



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK TRIBUNÁLU (osmého senátu)

11. prosince 2014*

„Civilní letectví — Žádost o schválení letových podmínek pro vrtulník typu Robinson R66 — Zamítavé rozhodnutí EASA — Žaloba na neplatnost — Rozsah přezkumu odvolacího senátu — Rozsah přezkumu Tribunálu — Žaloba pro nečinnost — Mimosmluvní odpovědnost“

Ve věci T-102/13,

Heli-Flight GmbH & Co. KG, se sídlem v Reichelsheimu (Německo), zastoupená T. Kittnerem, advokátem,

žalobkyně,

proti

Evropské agentuře pro bezpečnost letectví (EASA), zastoupené T. Masingem a C. Eckartem, advokáty,

žalované,

jejímž předmětem je zaprvé návrh na zrušení rozhodnutí vydaného EASA ze dne 13. ledna 2012, kterým se zamítá žádost žalobkyně o schválení letových podmínek, předložená pro vrtulník typu Robinson R66 (sériové číslo 0034), zadruhé návrh na určení nečinnosti EASA, pokud jde o vyřizování žádostí žalobkyně ze dne 11. července 2011 a 10. ledna 2012 týkajících se uvedeného vrtulníku a zatřetí žádost, aby EASA nahradila škodu, o níž má žalobkyně za to, že ji utrpěla z důvodu tohoto zamítavého rozhodnutí a této tvrzené nečinnosti,

TRIBUNÁL (osmý senát),

ve složení D. Gratsias, předseda, M. Kančeva a C. Wetter (zpravodaj), soudci,

vedoucí soudní kanceláře: J. Plingers, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 10. července 2014,

vydává tento

* Jednací jazyk: němčina.

Rozsudek

Skutečnosti předcházející sporu

- 1 V červenci 2010 podala společnost Robinson Helicopter Company Inc. u Evropské agentury pro bezpečnost letectví (EASA) žádost o vydání osvědčení pro vrtulník typu Robinson R66.
- 2 Žalobkyně, společnost Heli-Flight GmbH & Co. KG, distribuuje v Německu vrtulníky vyrobené společností Robinson Helicopter Company, u níž v roce 2011 koupila vrtulník typu Robinson R66 (sériové číslo 0034) za cenu 771 335 amerických dolarů (USD). K financování tohoto nákupu podepsala žalobkyně dne 16. května 2011 leasingovou smlouvu a dne 1. června 2011 smlouvu o koupi najaté věci. Z posledně uvedené smlouvy vyplývá pro žalobkyni měsíční finanční povinnost ve výši 4 538,37 eur.
- 3 Aby žalobkyně mohla tento stroj v Německu nabídnout k prodeji, podala dne 11. července 2011 u EASA žádost o schválení letových podmínek pro období do konce roku 2011 za tím účelem, aby mohla požádat o povolení k letu u vnitrostátních úřadů.
- 4 Tato žádost byla předmětem zamítavého rozhodnutí ze strany EASA ze dne 13. července 2011 s odůvodněním, že řízení o žádosti o vydání typového osvědčení stále probíhá, a že vzhledem k tomu nemůže EASA dát kladné hodnocení požadované žalobkyní, aniž by provedla důkladnou analýzu, což by znamenalo provést dvakrát tutéž analýzu, která se provádí již v rámci řízení o typové certifikaci.
- 5 Dne 10. ledna 2012 žalobkyně zopakovala svoji žádost pro období od 15. ledna 2012 do 15. ledna 2013 prostřednictvím formuláře 37 EASA, z něhož vyplývá, že lety, ohledně nichž byla žádost podána, spadají do kategorií „lety letadla pro přejímku zákazníkem; průzkum trhu, včetně výcviku posádky zákazníka; předváděcí lety a letové přehlídky; lety letadla do místa, kde bude provedeno posouzení údržby nebo kontrola letové způsobilosti, nebo do místa uskladnění“.
- 6 Rozhodnutím ze dne 13. ledna 2012 (dále jen „původní rozhodnutí“), EASA opět zamítla žádost žalobkyně, přičemž uvedla, že technická kontrola vrtulníku typu Robinson R66 stále probíhá, a že z toho důvodu nemohou být letové podmínky schváleny. EASA doplnila, že není oprávněna poskytnout třetím osobám detaily týkající se probíhajících řízení o typové certifikaci.
- 7 Dne 17. ledna 2012 podala žalobkyně u EASA odvolání proti původnímu rozhodnutí podle článků 44 až 49 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670 EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES (Úř. věst. L 79, s. 1) ve znění pozdějších předpisů.
- 8 Odvolání, které bylo doručeno kanceláři odvolacího senátu EASA (dále jen „odvolací senát“) 18. ledna 2012, bylo předloženo výkonnému řediteli EASA, aby rozhodl v rámci předběžné revize v smyslu čl. 47 odst. 1 nařízení č. 216/2008, ve znění pozdějších předpisů.
- 9 Rozhodnutím ze dne 21. února 2012 posoudil výkonný ředitel odvolání jako přípustné, ale neopodstatněné. Měl tedy za to, že není namístě pokračovat v předběžné revizi původního rozhodnutí. Uvedl rovněž, že podle EASA neexistují okolnosti, které by odůvodňovaly pozastavení platnosti uvedeného rozhodnutí.
- 10 Věc byla tedy postoupena odvolacímu senátu podle čl. 47 odst. 2 nařízení č. 216/2008, ve znění pozdějších předpisů.

- 11 Rozhodnutím ze dne 17. prosince 2012 (dále jen „rozhodnutí odvolacího senátu“), které bylo žalobkyni oznámeno dne 27. prosince 2012, posoudil odvolací senát odvolání jako přípustné a zároveň s přihlédnutím k tomu, že žalobní důvody žalobkyně byly podány „ve velmi pozdním stadiu odvolacího řízení“ (bod 56 rozhodnutí odvolacího senátu) ho zamítl jako neopodstatněné.
- 12 Odvolací senát nejprve připomněl, že letové podmínky mohou být schváleny, pouze pokud se EASA ujistila, že letoun je způsobilý k bezpečnému letu, přičemž prokázání této způsobilosti je na žadateli o takové schválení. Co se týče komplexního technického posouzení, EASA rovněž poukázala na to, že v rámci svého posouzení, které musí být prováděno s cílem zajistit bezpečnost letectví, jež přímo souvisí s ochranou lidského života (body 58, 62 a 63 rozhodnutí odvolacího senátu), disponuje určitým prostorem pro uvážení.
- 13 Odvolací senát připouští, že z pohledu žalobkyně se může jevit jako zvláštní, že tentýž model vrtulníku získal typové osvědčení od Federal Aviation Administration (Americký federální letecký úřad, dále jen „FAA“), avšak nikoliv od EASA, nicméně uvádí, že tato skutečnost není pro rozhodnutí projednávaného sporu určující, protože posouzení FAA nemusí nutně vést k totožnému posouzení EASA (bod 67 rozhodnutí odvolacího senátu) a že samotná FAA si byla vědoma toho, že některé normy nebyly dodrženy, poněvadž udělila výjimku týkající se hydraulického systému vrtulníku (bod 68 rozhodnutí odvolacího senátu).
- 14 Odvolací senát dále zdůraznil, že skutečnost, že některé vrtulníky tohoto typu jsou již v některých členských státech v provozu, neumožňuje učinit závěr, že EASA je vázána schválením vnitrostátních orgánů, které provoz dotčených letadel schválily (body 70 až 73 rozhodnutí odvolacího senátu). Uvedl, že z argumentů týkajících se typové certifikace vrtulníku Robinson R44 nevyplývá nic, co by podporovalo žádost žalobkyně (bod 74 rozhodnutí odvolacího senátu), a to o nic víc než z argumentů týkajících se zápisu do leteckého rejstříku „N“ nebo argumentů týkajících se programu SAFA („Safety Assessment of Foreign Aircraft“, Posuzování bezpečnosti zahraničních letadel) (body 75 až 77 rozhodnutí odvolacího senátu).
- 15 Konečně, i když odvolací senát uznal, že žalobkyně správně odlišuje řízení o typové certifikaci od řízení o schválení letových podmínek, není to podle něj – vzhledem k úloze EASA zajistit bezpečnost letectví – na překážku tomu, aby byly problémy s bezpečností, na něž bylo jasně poukázáno v prvním řízení, uvedeny jako důvod pro zamítnutí ve druhém řízení (body 80 až 84 rozhodnutí odvolacího senátu). Mimoto technické skutečnosti a detaily poskytnuté EASA byly podle odvolacího senátu kompletní a odpovídaly povinnosti uvést odůvodnění (body 87 a 88 rozhodnutí odvolacího senátu) a právně dostačujícím způsobem odůvodňovaly zamítnutí ze strany EASA, aniž bylo v tomto ohledu nutné provést kontrolu (body 90 a 91 rozhodnutí odvolacího senátu).

