18 de Setembro de 2001) e a Toronto via Montreal (20 e 26 de Setembro de 2001), a recorrente observa que também a organização destes voos está directamente relacionada com os atentados de 11 de Setembro de 2001 e não resulta de pressões exercidas pelos governos dos Estados Unidos e do Canadá para obter o repatriamento dos seus nacionais. Com efeito, as longas listas de espera para os voos regulares, devidas aos atentados de 11 de Setembro de 2001, impediram que estes passageiros reservassem lugares para estes últimos voos, o que obrigou a recorrente a organizar os «ferry flights».

Quanto aos danos relativos à restante rede da recorrente

34 A recorrente salienta que a Comissão, tendo embora considerado que constituía um auxílio compatível com o mercado comum o pagamento de 1 921 203 euros em razão do cancelamento dos sete voos de ida e volta com destino a Nova Iorque, Telavive, Toronto via Montreal e Boston (v. n.º 12 *supra*), não aprovou a compensação dos danos a respeito do restante da sua rede e registados no período de 11 a 15 de Setembro de 2001. Ora, estes danos ascendem a cerca de 1 212 032 euros.

35 A este respeito, a recorrente recorda que, de acordo com as precedentes considerações, os danos devidos às perturbações do seu programa de voos para 15 de Setembro de 2001 devem ser considerados elegíveis para compensação a título do artigo 87.º, n.º 2, alínea b), CE. Esta abordagem é corroborada pela comunicação de 10 de Outubro de 2001 e pelo ofício de 14 de Novembro de 2001 (v. n.º 4 *supra*). A recorrente salienta que as perdas no restante da sua rede ascendem a metade do dano sofrido na rede do Atlântico Norte e de Israel. Portanto, não podem deixar de ser tomadas em conta unicamente com base numa interpretação arbitrariamente restritiva do conceito de nexo de causalidade, como a efectuada na comunicação de 10 de Outubro de 2001. Em todo o caso, a Comissão devia ter aprovado os montantes pagos a título de compensação dos danos a respeito do restante da sua rede e registados no período de 11 a 14 de Setembro de 2001.

36 No tocante aos elementos apresentados pelas autoridades helénicas durante o procedimento formal de exame, a recorrente alega que não podia ter conhecimento do conteúdo exacto do ofício de 20 de Novembro de 2003 nem, nomeadamente, do facto de as autoridades helénicas fornecerem esclarecimentos suplementares que não diziam respeito ao conjunto dos danos sofridos na sequência dos acontecimentos de 11 de Setembro de 2001. A isto acresce que o regime de auxílios em questão foi instituído pelas autoridades helénicas com base nos esclarecimentos que a recorrente lhes tinha fornecido. Também não podia esperar que a análise da Comissão assentasse unicamente nos elementos fragmentários que constavam do ofício de 20 de Novembro de 2003. A recorrente observa ainda que os esclarecimentos cuja apresentação tinha sido anunciada pelas autoridades helénicas no ofício de 20 de Novembro de 2003 respeitavam aos montantes mencionados no ponto 17.2 da decisão de abertura do procedimento formal de exame (acima reproduzidos no n.º 5, segundo a nono travessões) e não aos danos relativos ao restante da rede da recorrente, aos quais a Comissão se referia no ponto 17.1 da dita decisão. De resto, o ofício de 20 de Novembro de 2003 indicava claramente que não dizia respeito às perdas relativas à anulação dos bilhetes para outros voos com os quais os voos cancelados tinham correspondência. Para identificar o montante dessas perdas, bastava subtrair o montante ao qual se faz referência no ofício de 20 de Novembro de 2003 do montante mencionado no ofício de 24 de Setembro de 2002. Em todo o caso, os esclarecimentos fornecidos pelas autoridades helénicas respeitavam a um montante mais elevado do que o declarado compatível com o mercado comum na decisão impugnada.

37 Além disso, a recorrente entende que o processo na posse da Comissão continha as informações adequadas para o conjunto dos montantes que constituíam o dano sofrido em razão dos atentados de 11 de Setembro de 2001, como figuravam no

ofício de 24 de Setembro de 2002. Nestas condições, a recorrente pede ao Tribunal que aprecie o carácter exaustivo dos elementos apresentados pelas autoridades helénicas à Comissão durante o procedimento administrativo à luz dos documentos que constam dos presentes autos.

- 38 Entende, assim, que a apreciação da Comissão no tocante aos danos relativos à restante rede da recorrente é manifestamente errada e viola o artigo 87.º, n.º 2, alínea b), CE.