Řízení a návrhová žádání účastníků řízení

- 16 Návrhem došlým kanceláři Tribunálu dne 14. února 2013 podala žalobkyně projednávanou žalobu.
- 17 EASA předložila žalobní odpověď dne 21. května 2013.
- 18 Dne 19. července 2013 předložila žalobkyně repliku. Duplika došla kanceláři Tribunálu dne 9. září 2013.
- 19 Žalobkyně navrhuje, aby Tribunál:
 - zrušil původní rozhodnutí;
 - určil, že EASA byla nečinná ve věci vyřizování jejich žádostí ze dne 11. července 2011 a 10. ledna 2012 týkajících se vrtulníku typu Robinson R66;

- rozhodl, že EASA je povinna nahradit škodu, o níž tvrdí, že jí vznikla z důvodu původního rozhodnutí a této nečinnosti;
- uložil EASA náhradu nákladů řízení.

20 EASA navrhuje, aby Tribunál:

- zamítl žalobu;
- uložil žalobkyni náhradu nákladů řízení.

Právní otázky

21 Z posouzení žaloby vyplývá, že obsahuje jak žalobu na neplatnost, tak žalobu pro nečinnost a žalobu na náhradu škody. Tribunál považuje za vhodné rozhodnout nejprve o žalobě na neplatnost.

K žalobě na neplatnost

K přípustnosti a předmětu žaloby na neplatnost

- 22 Je třeba uvést, že žalobkyně směřuje svoji žalobu proti původnímu rozhodnutí. EASA vznesla v tomto ohledu námitku nepřípustnosti, přičemž uvedla, že Tribunálu může být předložena pouze žaloba směřující proti rozhodnutí odvolacího senátu.
- 23 Za účelem určení, zda je žalobkyně oprávněna podat žalobu směřující proti původnímu rozhodnutí, je nejprve třeba odkázat na nařízení č. 216/2008, ve znění pozdějších předpisů.
- 24 Zaprvé z bodu 26 odůvodnění uvedeného nařízení vyplývá, že je třeba, „aby rozhodnutí výkonného ředitele mohla být předložena specializovanému odvolacímu senátu, jehož rozhodnutí by mohla být následně předmětem řízení před Soudním dvorem“. Zadruhé z článku 49 nařízení č. 216/2008, ve znění pozdějších předpisů, vyplývá, že odvolací senát „může vykonávat veškeré pravomoci spadající do působnosti [EASA] nebo může vrátit případ příslušnému orgánu [EASA]“, přičemž uvádí, že se mu předkládá rozhodnutí výkonného ředitele EASA, který samotný rozhoduje v rámci předběžné revize ve smyslu článku 47 uvedeného nařízení. Zatřetí čl. 50 odst. 2 téhož nařízení uvádí, že „[ž]alobu na neplatnost rozhodnutí agentury přijatých na základě článků 20, 21, 22, 22a, 22b, 23, 55 nebo 64 lze u Soudního dvora [Evropské unie] podat teprve po vyčerpání všech možností odvolání v rámci [EASA]“.
- 25 Dále je třeba uvést, že nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 ze dne 15. července 2002 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví (Úř. věst. L 240, s. 1; Zvl. vyd. 07/07, s. 30), které bylo zrušeno nařízením č. 216/2008, obsahovalo jednak bod 15 odůvodnění, jež je totožný s bodem 26 odůvodnění tohoto posledně uvedeného nařízení, a jednak článek 41, jehož odstavec 1 zní následovně:
- „Proti každému rozhodnutí odvolacího senátu lze podat žalobu k Soudnímu dvoru ve lhůtách a za podmínek stanovených v článku 230 [ES].“
- 26 Tento článek 41 byl v souladu s přípravnými pracemi Komise týkajícími se návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví společná pravidla v oblasti letectví a zřizuje Evropská agentura pro bezpečnost letectví (Úř. věst. 2001, C 154 E, s. 1), jehož čl. 41 odst. 1 stanoví, že „[p]roti rozhodnutím odvolacího senátu o odvolání lze podat žalobu k Soudnímu dvoru“.

- 27 Z analýzy všech těchto ustanovení vyplývá, že s ohledem jak na jejich znění, tak na jejich účel, který spočívá jednak v tom, aby odvolací senát mohl případně vyhovět žádosti, jež byla jinými orgány EASA zamítnuta, a jednak v tom, aby v případě, kdy tento senát zamítavé rozhodnutí potvrdí, jasně uvedl věcné a právní důvody vedoucí k uvedenému zamítnutí, aby unijní soud mohl provést svůj soudní přezkum legality tohoto zamítavého rozhodnutí, že podobně jako existuje funkční kontinuita mezi jednotlivými přezkumnými orgány OHIM a jeho odvolacími senáty [rozsudky ze dne 13. března 2007, OHIM v. Kaul, C-29/05 P, Sb. rozh., EU:C:2007:162, bod 30; ze dne 8. července 1999, Procter & Gamble v. OHIM (BABY-DRY), T-163/98, Recueil, EU:T:1999:145, body 38 až 44, a ze dne 10. července 2006, La Baronie de Turis v. OHIM – Baron Philippe de Rothschild (LA BARONNIE), T-323/03, Sb. rozh., EU:T:2006:197, body 57 a 58] existuje i funkční kontinuita mezi jednotlivými přezkumnými orgány EASA a jejím odvolacím senátem.
- 28 V důsledku výše uvedeného je nutno mít za to, že předmětem žaloby na neplatnost podané u Tribunálu je rozhodnutí odvolacího senátu, a nikoliv původní rozhodnutí.
- 29 Ostatně je třeba konstatovat, že odvolací senát dostal tomuto výkladu, protože v bodě 98 svého rozhodnutí uvedl, že „žaloba proti tomuto rozhodnutí může být podána u Tribunálu Evropské unie v souladu s článkem 263 [SFEU] ve spojení s článkem 50 nařízení [č. 216/2008, ve znění pozdějších předpisů] [...] ve lhůtě dvou měsíců od doručení tohoto rozhodnutí žalobkyní“.
- 30 Z toho vyplývá, že se žalobkyně nemůže domáhat zrušení původního rozhodnutí, jelikož podle bodů návrhových žádání uvedených v žalobě byla Tribunálu předložena žaloba na neplatnost pouze uvedeného rozhodnutí. Z celé argumentace uvedené v žalobě nicméně vyplývá, že žaloba směřuje rovněž proti rozhodnutí odvolacího senátu. To je ostatně výslovně potvrzeno v replice, v níž je uvedeno, že žaloba na neplatnost „každopádně rovněž směřuje proti rozhodnutí odvolacího senátu“.
- 31 Je tedy třeba, aby Tribunál překvalifikoval žalobu na neplatnost, kterou podala žalobkyně a považoval ji za žalobu směřující proti rozhodnutí odvolacího senátu.
- 32 Důsledkem tohoto překvalifikování nicméně je, že žalobní důvody a argumenty vycházející z existence takových případných vad původního rozhodnutí, jako je nedostatečné odůvodnění nebo jeho neuvedení v původním rozhodnutí, musí být zamítnuty jako irelevantní, protože Tribunál může rozhodnout pouze o legalitě rozhodnutí odvolacího senátu.

K meritu žaloby na neplatnost

- 33 Na podporu své žaloby na neplatnost žalobkyně v podstatě uplatňuje šest žalobních důvodů. První žalobní důvod vychází z porušení povinnosti uvést odůvodnění; druhý žalobní důvod vychází z porušení práva být vyslechnut; třetí žalobní důvod vychází z porušení nařízení Komise (ES) č. 1702/2003 ze dne 24. září 2003, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací (Úř. věst. L 243, s. 6; Zvl. vyd. 07/07, s. 456) z důvodů existence vázané pravomoci EASA a zjevně nesprávného posouzení, kterého se EASA dopustila; čtvrtý žalobní důvod se týká obrácení důkazního břemene; pátý žalobní důvod vychází z porušení zásady řádné správy; šestý žalobní důvod spočívá v údajném porušení zásady transparentnosti a zásady právní jistoty.

– K prvnímu žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení povinnosti uvést odůvodnění, stanovené v čl. 296 odst. 2 SFEU a v čl. 41 odst. 2 písm. c) Listiny základních práv Evropské unie a z argumentů zaměřených na tutéž otázku předložených v rámci druhého žalobního důvodu

- 34 Žalobkyně uvádí, že odůvodnila své původní rozhodnutí EASA s ohledem na čl. 296 odst. 2 SFEU a čl. 41 odst. 2 písm. c) Listiny základních práv právně nedostačujícím způsobem a že doplnění důvodů v průběhu řízení před odvolacím senátem neumožňovalo zhojení této vady. Jak již však bylo zdůrazněno v bodech 22 až 32 výše, Tribunál nerozhoduje o původním rozhodnutí. V důsledku toho musí být žalobní důvod, který vychází z případného nedostatečného odůvodnění takového rozhodnutí, zamítnut jako irelevantní.
- 35 Žalobkyně však rovněž uvádí, že v průběhu uvedeného řízení nebylo poskytnuto žádné dostatečné odůvodnění výhrad k bezpečnosti (odstavec 8, s. 31 žaloby), konkrétně co se týče technických důvodů, které mohou odůvodnit závěr, že s vrtulníkem typu Robinson R66 není možné bezpečně létat (odstavec 10, s. 26 žaloby).
- 36 Argumentů, které ve skutečnosti týkají porušení povinnosti uvést odůvodnění, se žalobkyně dovolává rovněž v rámci druhého žalobního důvodu.
- 37 V tomto ohledu je třeba uvést, že na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, je rozhodnutí odvolacího senátu odůvodněno řádně. Poté, co odvolací senát připomněl, že otázka bezpečnosti letectví přímo souvisí s ochranou lidského života, který zaujímá první místo mezi statky a zájmy chráněnými unijním právním řádem (bod 62 rozhodnutí odvolacího senátu) a že EASA má právo vyžadovat splnění vyšších bezpečnostních standardů, než jaké vyžaduje v jiných případech nebo jaké vyžadovala dříve (bod 74 rozhodnutí odvolacího senátu), věnoval otázce bezpečnosti tři části.
- 38 První část, nazvaná „Důvody pro vznesení výhrad k bezpečnosti a ke kvalifikovaným zkušebními pilotům“, zahrnuje body 78 a 79 rozhodnutí odvolacího senátu, v nichž odvolací senát uvádí, že problém nesouladu, který byl odhalen v průběhu řízení o typové certifikaci, byl rovněž relevantní pro řízení o schválení letových podmínek, že řízení vrtulníku typu Robinson R66 si vyžadovalo přítomnost kvalifikovaných zkušebních pilotů a že tuto analýzu nemůže vyvrátit ani skutečnost, že FAA je jiného názoru.
- 39 Druhá část, nadepsaná „Souvislost mezi řízením o typové certifikaci a řízením o schválení letových podmínek“, zahrnuje několik bodů, z nichž dva (body 83 a 84 rozhodnutí odvolacího senátu) opětovně vyjadřují relevanci výhrad vznesených v řízení o typové certifikaci. Kdyby EASA nemohla zohlednit takové výhrady v řízení o schválení letových podmínek, vedlo by to podle ní k selhání v jejím poslání zajistit bezpečnost letectví.
- 40 Třetí část, nadepsaná „Nedostatečná opodstatněnost výhrad [EASA], nesdělení technických výhrad, nedodržení práva žalobkyně být vyslechnuta a neprovedení kontroly vrtulníku“ se rovněž zabývá výhradami týkajícími se bezpečnosti. Odvolací senát připomíná (bod 87 rozhodnutí odvolacího senátu), že EASA již označila letadlovou část, k níž byly vzneseny výhrady, a sice hydraulický systém řízení u vrtulníku typu R66 (bod 5 rozhodnutí odvolacího senátu), jehož koncepce trpěla nedostatky, což představovalo dostatečné odůvodnění a činilo zbytečným jakékoliv další upřesnění (body 87, 90 a 91 rozhodnutí odvolacího senátu). Odvolací senát ostatně uvádí, že nerozumí, jaké dodatečné technické detaily by si žalobkyně přála získat, jelikož uvedenou letadlovou část nemohla změnit (body 87 a 88 rozhodnutí odvolacího senátu).
- 41 Co se týče tvrzení žalobkyně, podle něhož se nemohla vyjádřit k dotýcným technickým specifikacím, například tím, že by vyloučila ten či onen důvod poruchy nebo zdůraznila zanedbatelné riziko jejího výskytu, je třeba uvést, že otázka, zda odůvodnění aktu splnilo požadavky článku 296 SFEU musí být posouzena nejen s ohledem na jeho znění, ale také s ohledem na souvislosti, za nichž byl přijat, jakož i na všechny právní předpisy upravující danou oblast. Dotýcný orgán především není povinen vyjádřit

se ke všem argumentům, jichž se před ním dovolávají zúčastněné strany, ale stačí, aby vyložil skutečnosti a právní úvahy, které mají zásadní význam pro logiku rozhodnutí (rozsudky ze dne 14. února 1990, *Delacre a další v. Komise*, C-350/88, Recueil, EU:C:1990:71, bod 16, a ze dne 8. července 2004, *Technische Glaswerke Ilmenau v. Komise*, T-198/01, Recueil, EU:T:2004:222, body 59 a 60).

42 Žalobkyně jakožto společnost působící v odvětví civilního letectví a jako držitel výhradní licence od společnosti Robinson Helicopter Company pro Německo si nemohla nepovšimnout konkrétní technické specifikace stroje, jež od něj koupila, a zvláště si nemohla nepovšimnout skutečnosti, že FAA vydala typovou certifikaci pro vrtulník Robinson R66 pouze díky udělení výjimky (FAA výjimka č. 9589), kterou se odchýlila od použitelných norem. V případě, kdy EASA vznesla podobné výhrady, i když z nich vyvodila odlišné závěry, mohla žalobkyně předložit své argumenty k této otázce, což ostatně učinila, jak to dokazuje i průběh řízení před odvolacím senátem.