Argumentos da Comissão

- 39 A Comissão contesta a procedência dos argumentos da recorrente. Indica que, de acordo com a jurisprudência, as orientações em matéria de auxílios de Estado a vinculam tal como aos Estados-Membros que as aceitaram. As autoridades helénicas afirmaram reiteradamente, durante o procedimento administrativo, que examinariam os pedidos de compensação apresentados pelas companhias aéreas no quadro das orientações e da comunicação de 10 de Outubro de 2001.
- 40 Além disso, a Comissão observa que, contrariamente ao alegado pela recorrente, efectuou uma análise do auxílio pago à recorrente, não apenas com base na comunicação de 10 de Outubro de 2001 mas também à luz do artigo 87.º, n.º 2, alínea b), CE, como atesta o considerando 59 da decisão impugnada. Para esse efeito, a Comissão teve em conta todos os elementos que lhe foram apresentados durante o procedimento administrativo.
- 41 A Comissão rejeita a interpretação da comunicação de 10 de Outubro de 2001 proposta pela recorrente, segundo a qual mesmo os danos ocorridos após 14 de Setembro de 2001 podem estar incluídos no âmbito de aplicação do artigo 87.º, n.º 2, alínea b), CE. Efectivamente, os termos da comunicação de 10 de Outubro de 2001 excluem essa possibilidade. Quanto à identificação do acontecimento extraordinário no caso em apreço, a Comissão salienta que são os atentados de 11 de Setembro de

2001 que constituem o referido acontecimento e não o encerramento do espaço aéreo, que foi uma consequência destes.

42 A Comissão alega que nem as autoridades helénicas nem a recorrente apresentaram, durante o procedimento administrativo, elementos que demonstrassem que os danos ocorridos após 14 de Setembro de 2001 apresentavam um nexo de causalidade com os atentados de 11 de Setembro de 2001.

43 Por último, a Comissão refuta o argumento segundo o qual a recorrente se encontrava numa situação diferente da das outras companhias aéreas que não puderam obter a atribuição de montantes de auxílio correspondentes a danos ocorridos após 14 de Setembro de 2001.

Quanto aos danos relativos à rede do Atlântico Norte da recorrente

44 No tocante ao cancelamento do voo de ida e volta de 15 de Setembro de 2001 com destino a Nova Iorque, a Comissão salienta que, contrariamente ao que as autoridades helénicas tinham anunciado no seu ofício de 20 de Novembro de 2003, não apresentaram, durante o procedimento administrativo, elementos de prova que demonstrassem a impossibilidade de reservar uma faixa horária no aeroporto JFK. Nestas condições, a Comissão reitera a apreciação que efectuou no considerando 55 da decisão impugnada. A telecópia da Federal Aviation Authority (v. n.º 29 *supra*) foi apresentada pela primeira vez no Tribunal e, em todo o caso, não faz referência ao dia 15 de Setembro de 2001 nem permite explicar por que razão a recorrente não conseguiu reservar uma faixa horária quando outras companhias aéreas o conseguiram.

45 Quanto aos cancelamentos dos voos de ida e volta de 15 e 16 de Setembro de 2001 com destino a Toronto via Montreal, a Comissão alega que a insuficiência de aeronaves é um problema que as companhias aéreas enfrentam diariamente e que, portanto, não pode ser qualificado de acontecimento extraordinário, na acepção do artigo 87.º, n.º 2, alínea b), CE. A Comissão não tem na sua posse elementos que

demonstrem a existência do nexo de causalidade exigido com os acontecimentos de 11 de Setembro de 2001. Em todo o caso, a argumentação da recorrente é contraditória, na medida em que alega ter cancelado um voo com destino a Nova Iorque em 11 de Setembro de 2001 sem, contudo, ter utilizado a aeronave que teria efectuado esse voo para assegurar o voo com destino ao Canadá. De resto, a Comissão interroga-se como teria sido possível para a recorrente cumprir o seu dever de assegurar, durante este período, voos regulares para a África, o Sudoeste Asiático, a Austrália, o Canadá e os Estados Unidos, visto que só tinha à sua disposição quatro aeronaves.

- 46 Relativamente aos «ferry flights», a Comissão salienta que a sua organização constituiu uma opção comercial da recorrente na sequência dos pedidos formulados pelos governos dos Estados Unidos e do Canadá. Ora, estas circunstâncias não podem ser equiparadas a um acontecimento extraordinário, na acepção do artigo 87.º, n.º 2, alínea b), CE, o qual, como disposição que introduz excepções à proibição de atribuição de auxílios de Estado, deve ser interpretado de forma estrita. Além disso, as autoridades helénicas não apresentaram elementos que demonstrassem o nexo de causalidade entre os atentados de 11 de Setembro de 2001 e a organização destes voos.

Quanto aos danos a respeito da restante rede da recorrente

- 47 A Comissão salienta que apresentou no Tribunal o conjunto da correspondência trocada com as autoridades helénicas e dos elementos de que dispunha no momento da adopção da decisão impugnada. Refere que, durante o procedimento administrativo, as autoridades helénicas não forneceram informações sobre os danos a respeito da rede da recorrente para além dos relativos aos voos provenientes ou com destino aos Estados Unidos ou ao Canadá. Com efeito, as informações fornecidas a esse propósito no ofício de 24 de Setembro de 2002 são insuficientes, sendo que as autoridades helénicas anunciaram a apresentação de documentos a seu respeito no ofício de 20 de Novembro de 2003 (v. n.º 9 *supra*), sem porém o fazerem. A Comissão recorda, além disso, que a recorrente tinha o direito de intervir durante o procedimento formal de exame, formulando observações, na sua qualidade de parte interessada que foi convidada a fazê-lo na decisão de abertura do procedimento formal de exame (v. n.º 7 *supra*). Uma vez que a recorrente também não apresentou observações durante o procedimento formal de exame, a Comissão só podia adoptar a decisão impugnada com base nas informações de que dispunha.

48 Daqui resulta, segundo a Comissão, que o primeiro fundamento deve ser julgado totalmente improcedente.

Apreciação do Tribunal de Primeira Instância

49 Em primeiro lugar, importa recordar que o carácter extraordinário dos acontecimentos de 11 de Setembro de 2001, na acepção do artigo 87.º, n.º 2, alínea b), CE, não é contestado (v. n.º 2 *supra*). Além disso, resulta do ponto 35 da comunicação de 10 de Outubro de 2001, nos termos do qual «os custos directos do encerramento do espaço aéreo americano entre 11 e 14 de Setembro de 2001 são consequência directa dos acontecimentos de 11 de Setembro de 2001», bem como do considerando 51 da decisão impugnada, no qual se recorda «o carácter de ‘acontecimento extraordinário’ do encerramento do espaço aéreo dos Estados Unidos de 11 a 14 de Setembro de 2001», que não são unicamente os atentados mas igualmente o encerramento do espaço aéreo a serem qualificados de acontecimentos extraordinários. Nestas condições, as questões suscitadas no presente litígio requerem apenas o exame da existência de um nexo de causalidade directo entre estes acontecimentos e os danos específicos invocados pela recorrente.

50 Em segundo lugar, no tocante ao alcance da comunicação de 10 de Outubro de 2001 no quadro do presente litígio, há que recordar que, segundo jurisprudência assente, a Comissão tem de respeitar os enquadramentos ou comunicações que adopta em matéria de controlo dos auxílios de Estado na medida em que não se afastem das normas do Tratado e na medida em que são aceites pelos Estados-Membros (v. acórdão do Tribunal de Justiça de 26 de Setembro de 2002, Espanha/Comissão, C-351/98, Colect., p. I-8031, n.º 53 e jurisprudência aí referida). Esses enquadramentos e comunicações impõem-se, antes de mais, à própria Comissão (acórdão do Tribunal de Justiça de 13 de Fevereiro de 2003, Espanha/Comissão, C-409/00, Colect., p. I-1487, n.º 69).

51 Cumpre também salientar que o n.º 2 do artigo 87.º CE visa os auxílios que são compatíveis *ipso jure* com o mercado comum na condição de preencherem determinados critérios objectivos. Daqui decorre que a Comissão é obrigada a declarar esses auxílios compatíveis com o mercado comum, sempre que esses critérios estejam preenchidos e sem dispor de qualquer poder de apreciação a esse respeito (v., neste sentido,

acórdão do Tribunal de Justiça de 17 de Setembro de 1980, Philip Morris/Comissão, 730/79, Recueil, p. 2671, n.º 17).

52 Acresce que, tratando-se de uma excepção ao princípio geral da incompatibilidade dos auxílios de Estado com o mercado comum, enunciado no artigo 87.º, n.º 1, CE, o artigo 87.º, n.º 2, alínea b), CE deve ser objecto de interpretação estrita. Portanto, só podem ser compensados, na acepção dessa disposição, os prejuízos causados directamente por calamidades naturais ou por outros acontecimentos extraordinários. Consequentemente, deve existir uma relação directa entre os danos causados pelo acontecimento extraordinário e o auxílio de Estado, e é necessária uma avaliação tão precisa quanto possível dos danos sofridos (v. acórdão do Tribunal de Justiça de 23 de Fevereiro de 2006, Atzeni e o., C-346/03 e C-529/03, Colect., p. I-1875, n.º 79 e jurisprudência aí referida).

53 Daqui resulta que, quando uma medida de auxílio preenche as condições enumeradas no número anterior, deve ser declarada compatível com o mercado comum, mesmo tendo a Comissão adoptado uma posição diferente numa comunicação anterior a respeito da medida em questão. Portanto, embora, nos termos da comunicação de 10 de Outubro de 2001, qualquer compensação paga a título do artigo 87.º, n.º 2, alínea b), CE deva dizer unicamente respeito aos custos suportados entre 11 e 14 de Setembro de 2001, um auxílio que compense um dano ocorrido após 14 de Setembro de 2001, mas que apresente um nexo de causalidade directo com o acontecimento extraordinário e seja avaliado de um modo preciso, deve ser julgado compatível com o mercado comum. Em todo o caso, a Comissão não considerou que os montantes referentes aos danos ocasionados após 14 de Setembro de 2001 eram inelegíveis para compensação a título do artigo 87.º, n.º 2, alínea b), CE unicamente pelo facto de terem ocorrido após essa data, mas examinou ainda a existência de um nexo de causalidade entre os acontecimentos em causa e esses danos (v. n.º 60 *infra*).

54 Por conseguinte, improcede desde logo a argumentação da Comissão, segundo a qual a República Helénica aceitou expressamente o princípio enunciado no ponto 35 da comunicação de 10 de Outubro de 2001, nos termos do qual qualquer compensação paga a título do artigo 87.º, n.º 2, alínea b), CE deve dizer unicamente respeito aos custos suportados de 11 a 14 de Setembro de 2001. Efectivamente, sendo verdade que as autoridades helénicas referiram no seu ofício de 24 de Setembro de 2002 que a compensação paga se limitava à reparação do dano sofrido durante os primeiros dias que se seguiram aos atentados, pediram, porém, autorização para proceder ao pagamento de certos montantes para efeitos de compensação de danos ocorridos até

26 de Setembro de 2001 (v. n.º 8 *supra*). É, pois, manifesto que as referidas autoridades entendiam que o conceito de «primeiros dias após os atentados» abrangia igualmente o período decorrido até essa data.