43 Z výše uvedeného vyplývá, že první žalobní důvod musí být zamítnut, z části proto, že je irrelevantní, a z části proto, že není opodstatněný.

– K druhému žalobnímu, důvodu týkajícímu se porušení práva být vyslechnut, zakotveného v čl. 41 odst. 2 písm. a) Listiny základních práv

44 Žalobkyně v žalobě opakovaně tvrdí, že bylo porušeno její právo být vyslechnuta, zakotvené v čl. 41 odst. 2 písm. a) Listiny základních práv. Nejprve uvádí, že EASA porušila její právo být vyslechnuta tím, že se pro účely zamítnutí její žádosti o schválení letových podmínek opírala o údaje z řízení o typové certifikaci pro vrtulník typu Robinson R66, ačkoliv ona se tohoto řízení neúčastnila a tyto údaje jí nebyly sděleny. Dále tvrdí, že uvedení informace v původním rozhodnutí o tom, že řízení o typové certifikaci stále probíhalo, a tudíž schválení letových podmínek nemohlo být vydáno, je samo o sobě porušením tohoto práva, stejně jako odkaz na interní pravidla EASA, kterým bylo odůvodněno odmítnutí poskytnout jí podrobnější údaje o vykonaných prohlídkách. Nakonec poukazuje na to, že ji EASA odkazem na zvláštní podoby poruch hydraulického systému, aniž by je však konkretizovala, odepřela její právo být vyslechnuta, protože se nemohla vyjádřit k dotčeným technickým specifikacím, například tak, že by vyloučila ten či onen důvod poruchy nebo zdůraznila zanedbatelné riziko jejího výskytu.

45 Na tomto místě je třeba připomenout, že podle čl. 41 odst. 2 písm. a) Listiny základních práv má každý právo být vyslechnut před přijetím jemu určeného individuálního opatření, které by se jej mohlo nepříznivě dotknout.

46 Především je třeba poukázat na to, že EASA byla zřízena právě kvůli tomu, aby se tato zásada dodržovala: jak bylo uvedeno v bodech 22 až 32 výše, totiž pouze konečné rozhodnutí, tj. rozhodnutí odvolacího senátu, může být předloženo Tribunálu, přičemž odvolací senát nejdříve shromáždí jak písemná vyjádření dotčené fyzické nebo právnické osoby, tak ústní vyjádření učiněná na jednání.

47 V projednávaném případě je nesporné, že jednání se konalo dne 13. listopadu 2012 a že v jeho průběhu žalobkyně mohla uplatnit všechny své žalobní body týkající se tvrzených vad hydraulického systému.

48 Žalobní důvod vycházející z porušení práva být vyslechnut je tedy neopodstatněný.

49 Je třeba uvést, že v rozsahu, v němž se argumenty žalobkyně vztahují na její právo být vyslechnut před přijetím původního rozhodnutí, jsou irrelevantní, přičemž pouze rozhodnutí odvolacího senátu může být předloženo Tribunálu k přezkumu legality, jak již bylo uvedeno v bodě 46 výše.

- 50 V rámci tohoto žalobního důvodu žalobkyně rovněž uplatňuje argumenty, které se ve skutečnosti vztahují k právu každého na přístup ke spisu, který se jej týká, při respektování oprávněných zájmů důvěrnosti a profesního a obchodního tajemství [čl. 41 odst. 2 písm. b) Listiny základních práv] a k právu na přístup k dokumentům.
- 51 V tomto ohledu nezbyvá než připomenout, že právo na přístup ke spisu (slovy definice žalobkyně) a právo na přístup k dokumentům (v projednávaném případě k písemnostem ve spise EASA týkajícím se žádosti o typovou certifikaci podané společností Robinson Helicopter Company, v nichž jsou vyjádřeny výhrady k fungování hydraulického systému řízení) je sice každé upraveno v jiném ustanovení, ale předpokladem obou každopádně je, že žádost v tomto smyslu byla podána.
- 52 Žalobkyně však nepředložila žádost na povolení přístupu k jejímu spisu, což zbavuje smyslu argument o tvrzeném porušení práva na přístup ke spisu. Navíc podstatný obsah uvedeného spisu jí byl sdělen v řízení před odvolacím senátem, zvláště pokud jde o odůvodnění zamítnutí schválení letových podmínek.
- 53 Co se týče přístupu k dokumentům vypracovaným nebo přijatým v rámci řízení o typové certifikaci zahájeném v důsledku podání žádosti společností Robinson Helicopter Company, je skutečností, že EASA žalobkyni dvakrát naznačila, že podle svých interních pravidel nesmí třetím osobám poskytovat informace k vyšetřování vedenému pro účely certifikace. Je však nutno uvést, že EASA byla zaprvé povinna žalobkyni z vlastní vůle poskytnout pouze skutkové a právní okolnosti odůvodňující rozhodnutí, které zamýšlela přijmout, a zadruhé bylo na žalobkyni, pokud měla za to, že k tomu oprávněná, aby předložila žádost o přístup k dokumentům na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001 ze dne 30. května 2001 o přístupu veřejnosti k dokumentům Evropského parlamentu, Rady a Komise (Úř. věst. L 145, s. 43; Zvl. vyd. 01/03, s. 331), jelikož podle čl. 58 odst. 1 a 3 nařízení č. 216/2008, ve znění pozdějších předpisů, se nařízení č. 1049/2001 vztahuje na EASA, takže fyzické či právnické osoby se na tomto základě mohou obrátit na EASA. Je třeba připomenout, že taková žádost, z níž by vyplývalo, že žalobkyně specifikovala dokumenty a písemnosti, k nimž zažádala o přístup, nebyla podána.
- 54 Argument vycházející z protiprávnosti plynoucí z neposkytnutí dotčených dokumentů a písemností tedy nemůže být přijat. Druhý žalobní důvod musí být tudíž vzhledem k odmítnutí argumentů, které byly předloženy v rámci druhého žalobního důvodu a jež se vztahují k povinnosti uvést odůvodnění, zamítnut v plném rozsahu.
- Ke třetímu žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení nařízení č. 1702/2003 z důvodu z existence vázané pravomoci EASA a ze zjevně nesprávného posouzení, provedeného EASA a ke čtvrtému žalobnímu důvodu, který se týká obrácení důkazního břemene
- 55 Třetí a čtvrtý žalobní důvod je třeba zkoumat společně, neboť posouzení jejich opodstatněnosti závisí na výkladu ustanovení použitelných na projednávaný případ.
- 56 Nejprve je třeba uvést, že znění nařízení č. 216/2008, které je použitelné na projednávaný spor, je znění vyplývající z nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se mění nařízení (ES) č. 216/2008 v oblasti letišť, uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb a zrušuje směrnice 2006/23/ES (Úř. věst. L 309, s. 51).
- 57 Nařízení č. 216/2008, ve znění pozdějších předpisů, v čl. 5 odst. 1 v zásadě stanoví, že letadla spadající do jeho působnosti musí splňovat hlavní požadavky letové způsobilosti. Článek 5 odst. 2 písm. a) a c) nařízení č. 216/2008, ve znění pozdějších předpisů, stanoví požadavek mít typový certifikát a uvádí, že žádné letadlo nesmí být provozováno, pokud pro něj nebylo vydáno platné osvědčení letové způsobilosti.

58 Odchylně od tohoto ustanovení stanoví čl. 5 odst. 4 písm. a) nařízení č. 216/2008, ve znění pozdějších předpisů, že pro letadlo, pro které nebylo vydáno žádné typové osvědčení, lze povolení k letu (v angličtině „permit to fly“) vydat, „je-li prokázáno, že letadlo je schopné bezpečně provést základní let“.

59 Mimoto příloha k nařízení č. 1702/2003, ve znění pozdějších předpisů [nahrazené nařízením Komise (EU) č. 748/2012 ze dne 3. srpna 2012, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací (Úř. věst. L 224, s. 1)], v části 21, nadepsané „Certifikace letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a projekčních a výrobních organizací“, části A, nadepsaném „Technické požadavky“, hlavě P, nadepsané „Povolení k letu“, obsahuje ustanovení, z nichž část se týká žádosti o povolení k letu (v angličtině „permit to fly“) a část se týká žádosti o schválení letových podmínek (v angličtině „application for approval of flight conditions“).

60 Bod 21A.701 přílohy nařízení č. 1702/2003, nadepsaný „Oblast působnosti“, stanoví:

„a) Povolení k letu musí být podle této hlavy vydána letadlům, která nesplňují, nebo u nichž nebylo prokázáno, že splňují použitelné požadavky na letovou způsobilost, ale jsou způsobilá k bezpečnému letu za přesně stanovených podmínek a pro tyto účely:

[...]

6. lety letadla pro přejímku zákazníkem;

[...]

9. průzkum trhu, včetně výcviku posádky zákazníka;

10. předváděcí lety a letové přehlídky;

11. lety letadla do místa, kde bude provedeno posouzení údržby nebo kontrola letové způsobilosti, nebo do místa uskladnění;

[...]

b) Tato hlava stanoví postup pro vydávání povolení k letu a schvalování souvisejících letových podmínek a stanoví práva a povinnosti žadatelů o tato povolení a schválení letových podmínek a práva a povinnosti jejich držitelů.“

61 Bod 21A.707 přílohy nařízení č. 1702/2003, nadepsaný „Žádost o povolení k letu“, stanoví následující:

„[...]

c) Nejsou-li letové podmínky schváleny v době žádosti o povolení k letu, musí být žádost o schválení letových podmínek podána v souladu s bodem 21A.709.“

62 Podle bodu 21A.708 přílohy nařízení č. 1702/2003, nadepsaného „Letové podmínky“, platí:

„Letové podmínky zahrnují:

a) konfiguraci/konfigurace, pro kterou/které je povolení k letu požadováno;

- b) všechny podmínky nebo omezení nezbytné pro bezpečný provoz letadla, včetně:
1. podmínek nebo omezení daných v cestovním plánu a/nebo popisu vzdušného prostoru požadovaných pro let/lety;
 2. podmínek a omezení daných letové posádce k jeho letu;
 3. omezení přepravy osob jiných než letové posádky;
 4. provozních omezení, zvláštních postupů nebo technických podmínek, které musí být splněny;
 5. zvláštního programu letových zkoušek (případá-li v úvahu);
 6. zvláštních dohod o zachování letové způsobilosti, včetně instrukcí pro údržbu a režimu, na jehož základě budou prováděny;
- c) odůvodnění, že letadlo je způsobilé k bezpečnému letu podle podmínek nebo omezení v rámci písmene b);
- d) metodu použitou pro kontrolu konfigurace letadla zajišťující setrvání v mezích stanovených podmínkách.“

⁶³ Bod 21A.709 přílohy nařízení č. 1702/2003, nadepsaný „Žádost o schválení letových podmínek“, zní:

- „a) V souladu s bodem 21A.707 písm. c) a není-li žadateli přiznáno právo pro schválení letových podmínek, žádost o schválení letových podmínek musí být podána:
1. [EASA] jí stanovenou formou a způsobem, je-li schválení letových podmínek vázáno na bezpečnost návrhu, nebo
 2. příslušnému úřadu jím stanovenou formou a způsobem, není-li schválení letových podmínek vázáno na bezpečnost návrhu.
- b) Každá žádost o schválení letových podmínek musí obsahovat:
1. navrhované letové podmínky;
 2. dokumentaci prokazující tyto podmínky a
 3. prohlášení, že je letadlo způsobilé k bezpečnému letu za podmínek nebo omezení podle bodu 21A.708 písm. b).“

⁶⁴ Bod 21A.710 přílohy nařízení č. 1702/2003, nadepsaný „Schválení letových podmínek“, uvádí:

- „a) Je-li schválení letových podmínek vázáno na bezpečnost návrhu, letové podmínky schválí:
1. [EASA] nebo
 2. odpovídajícím způsobem oprávněná organizace k projektování, podle práva v rámci bodu 21A.263 písm. c) odst. 6.
- b) Není-li schválení letových podmínek vázáno na bezpečnost návrhu, letové podmínky schválí příslušný úřad nebo odpovídajícím způsobem oprávněná organizace, která rovněž vydá povolení k letu.

- c) [EASA], příslušný úřad nebo oprávněná organizace musí být před schválením letových podmínek přesvědčeny, že letadlo je způsobilé k bezpečnému letu za přesně vymezených podmínek a omezení. [EASA] nebo příslušný úřad smí za tímto účelem provést veškeré nezbytné kontroly nebo zkoušky nebo požadovat, aby uvedené kontroly nebo zkoušky provedl za tímto účelem žadatel.“
- 65 Přezkum těchto ustanovení umožňuje konstatovat, zaprvé že povolení k letu se vyžaduje pro letadla, která nesplňují nebo u nichž nebylo prokázáno, že splňují příslušné požadavky na letovou způsobilost, ale jsou způsobilá k bezpečnému letu za určitých podmínek a pro taxativně vyjmenované účely, a zadruhé že žádné povolení k letu nemůže být vydáno bez předchozího schválení letových podmínek.
- 66 Vzhledem k tomu, že žalobkyně podala žádosti o schválení letových podmínek pouze za účelem pozdějšího udělení povolení k letu, ocitla se podle téhož znění bodu 21A.701 písm. a) přílohy nařízení č. 1702/2003 v situaci držitelky letounu, který nesplňuje, nebo u něhož nebylo prokázáno, že splňuje příslušné požadavky na letovou způsobilost. Vzhledem k tomu, že letoun příslušné požadavky na letovou způsobilost splňuje, měla tedy EASA v původním rozhodnutí neprávem za to, že vydání žádosti o schválení letových podmínek musí záviset na výsledku žádosti o udělení typové certifikace směřující k získání typové certifikace pro vrtulník typu Robinson R66, podané společností Robinson Helicopter Company, protože právě v důsledku této certifikace by se žádost o schválení letových podmínek stala bezpředmětnou.
- 67 Z jednání ostatně vyplynulo, že poté, co společnost Robinson Helicopter Company provedla určité změny, jejichž účelem bylo odstranit poruchovost hydraulického systému vrtulníku typu Robinson R66, bylo jí po přijetí rozhodnutí odvolacího senátu vydáno typové osvědčení, o něž žádala.
- 68 Jak však Tribunál opakovaně zdůraznil, nerozhoduje o původním rozhodnutí, nýbrž o rozhodnutí odvolacího senátu. Z uvedeného rozhodnutí nicméně vyplývá jiné odůvodnění, než jaké je uvedeno v původním rozhodnutí. Odvolací senát totiž nejprve uvedl, že „v zásadě přistoup[il] na pojetí žalobkyně“, že řízení o typové certifikaci je odlišné od „řízení o schválení letových podmínek“ (bod 81 rozhodnutí odvolacího senátu), následně ale zdůraznil, že EASA netvrdí, že existuje automatický vztah mezi výhradami vyjádřenými v řízení o typové certifikaci a zamítnutím schválení letových podmínek, přičemž argumentuje pouze „skutečnost[í], že důležité výhrady, které vyjádřila ve vztahu k vydání typové certifikace byly rovněž relevantní pro řízení o schválení letových podmínek“ (bod 83 rozhodnutí odvolacího senátu), čímž byla agentura, jejíž úkolem je zajistit bezpečnost letectví, plně oprávněna argumentovat (bod 84 rozhodnutí odvolacího senátu).
- 69 Nezávisle na skutečnosti, že z textu původního rozhodnutí není možno vyvodit takový výklad, jaký uvádí odvolací senát, je naproti tomu nutno uvést, že důvody převzaté odvolacím senátem jsou správné, protože podle znění bodu 21A.710 písm. c) přílohy nařízení č. 1702/2003, musí EASA před schválením letových podmínek ověřit, „že letadlo je způsobilé k bezpečnému letu za přesně vymezených podmínek a omezení“. Pokud tedy byly výhrady vznesené v řízení o typové certifikaci takové povahy, že by tuto způsobilost k bezpečnému letu mohly ohrozit, byl odvolací senát na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, oprávněn na nich založit odůvodnění (odstavce 8 a 9, s. 21 žaloby). Výhrady, které brání získání typové certifikaci, totiž nejsou nezbytně nepřekonatelné ve vztahu ke způsobilosti stroje k bezpečnému letu, a proto ani k tomu, aby mohlo být toto zařízení předmětem schválení letových podmínek.
- 70 Tím, že odvolací senát takto rozhodl, se tedy nedopustil zjevně nesprávného právního posouzení.
- 71 Nyní je třeba určit, zaprvé jaké pravomoci má EASA k posouzení způsobilosti stroje k bezpečnému letu, zadruhé jak je to v tomto ohledu s důkazním břemenem a zatřetí povahu přezkumu, který musí Tribunál provést ohledně toho, jak EASA posoudila uvedenou způsobilost.