55 Por último, de acordo com a jurisprudência, a legalidade de uma decisão em matéria de auxílios deve ser apreciada em função dos elementos de informação de que a Comissão podia dispor no momento em que a tomou. Assim, ninguém pode invocar no tribunal comunitário elementos de facto que não tinham sido alegados no procedimento pré-contencioso previsto no artigo 88.º CE (v. acórdãos do Tribunal de Primeira Instância de 14 de Janeiro de 2004, *Fleuren Compost/Comissão*, T-109/01, *Colect.*, p. II-127, n.º 51 e jurisprudência aí referida, e de 14 de Dezembro de 2005, *Regione autonoma della Sardegna/Comissão*, T-200/04, não publicado na *Colec-tânea*, n.º 53).

56 É atendendo a estas considerações que importa analisar os fundamentos invocados em apoio do presente recurso.

Quanto aos danos relativos à rede do Atlântico Norte da recorrente

— Quanto ao voo de ida e volta com destino a Nova Iorque inicialmente previsto para 15 de Setembro de 2001

57 No considerando 55 da decisão impugnada, a Comissão invoca a ausência de comunicação pelas autoridades helénicas ou a recorrente de esclarecimentos a respeito da razão da não obtenção de faixas horárias no aeroporto JFK em 15 de Setembro de 2001 e a falta de prova no tocante às razões da recusa da atribuição por este aeroporto de uma faixa horária à recorrente para esta data.

58 Por seu turno, as autoridades helénicas indicaram, no ponto I.3 do seu ofício de 24 de Setembro de 2002, que o voo de 15 de Setembro de 2001 com destino a Nova Iorque

tinha sido cancelado em razão da falta de informações relativas às possibilidades de aterragem das companhias estrangeiras no aeroporto JFK.

59 No ponto 41, alínea a), da decisão de abertura do procedimento formal de exame, a Comissão solicitou às autoridades helénicas que lhe fornecessem todos os documentos e informações suplementares sobre o modo como as autoridades americanas tinham proibido os voos às companhias aéreas helénicas a partir de 15 de Setembro de 2001. Em resposta, no seu ofício de 20 de Novembro de 2003, as autoridades helénicas explicaram que o voo de 15 de Setembro de 2001 com destino a Nova Iorque tinha sido cancelado por falta de faixas horárias. Esta falta de faixas horárias, causada por uma procura excepcionalmente elevada durante os dias que se seguiram à reabertura do espaço aéreo, terá constituído uma consequência directa da interrupção dos voos nos quatro dias anteriores. No tocante à prova da recusa da atribuição de uma faixa horária pelo aeroporto JFK, as autoridades helénicas afirmaram ter solicitado os elementos necessários à recorrente a fim de os comunicar à Comissão.

60 Contrariamente ao que alega a recorrente, a Comissão não considerou que os montantes correspondentes ao cancelamento deste voo eram inelegíveis para compensação a título do artigo 87.º, n.º 2, alínea b), CE apenas pela razão de este ter sido efectuado após 14 de Setembro de 2001. Pelo contrário, como salientado no número anterior, a Comissão pediu às autoridades helénicas, na decisão de abertura do procedimento formal de exame, que lhe fornecesse todos os elementos relativos ao modo como as autoridades americanas tinham proibido os voos às companhias aéreas helénicas a partir de 15 de Setembro de 2001.

61 Porém, é forçoso concluir que as autoridades helénicas não apresentaram no procedimento administrativo qualquer prova que demonstrasse a recusa da atribuição de uma faixa horária ou a razão dessa recusa, apesar do pedido que a Comissão lhes tinha dirigido. Importa acrescentar que, de acordo com o seu ofício de 20 de Novembro de 2003 (v. n.º 8 *supra*), as autoridades helénicas solicitaram à recorrente que lhes apresentasse as provas que demonstrassem a impossibilidade de reservar uma faixa horária no aeroporto JFK em 15 de Setembro de 2001 a fim de subseqüentemente as submeter à Comissão. Ora, não chegou à Comissão qualquer novo elemento de prova.

62 A isto acresce, segundo a jurisprudência acima referida no n.º 55, que a recorrente não pode invocar a telecópia que apresentou pela primeira vez perante o Tribunal (v. n.º 29 *supra*). Em todo o caso, há que referir que esta telecópia não indica que o aeroporto JFK não atribuiu uma faixa horária à recorrente para 15 de Setembro de 2001, mas unicamente que a recorrente dispunha de uma faixa horária para 16 de Setembro de 2001. Consequentemente, a não atribuição de uma faixa horária para 15 de Setembro de 2001 só poderia ser demonstrada com base na dita telecópia pela via de uma interpretação *a contrario*, em apoio da qual a recorrente não invocou qualquer outro elemento probatório.