- 72 Zprvé, co se týče určení povahy a rozsahu pravomocí EASA k posouzení způsobilosti stroje k bezpečnému letu, jsou relevantními ustanoveními ve vztahu ke schválení, nebo zamítnutí letových podmínek ustanovení uvedená v bodech 62 až 64 výše.
- 73 Z toho vyplývá, že s ohledem na letové podmínky předložené žadatelem, které musí být schváleny před předložením žádosti o povolení k letu, která je sama o sobě výjimkou z požadavku na zásadu platného osvědčení letové způsobilosti, oprávněný orgán – EASA, nebo odpovídajícím způsobem oprávněná organizace k projektování, je-li schválení letových podmínek vázáno na bezpečnost návrhu, jak vyplývá z bodu 21A.710 písm. a) přílohy nařízení č. 1702/2003 – „musí být [...] přesvědčeny, že letadlo je způsobilé k bezpečnému letu za přesně vymezených podmínek a omezení“ a „smí [...] provést veškeré nezbytné kontroly nebo zkoušky nebo požadovat, aby uvedené kontroly nebo zkoušky provedl za tímto účelem žadatel“ [bod 21A.710 písm. c) přílohy nařízení č. 1702/2003].
- 74 Výklad tohoto ustanovení vede ke zjištění, že na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, nemá EASA vázanou pravomoc, nýbrž pravomoc, která jí k zodpovězení komplexní technické otázky, konkrétně určení, zda letoun je, či není způsobilý k bezpečnému letu, dává určitý prostor pro uvážení (v tomto smyslu a obdobně viz rozsudek ze dne 17. září 2007, Microsoft v. Komise, T-201/04, Sb. rozh., EU:T:2007:289, bod 88 a citovanou judikaturu).
- 75 Argument, který žalobkyně vyvozuje ze znění bodu 21A.701 písm. a) přílohy nařízení č. 1702/2003, a konkrétně ze znění „musí být [...] vydána“, nelze přijmout, a to ze dvou důvodů: zprvé se tento výraz nevztahuje na schválení letových podmínek, ale na povolení k letu, o němž bylo uvedeno, že mu musí předcházet schválení letových podmínek, a zadruhé předpokládaná povinnost příslušného orgánu, kterou údajně navozuje tento výraz, se konkretizuje až poté, co uvedený orgán rozhodne, že pro účely stanovené v uvedeném bodě je dotčený letou způsobilý k bezpečnému letu, což znamená, že tato povinnost je jednoduše jen důsledkem pozitivního posouzení provedeného příslušným orgánem.
- 76 V důsledku toho není možné vyvozovat existenci vázané pravomoci EASA z bodu 21A.701 písm. a) přílohy nařízení č. 1702/2003 a i za předpokladu, že by tomu tak mohlo být, toto ustanovení neupravuje postup relevantní pro projednávání případ, v důsledku čehož je jeho údajné porušení irelevantní.
- 77 Dále je třeba uvést, že posuzovací pravomoc přiznaná v bodě 21A.710 písm. a) přílohy nařízení č. 1702/2003 EASA nebo odpovídajícím způsobem oprávněné organizaci k projektování je přiznaná v přesně vymezeném kontextu, konkrétně v kontextu otázky bezpečnosti návrhu, která se tedy dá identifikovat již v momentě předložení žádosti o schválení letových podmínek.
- 78 Rozsah činnosti, která je v takovém kontextu předpokladem ověření způsobilosti letounu k bezpečnému letu, je vyjádřena tím, že EASA „smí [...] provést veškeré nezbytné kontroly nebo zkoušky nebo požadovat, aby uvedené kontroly nebo zkoušky provedl za tímto účelem žadatel“ (viz body 64 a 72 výše). Žalobkyně tedy není oprávněna tvrdit (odstavec 5 *in fine* a odstavec 6, s. 20 žaloby), že EASA měla provést, nebo měla požadovat provedení veškerých nezbytných kontrol nebo zkoušek, protože i znění bodu 21A.710 písm. c) přílohy nařízení č. 1702/2003 uvádí, že se jedná pouze o možnost, a nikoliv o povinnost.
- 79 EASA se tedy může s výhradou, že to ve svém rozhodnutí náležitě odůvodní, opírat o jakoukoliv skutečnost, kterou má k dispozici a která je s to potvrdit její posouzení bezpečnosti dotčeného letounu, například o dokumentaci poskytnutou na podporu letových podmínek [bod 21A.709 písm. b) 2. přílohy nařízení č. 1702/2003], a není povinna provést nebo požadovat provedení kontrol nebo zkoušek, pokud věc pokládá za dostatečně objasněnou.
- 80 Zadruhé, co se týče důkazního břemene, je třeba zdůraznit, že mechanismus zavedený pro účely schválení letových podmínek zatěžuje uvedeným břemenem žadatele, kterému přísluší povinnost předložit „odůvodnění, že letadlo je způsobilé k bezpečnému letu podle podmínek nebo omezení“ jím

upřesněných [bod 21A.708 písm. c) přílohy nařízení č. 1702/2003], mezi nimiž jsou například podmínky a omezení dané letové posádce k letu [bod 21A.708 písm. b) 2. přílohy nařízení č. 1702/2003] a provozní omezení, zvláštní postupy nebo technické podmínky, které musí být splněny [bod 21A.708 písm. b) 4. přílohy nařízení č. 1702/2003].