63 Portanto, a argumentação da recorrente expendida a respeito do referido voo não pode ser acolhida.

— Quanto aos voos de ida e volta com destino a Toronto via Montreal inicialmente previstos para 15 e 16 de Setembro de 2001

64 No tocante ao cancelamento dos dois voos de ida e volta com destino a Toronto via Montreal em 15 e 16 de Setembro de 2001, a Comissão indica, no considerando 56 da decisão impugnada, que se ficou a dever a uma escolha da recorrente. Efectivamente, ou esta última não tinha outras aeronaves disponíveis e preferiu assegurar outros voos regulares, ou não teve tempo para efectuar as verificações técnicas exigidas ou para reservar as faixas horárias necessárias.

65 A este respeito, importa recordar que, segundo o ofício de 20 de Novembro de 2003, o voo de 15 de Setembro de 2001 com destino a Toronto via Montreal foi cancelado porque a aeronave que o devia efectuar foi obrigada pelas autoridades canadianas a permanecer em Halifax de 11 a 15 de Setembro de 2001 e só pôde regressar a Atenas em 16 de Setembro de 2001 às 5 h 30 m. Uma vez que os seus outros três Airbus A 340/400, únicos aparelhos a poder efectuar voos transatlânticos, serviam já outros destinos na África, na Ásia, na Austrália e nos Estados Unidos, a recorrente foi obrigada a cancelar o voo em questão. Quanto ao voo de 16 de Setembro de 2001, o retorno tardio da aeronave imobilizada em Halifax impossibilitou, segundo a recorrente, a inspecção técnica principal, a preparação da aeronave, o aviso aos passageiros e a reserva das faixas horárias nos aeroportos de Montreal e Toronto, tendo

designadamente em conta o facto de que as autoridades canadianas não anunciaram antecipadamente o horário exacto a que a aeronave estava autorizada a descolar em 15 de Setembro.

⁶⁶ Em primeiro lugar, no respeitante ao voo de 15 de Setembro de 2001, os elementos nos quais se apoia a Comissão não bastam para alicerçar a sua apreciação. Efectivamente, no tocante à ausência de outras aeronaves disponíveis, pedir a uma companhia aérea que reserve aeronaves a fim de fazer face às consequências de um acontecimento tal como os atentados de 11 de Setembro de 2001 é o mesmo que negar o carácter extraordinário desse acontecimento. Se um operador diligente for obrigado a premunir-se contra as consequências de um acontecimento, esse acontecimento não pode, por definição, ser considerado um caso de força maior (v., neste sentido, acórdão do Tribunal de Primeira Instância de 28 de Março de 2007, Espanha/Comissão, T-220/04, não publicado na Colectânea, n.ºs 175 e 176 e jurisprudência aí referida) nem, por maioria de razão, um acontecimento extraordinário, na acepção do artigo 87.º, n.º 2, alínea b), CE. Ora, a qualificação dos atentados de 11 de Setembro de 2001 e o consequente encerramento do espaço aéreo de acontecimentos extraordinários está consagrada tanto na decisão impugnada como na comunicação de 10 de Outubro de 2001 (v. n.º 49 *supra*).

⁶⁷ No que diz respeito à alegada escolha da recorrente de efectuar outros voos regulares, basta referir que não se trata de uma escolha, mas de uma obrigação de natureza contratual para com os passageiros destes voos, cujo incumprimento teria gerado consequências por força do Regulamento (CEE) n.º 295/91 do Conselho, de 4 de Fevereiro de 1991, que estabelece regras comuns relativas a um sistema de compensação por recusa de embarque de passageiros nos transportes aéreos regulares (JO L 36, p. 5), que estava em vigor à época dos factos.

⁶⁸ Quanto ao facto de o dano devido ao cancelamento do voo em questão ter ocorrido após 14 de Setembro de 2001, cumpre referir que não resulta nem do artigo 87.º, n.º 2, alínea b), CE nem da jurisprudência acima referida no n.º 52 que um nexo directo entre o acontecimento extraordinário e o dano dele resultante pressuponha a sua simultaneidade. Pelo contrário, a possibilidade de reconhecer a existência de tal nexo mesmo tendo o dano surgido pouco tempo após o acontecimento não pode ser excluída com carácter geral.

69 Decorre destas considerações que a apreciação da Comissão a respeito do voo de 15 de Setembro de 2001 com destino a Toronto via Montreal é errada.

70 Em segundo lugar, no tocante ao cancelamento do voo de 16 de Setembro de 2001, há que salientar que a recorrente refere, para o justificar, a impossibilidade de efectuar a inspecção técnica principal da aeronave, de avisar os passageiros e de reservar faixas horárias nos aeroportos de Montreal e Toronto.

71 A este respeito, importa considerar, em primeiro lugar, que nem o aviso aos passageiros nem a reserva de faixas horárias constituem razão que justifique a tese da recorrente. Com efeito, a partir do momento em que a aeronave descolou de Halifax (em 15 de Setembro de 2001) e até ao momento em que o voo de 16 de Setembro de 2001 teria podido ser efectuado (a recorrente não indica o horário para o qual este voo estava planificado) decorreu um lapso de tempo não negligenciável. Assim, na falta de informações mais precisas quanto ao prazo absolutamente necessário para avisar os passageiros e reservar as faixas horárias, não pode ser aceite a argumentação da recorrente a este respeito.

72 Seguidamente, há que referir que os autos não contêm qualquer informação a respeito do tempo necessário para efectuar as verificações técnicas obrigatórias para efeitos de a aeronave poder ser utilizada para o voo em questão. As autoridades helénicas limitaram-se a declarar que o tempo disponível não chegava para efectuar a «inspecção principal», ao passo que a Comissão afirma, no considerando 56 da decisão impugnada, que «as acções a respeito das verificações técnicas [...] não puderam ser realizadas a tempo pela [recorrente]». É forçoso referir que, uma vez que as autoridades helénicas alegaram os condicionalismos em questão durante o procedimento administrativo, incumbia-lhes informar a Comissão do tempo necessário para as verificações técnicas ditadas pelos manuais aplicáveis a fim de dissipar as suas dúvidas quanto ao nexo de causalidade directo entre o encerramento do espaço aéreo e o cancelamento do voo em questão. Nestas condições, há que considerar que a Comissão concluiu acertadamente que o cancelamento do voo em questão não apresentava um nexo de causalidade directo com os atentados de 11 de Setembro de 2001 e o encerramento do espaço aéreo de 11 a 14 de Setembro de 2001.

— Quanto aos «ferry flights»

73 Quanto aos «ferry flights» de 18, 20 e 26 de Setembro de 2001, basta referir, como fez a Comissão, que a sua organização constituiu uma escolha da recorrente, à qual incumbia, ou fazer pagar aos passageiros um preço que incluísse os custos do retorno do avião a Atenas, ou reclamar uma compensação adequada aos Governos dos Estados Unidos e do Canadá. Portanto, estes custos não apresentam um nexo de causalidade directo com os atentados de 11 de Setembro de 2001 e o encerramento do espaço aéreo e, consequentemente, não são abrangidos pelo âmbito de aplicação do artigo 87.º, n.º 2, alínea b), CE.

74 Em face destas considerações, há que anular a decisão impugnada na parte em que a Comissão considerou que a compensação paga à recorrente pelos danos causados pelo cancelamento do voo com destino ao Canadá de 15 de Setembro de 2001 não era compatível com o mercado comum.

Quanto aos danos relativos ao restante da rede da recorrente

75 No tocante à segunda parte do presente fundamento relativa à restante rede da recorrente, há que referir que a argumentação desta última põe em causa o acerto da decisão impugnada na medida em que declarou incompatíveis com o mercado comum os montantes de auxílio que a esta dizem respeito. Todavia, no quadro do segundo fundamento, a recorrente invoca a falta de fundamentação a seu propósito, o que o Tribunal deve examinar antes de mais.

2. Quanto ao segundo fundamento, relativo à falta de fundamentação

Argumentos das partes

- ⁷⁶ A recorrente alega que a decisão impugnada não contém a fundamentação relativa à recusa de a Comissão aprovar os montantes pagos a título de compensação pelos danos relativos ao restante da sua rede (cerca de 1 212 032 euros). O mesmo é válido para os montantes acima mencionados no n.º 5, segundo a quarto, oitavo e nono travessões.
- ⁷⁷ Segundo a recorrente, as autoridades helénicas comunicaram à Comissão, nomeadamente no seu ofício de 24 de Setembro de 2002, todos os elementos relativos ao dano sofrido no conjunto da sua rede. Este ofício também faz referência aos montantes acima mencionados no n.º 5, segundo a quarto, oitavo e nono travessões. Nestas circunstâncias, a Comissão devia ter exposto as razões pelas quais considerou que o pagamento dos montantes em questão constituía um auxílio incompatível com o mercado comum.
- ⁷⁸ A Comissão contesta a procedência deste fundamento. Na decisão de abertura do procedimento formal de exame, exprimiu sérias dúvidas quanto à compatibilidade do auxílio em questão com o mercado comum. Ora, apesar do que tinha sido anunciado no ofício de 20 de Novembro de 2003, nem as autoridades helénicas nem a recorrente apresentaram à Comissão observações a respeito destes montantes no decurso do procedimento administrativo. De resto, a Comissão não estava na posição de poder saber quais foram os elementos transmitidos pela recorrente às autoridades helénicas. Além disso, a Comissão aprovou todos os montantes relativos ao período de 11 a 14 de Setembro de 2001 para os quais as autoridades helénicas tinham fornecido esclarecimentos no seu ofício de 20 de Novembro de 2003. Nestas condições, a recorrente não pode criticar a Comissão por não ter analisado por sua própria iniciativa os elementos que teriam podido justificar, a esse respeito, a adopção de uma abordagem diferente da expressa na comunicação de 10 de Outubro de 2001 e na decisão de abertura do procedimento formal de exame.