- 81 Navrhované letové podmínky musí být podány, jak bylo uvedeno v bodě 63 tohoto rozsudku, spolu s dokumentací a prohlášením, podle něhož je letoun způsobilý k bezpečnému letu za výše uvedených podmínek [bod 21A.709 písm. b) 2. a 3. přílohy nařízení č. 1702/2003].
- 82 Jak již bylo uvedeno, o tom, zda je letoun způsobilý k bezpečnému letu, musí tedy EASA v rámci dotčeného řízení rozhodnout především v závislosti na informacích poskytnutých žadatelem.
- 83 Z toho zaprvé vyplývá, že ustanovení, podle nichž je možné schválit letové podmínky, která se odchylují od požadavku platného osvědčení letové způsobilosti, musí být vykládána restriktivně (v tomto smyslu a obdobně viz rozsudky ze dne 15. prosince 1993, Charlton a další, C-116/92, Recueil, EU:C:1993:931, bod 20; ze dne 20. listopadu 2008, Weber, C-1/07, Sb. rozh., EU:C:2008:640, bod 29 a citovanou judikaturu a ze dne 4. října 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, bod 38 a citovanou judikaturu).
- 84 Zadruhé z toho vyplývá, že žadatel, který svou žádost ke schválení letových podmínek nedoložil dostatečnými důkazy, není oprávněn vytýkat EASA, že tento nedostatek důkazů konstatovala a že vůči němu namítá technické a vědecké znalosti, kterými disponuje, k zamítnutí uvedené žádosti.
- 85 V projednávaném případě však ze žádosti o schválení letových podmínek ze dne 10. ledna 2012 podané na formuláři 37 EASA (příloha 6 žaloby) vyplývá, že v rámci položky 4.3 uvedeného formuláře, o níž je ve vysvětlivce uvedeno, že se jedná o nejdůležitější část, jelikož se v ní uvádějí ty skutečnosti, které jsou v rozporu s použitelnými požadavky letové způsobilosti, se žalobkyně omezila na tvrzení, že letoun byl certifikován FAA, jak je uvedeno i v bodě 4 rozhodnutí odvolacího senátu a že řízení o žádosti o typovou certifikaci u EASA stále probíhá. V tomto ohledu je třeba poznamenat, že žalobkyně v položce 3.4 uvedeného formuláře chybně informovala EASA, když uvedla, že žádost nesouvisela se záměrem probíhající certifikace. To nemění nic na skutečnosti, že žalobkyně nezminila žádný problém s bezpečností. Z položky 7, nazvané „Podmínky/omezení“, uvedené v příloze žádosti o schválení letových podmínek ze dne 10. ledna 2012, rovněž vyplývá, že je nezbytné vycházet z manuálu k použití pro pilota vrtulníku typu R66, manuálu k údržbě tohoto stroje a k pokynům k udržení letové způsobilosti.
- 86 V důsledku výše uvedeného a vzhledem k tomu, že žalobkyně neposkytla konkrétní důkazy o způsobilosti vrtulníku typu R66 k bezpečnému letu, které by byly odlišné od důkazů prokazujících existenci osvědčení vydaného FAA, není oprávněna tvrdit, že EASA obrátila důkazní břemeno, když takový nedostatek důkazů konstatovala a když vůči ní namítla své vlastní technické a vědecké znalosti o problémech uvedeného vrtulníku, které se vyskytly v řízení o typové certifikaci, tedy v řízení, na něž samotná žalobkyně upozornila, které získala ke dni přijetí rozhodnutí odvolacího senátu.
- 87 Žalobkyně tedy v bodě 61 rozhodnutí odvolacího senátu byla právem upozorněna na to, že nese důkazní břemeno ohledně tvrzení týkajících se bezpečnosti vrtulníku typu Robinson R66.
- 88 Zatřetí, co se týče zjevně nesprávného posouzení, kterého se měl dopustit odvolací senát, je třeba úvodem určit, jakou povahu má přezkum prováděný unijním soudem ve věcech takových rozhodnutí EASA, jako je rozhodnutí odvolacího senátu.
- 89 Opět je třeba připomenout, že komplexní technická posouzení podléhají omezenému přezkumu unijního soudu (v tomto smyslu a obdobně viz rozsudek Microsoft v. Komise, bod 74 výše, EU:T:2007:289, bod 88 a citovanou judikaturu; rozsudek ze dne 7. února 2013, EuroChem MCC v. Rada, T-459/08, EU:T:2013:66, bod 36), z čehož vyplývá, jak správně tvrdí žalobkyně, že tento soud

ověří dodržení procesních pravidel a pravidel věcné správnosti skutkových zjištění převzatých pro účely napadeného rozhodnutí, neexistence zjevně nesprávného posouzení těchto zjištění nebo zneužití pravomoci (rozsudky Microsoft v. Komise, bod 74 výše, EU:T:2007:289, bod 87, a EuroChem MCC v. Rada, uvedený výše, EU:T:2013:66, bod 37).

- 90 Vzhledem k tomu, že posouzení způsobilosti letounu k bezpečnému letu je komplexním technickým posouzením, je nutno rozhodnout, že s tím související přezkum legality spadá pod omezený přezkum unijním soudem. Znění bodu 21A.710 písm. c) přílohy nařízení č. 1702/2003, které neuvádí žádné upřesnění postupů, podle nichž musí EASA postupovat ani kritéria, kterým musí EASA vyhovět za účelem „přesvědčen[í], že letadlo je způsobilé k bezpečnému letu za přesně vymezených podmínek a omezení“, podporuje existenci široké posuzovací pravomoci EASA. Porovnání různých jazykových verzí tohoto ustanovení, které EASA uplatnila (bod 49 žalobní odpovědi) vyznívá ve prospěch této analýzy, jelikož německá, španělská, holandská a anglická verze uvádějí, že EASA „musí být přesvědčena“, že letoun je způsobilý k bezpečnému letu. Unijní soud tedy musí rozhodnout o tom, zda došlo k případnému zjevně nesprávnému posouzení.
- 91 Nejprve je třeba uvést, že takové nesprávné posouzení není nijak způsobeno skutečností, že EASA neprovedla kontrolu nebo zkoušky. Jak totiž bylo uvedeno v bodě 64 výše, EASA může rozhodnout, že neprovede tato ověření, pokud i bez nich považuje za možné uzavřít, že způsobilost stroje k bezpečnému letu nebyla prokázána. Avšak v konkrétním případě jednak vzhledem k tomu, že žalobkyně se ve své žádosti o schválení letových podmínek nezmínila o žádném problému s bezpečností, přestože tato žádost je již z povahy věci součástí případných otázek bezpečnosti návrhu pro vrtulník typu Robinson R66 (viz bod 84 výše), a jednak vzhledem k pochybnostem, které měla EASA ohledně spolehlivosti hydraulického systému řízení letounu z důvodu problémů, které se vyskytly v řízení o typové certifikaci, byl odvolací senát – na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně – oprávněn zamítnout žádost žalobkyně právě s poukazem na důvody vztahující se k tomuto posledně uvedenému řízení, aniž bylo nutné provést kontrolu nebo zkoušky.
- 92 Žalobkyně dále tvrdí, že hydraulický systém vrtulníku typu Robinson R66 je stejný jako systém používaný od roku 1995 u vrtulníku typu Robinson R44, který v Evropě létá s typovým osvědčením vydaným EASA. Vyvozuje z toho, že EASA se dopustila zjevně nesprávného posouzení, když zamítla schválení letových podmínek pro vrtulník typu Robinson R66.
- 93 V tomto ohledu je zaprvé třeba připomenout, že předpokladem řízení o schválení letových podmínek z podstaty věci je absence platného osvědčení o letové způsobilosti. Je nicméně nesporné, že toto osvědčení nebylo k datu přijetí rozhodnutí odvolacího senátu vydáno – vzhledem k tomu, že pro vrtulník typu Robinson R66 nebylo uděleno typové osvědčení – bez čehož by řízení, které je předmětem projednávaného sporu, ztratilo svůj smysl. Vzhledem k tomu, že řízení o vydání schválení letových podmínek se z povahy věci týká každého stroje zvlášť, nemá skutečnost, že typové osvědčení bylo vydáno pro jiný stroj mající vlastnosti, jež jsou údajně podobné vlastnostem letounu, který je předmětem žádosti o schválení letových podmínek, vliv na legalitu rozhodnutí odvolacího senátu.
- 94 Zadruhé z písemností ve spise v každém případě vyplývá (příloha 17 žaloby), že typové osvědčení ze dne 21. dubna 2010, které bylo uděleno pro vrtulník typu Robinson R44, bylo vydáno na základě čl. 2 odst. 3 písm. a) nařízení č. 1702/2003, jenž v určitých případech umožňoval členským státům, které projevíly svoji vůli neuplatňovat část 21 přílohy uvedeného nařízení (část obsahující podstatnou část ustanovení relevantních pro projednávaný případ) do 28. září 2008, použít místo ní odpovídající vnitrostátní pravidla. EASA tedy vydala typové osvědčení ze dne 21. dubna 2010 na základě vnitrostátních pravidel členského státu, a nikoliv na základě unijního práva, tj. ustanovení použitelných na projednávaný spor. Žalobkyně se tedy pro účely tvrzení, že EASA se dopustila zjevně nesprávného posouzení, když neschválila letové podmínky pro vrtulník typu Robinson R66, nemůže dovolávat vydání osvědčení, které by bylo založeno na technické odbornosti EASA ve vztahu k vrtulníku typu Robinson