Apreciação do Tribunal de Primeira Instância

- 79 Há que recordar que a fundamentação exigida pelo artigo 253.º CE deve ser adaptada à natureza do acto em causa e deixar transparecer, de forma clara e inequívoca, a argumentação da instituição autora do acto, de maneira a permitir aos interessados conhecer as razões da medida adoptada e ao órgão jurisdicional competente exercer a sua fiscalização. A exigência de fundamentação deve ser apreciada em função das circunstâncias do caso em apreço, nomeadamente, do conteúdo do acto, da natureza dos fundamentos invocados e do interesse que os destinatários ou outras pessoas a quem o acto diga directa e individualmente respeito possam ter em receber explicações. Não se exige que a fundamentação especifique todos os elementos de facto e de direito pertinentes, na medida em que a questão de saber se a fundamentação de um acto preenche as exigências do artigo 253.º CE deve ser apreciada à luz não somente do seu teor literal mas também do seu contexto e do conjunto das normas jurídicas que regem a matéria em causa (acórdão do Tribunal de Primeira Instância de 26 de Fevereiro de 2002, INMA e Itainvest/Comissão, T-323/99, Colect., p. II-545, n.º 55).
- 80 No caso em apreço, resulta dos considerandos 21, 49 e 50 da decisão impugnada, em conjugação com os seus artigos 1.º, 2.º e 4.º, que a Comissão concluiu que o pagamento de montantes a título de compensação pelos danos relativos à rede da recorrente que não serve o Atlântico Norte e Israel, bem como dos montantes acima referidos no n.º 5, segundo a quarto, oitavo e nono travessões, constituía um auxílio incompatível com o mercado comum e que a República Helénica devia exigir a sua recuperação. Ora, há que referir que a decisão impugnada não contém qualquer exposição dos motivos que levaram a Comissão a chegar a essa conclusão.
- 81 Esta omissão é tanto mais inexplicável quanto se tenha em conta que a Comissão expôs de forma exaustiva esses montantes no considerando 21 da decisão impugnada, dedicado à tramitação do procedimento administrativo.
- 82 A isto acresce que, embora seja verdade que a Comissão indicou, no ponto 36 da decisão de abertura do procedimento formal de exame, que, no tocante à rede que não serve o Atlântico Norte e Israel, a compensação se devia limitar aos danos relativos

à anulação de bilhetes resultante do facto de ser cancelado um voo de correspondência com destino a um ponto encerrado ao tráfego aéreo ou deste proveniente, não é menos certo que as autoridades helénicas tinham, no essencial, contestado esta apreciação. Efectivamente, resulta dos pontos I.1 e I.2 do ofício de 24 de Setembro de 2002 (v. n.º 5 *supra*) que, segundo as autoridades helénicas, a extensão das repercussões constatadas no conjunto da rede impunha que fossem tomadas em conta na totalidade para efeitos do cálculo do dano causado directamente pelos acontecimentos extraordinários. Incumbia, pois, à Comissão expor, na decisão impugnada, a sua apreciação definitiva a respeito dos montantes de auxílio em questão.

83 Além disso, embora seja verdade que, no ponto 41, alínea d), da decisão de abertura do procedimento formal de exame, a Comissão solicitou às autoridades helénicas que apresentassem dados que demonstrassem o nexo de causalidade entre os danos acima referidos no n.º 5, segundo a quarto, oitavo e nono travessões, e o encerramento do espaço aéreo, não é menos certo que as autoridades helénicas insistiram, no seu ofício de 20 de Novembro de 2003, na necessidade de aprovar os montantes que com estes se relacionam. Incumbia, pois, à Comissão expor, na decisão impugnada, também a sua apreciação definitiva quanto a estes montantes de auxílio.

84 No tocante ao argumento que a Comissão apresentou na audiência, segundo o qual a fundamentação relativa aos montantes de auxílio a que o presente fundamento diz respeito se encontra no considerando 59 da decisão impugnada, na medida em que este último remete para a comunicação de 10 de Outubro de 2001 e faz referência à inexistência de um acontecimento extraordinário após 14 de Setembro de 2001, não pode ser acolhido. Efectivamente, nos termos do primeiro período deste considerando, «[a] Comissão concluiu [...] pela não conformidade do regime com o Tratado, na parte que diz respeito a datas posteriores a 14 de Setembro de 2001, e especificamente no que se refere aos custos apresentados pela [República Helénica] a favor [da recorrente] e respeitantes ao período posterior a 14 de Setembro de 2001[, que] ascendem [...] a [...] cerca de 1 464 569 euros[,] tendo não apenas em conta o facto de excederem o período previsto no ponto 35 da comunicação de 10 de Outubro de 2001 mas igualmente e sobretudo a ausência de um acontecimento extraordinário e a alteração da natureza de prejuízo reparável que origina este excesso de duração».

85 Impõe-se concluir que, neste período desse considerando, a Comissão resume a sua apreciação exposta nos considerandos 51 a 58 da decisão impugnada. Ora, estes considerandos são consagrados aos danos sofridos na rede do Atlântico Norte da

recorrente e não aos sofridos no restante da sua rede ou aos danos específicos acima mencionados no n.º 5, segundo a quarto, oitavo e nono travessões. Nestas condições, este considerando não pode ser interpretado no sentido de que se refere igualmente a estes últimos montantes.

86 Há que referir ainda que a argumentação avançada pela Comissão para contestar a procedência do presente fundamento (v. n.º 78 *supra*) respeita a um caso em que, na decisão que declara um auxílio incompatível com o mercado comum, a Comissão expõe um raciocínio baseado nos elementos que o Estado-Membro em causa ou as partes interessadas lhe submeteram. Nesse caso, a Comissão não pode ser censurada por não ter tido em conta eventuais elementos de facto ou de direito que lhe teriam podido ser apresentados durante o procedimento administrativo, mas que não o foram (acórdão Fleuren Compost/Comissão, referido no n.º 55 *supra*, n.º 49). Ora, diversamente desta situação, não figura na decisão impugnada qualquer exposição de motivos que possam servir de apoio ao seu dispositivo no que respeita aos danos acima referidos no n.º 80.

87 Portanto, a decisão impugnada também deve ser anulada por falta de fundamentação, na parte em que declara incompatíveis com o mercado comum, em primeiro lugar, os auxílios pagos à recorrente pelos danos na sua rede que não serve o Atlântico Norte e Israel e, em segundo lugar, os auxílios relativos às receitas perdidas no transporte de mercadorias, aos custos de destruição de mercadorias sensíveis, aos custos de controlo de segurança adicionais para as mercadorias, aos custos relacionados com as horas extraordinárias do pessoal e aos custos relacionados com as medidas urgentes de segurança suplementares.

88 Nestas condições, não há que examinar a segunda parte do primeiro fundamento, relativa a um erro manifesto na apreciação dos danos relacionados com a restante rede da recorrente (v. n.º 75 *supra*).

89 Resulta do exposto que, em primeiro lugar, há que anular a decisão impugnada, na parte em que a Comissão declarou incompatíveis com o mercado comum e ordenou a recuperação dos auxílios pagos à recorrente pelos danos resultantes do cancelamento do voo com destino ao Canadá de 15 de Setembro de 2001, bem como pelos

danos acima referidos no n.º 87, e, em segundo lugar, negar provimento ao recurso quanto ao mais.

Quanto às despesas

- ⁹⁰ Por força do disposto no artigo 87.º, n.º 3, do seu Regulamento de Processo, o Tribunal de Primeira Instância pode repartir as despesas ou decidir que cada uma das partes suportará as suas próprias despesas se ambas as partes obtiverem vencimento parcial. Nas circunstâncias do caso em apreço, há que decidir que cada uma das partes suportará as suas próprias despesas.

Pelos fundamentos expostos,

O TRIBUNAL DE PRIMEIRA INSTÂNCIA (Oitava Secção)

decide:

- 1) Os artigos 1.º e 2.º da Decisão C(2006) 1580 final da Comissão, de 26 de Abril de 2006, relativa ao regime de auxílios de Estado C 39/2003 (ex NN 119/2002) que a República Helénica instituiu a favor das transportadoras aéreas na sequência dos prejuízos registados no período de 11 a 14 de Setembro de 2001, são anulados, na parte em que declaram incompatíveis com o mercado comum os auxílios concedidos à Olympiaki Aeroporía Ypiresies AE, em primeiro lugar, pelos danos provocados pelo cancelamento do voo com destino ao Canadá de 15 de Setembro de 2001, em segundo lugar, pelos danos relativos à sua rede que não serve o Atlântico Norte e Israel e, em terceiro lugar, por receitas perdidas no transporte de mercadorias, por custos de destruição de mercadorias sensíveis, por custos de controlo de

segurança adicionais para as mercadorias, por custos relacionados com as horas extraordinárias do pessoal e por custos relacionados com as medidas urgentes de segurança suplementares.

- 2) O artigo 4.º da Decisão C(2006) 1580 final é anulado, na parte em que ordena a recuperação dos auxílios mencionados no número anterior.**
- 3) Nega-se provimento ao recurso quanto ao mais.**
- 4) Cada uma das partes suportará as suas próprias despesas.**

Martins Ribeiro

Papasavvas

Dittrich

Proferido em audiência pública no Luxemburgo, em 25 de Junho de 2008.

O secretário

O presidente

E. Coulon

M. E. Martins Ribeiro

Índice

Antecedentes do litígio	II - 1094
Decisão impugnada	II - 1098
Tramitação processual e pedidos das partes	II - 1100
Questão de direito	II - 1101
1. Quanto ao primeiro fundamento, relativo à violação do artigo 87.º, n.º 2, alínea b), CE	II - 1102
Argumentos da recorrente	II - 1102
Quanto aos danos a respeito da rede do Atlântico Norte da recorrente	II - 1103
Quanto aos danos relativos à restante rede da recorrente	II - 1105
Argumentos da Comissão	II - 1107
Quanto aos danos relativos à rede do Atlântico Norte da recorrente	II - 1108
Quanto aos danos a respeito da restante rede da recorrente	II - 1109
Apreciação do Tribunal de Primeira Instância	II - 1110
Quanto aos danos relativos à rede do Atlântico Norte da recorrente	II - 1112
— Quanto ao voo de ida e volta com destino a Nova Iorque inicialmente previsto para 15 de Setembro de 2001	II - 1112
— Quanto aos voos de ida e volta com destino a Toronto via Montreal inicialmente previstos para 15 e 16 de Setembro de 2001	II - 1114
— Quanto aos «ferry flights»	II - 1117
Quanto aos danos relativos ao restante da rede da recorrente	II - 1117
2. Quanto ao segundo fundamento, relativo à falta de fundamentação	II - 1118
Argumentos das partes	II - 1118
Apreciação do Tribunal de Primeira Instância	II - 1119
Quanto às despesas	II - 1122
II - 1124	