R44, zejména co se týče jeho hydraulického systému řízení, jelikož EASA se omezila, jak k tomu byla vázána ustanovením čl. 2 odst. 3 písm. a) nařízení č. 1702/2003, na použití odpovídajících vnitrostátních pravidel.

- 95 Nakonec je třeba zdůraznit, že co se týče pravidel bezpečnosti, které EASA hodlá uplatňovat, pokud jde o stroje patřící fyzickým nebo právnickým osobám s bydlištěm nebo sídlem na území Evropské unie, EASA – která, jak zdůrazňuje čl. 2 odst. 1 nařízení č. 216/2008 ve znění pozdějších předpisů, musí stanovit a udržovat „vysokou a jednotnou úroveň bezpečnosti civilního letectví v Evropě“ – není vázána případnými méně přísnými požadavky ze strany subjektů třetích států, které jsou pověřeny regulací bezpečnosti letectví, jako je FAA.
- 96 V projednávaném případě nebrání mezinárodní úmluvy, konkrétně úmluva o mezinárodním civilním letectví, podepsaná v Chicagu (Illinois, Spojené státy) dne 7. prosince 1944, ratifikovaná všemi členskými státy Unie, tomu, aby tyto posledně uvedené státy přijaly ve vztahu k jejich vlastním strojům přísnější bezpečnostní pravidla, než jsou pravidla uplatňována jinými státy, jež jsou smluvními stranami uvedené úmluvy, například Spojenými státy americkými. Typové osvědčení vydané FAA (příloha B1 žalobní odpovědi) tedy nemohlo být pro EASA závazné.
- 97 Z přezkumu tohoto typového osvědčení každopádně vyplývá, že hydraulická asistence vrtulníku typu Robinson R66 byla potvrzena jen z důvodu výjimky z určitých bezpečnostních požadavků, jak to v bodě 2 žalobní odpovědi zmiňuje EASA, přičemž posledně uvedená měla v úmyslu zajistit dodržování právě těchto požadavků. Odvolací senát se tedy ani v tomto případě nedopustil zjevně nesprávného posouzení, když nepřipustil použitelnost typového osvědčení vydaného FAA na daný případ.
- 98 Co se týče možnosti zapsat stroj žalobkyně do leteckého rejstříku „N“, kterou navrhl zástupce EASA před přijetím rozhodnutí odvolacího senátu, je třeba upřesnit, že jednak není jedním z důvodů uvedených v rozhodnutí, a tedy nemůže ovlivnit jeho legalitu, a jednak žalobkyni pouze připomíná, že na základě typového osvědčení vydaného FAA může být zapsána do leteckého rejstříku ve Spojených státech. Zjevně nesprávné posouzení tedy nelze spatřovat ani v tomto tvrzení.
- 99 Z výše uvedeného vyplývá, že třetí a čtvrtý žalobní důvod je třeba zamítnout.
- K pátému důvodu, vycházejícímu z porušení zásady řádné správy, zakotvené v článku 41 Listiny základních práv
- 100 Dotčené porušení spočívá podle žalobkyně ve skutečnosti, že EASA se nepovažovala za povinnou provést inspekci nebo kontrolu jejího stroje a spokojila se s uvedením výhrad vznesených v řízení o typové certifikaci.
- 101 Z důvodů zmíněných v bodech 69 až 99 výše v rámci odpovědi na třetí a čtvrtý žalobní důvod je třeba zamítnout i pátý žalobní důvod. Jednak s přihlédnutím k tomu, že žalobkyně ve své žádosti o schválení letových podmínek ze dne 10. ledna 2012 neuvedla problémy, o nichž se lze domnívat, že mají vliv na bezpečnost stroje, a jednak s přihlédnutím k informacím, jimiž EASA disponovala na základě kontrol provedených v řízení o typové certifikaci, které měla nejen právo, ale i povinnost zmínit, jí totiž nelze vytýkat, že neuplatnila možnost, která je jí přiznána, a sice zda provede nebo bude požadovat provedení kontroly nebo zkoušek.
- 102 Je tedy třeba rozhodnout, že EASA splnila svou povinnost pečlivě a nestranně přezkoumat všechny relevantní skutečnosti projednávaného případu (v tomto smyslu a obdobně viz rozsudky ze dne 21. listopadu 1991, Technische Universität München, C-269/90, Recueil, EU:C:1991:438, bod 14, a ze dne 30. září 2003, Atlantic Container Line a další v. Komise, T-191/98, T-212/98 až T-214/98, Recueil, EU:T:2003:245, bod 404), a že tedy nijako neporušila zásadu řádné správy.

– K šestému žalobnímu důvodu, spočívajícímu v údajném porušení zásady transparentnosti a zásady právní jistoty

- 103 Tribunál poukazuje na to, že dotčený žalobní důvod je v žalobě pouze nastíněn, a to na konci úvah uvedených pod nadpisem „Předmět žaloby“ a na konci úvah uvedených přímo pod nadpisem „Opodstatněnost prvního bodu návrhových žádání směřujících ke zrušení [původního rozhodnutí]“. Žalobkyně se omezuje na tvrzení, že napadené rozhodnutí „porušuje mimo jiné i zásadu řádné správy, zásadu transparentnosti a zásadu právní jistoty“.
- 104 Vzhledem k tomu, že porušení těchto dvou posledně jmenovaných zásad nenachází žádnou odezvu ve zbylé části žaloby, je třeba šestý žalobní důvod odmítnout jako nepřijatelný, protože je v rozporu s požadavky stanovenými čl. 44 odst. 1 písm. c) jednacího řádu Tribunálu.
- 105 Z tohoto ustanovení totiž vyplývá, že každá žaloba musí obsahovat uvedení předmětu sporu a stručný popis žalobních důvodů. Předpokladem tohoto požadavku je, že dotčené údaje budou dostatečně jasné a jednoznačné, aby umožnily žalovanému připravit svou obranu a Tribunálu rozhodnout o žalobě případně i bez dalších podpůrných informací.
- 106 Z tohoto důvodu musí žaloba ozřejmit, v čem spočívá jeden nebo vícero žalobních důvodů, na kterém se žaloba zakládá, takže pouhé abstraktní vyjádření nespĺňuje požadavky jednacího řádu (rozsudky ze dne 14. května 1998, *Mo och Domsjö v. Komise*, T-352/94, Recueil, EU:T:1998:103, bod 333, a ze dne 14. ledna 2009, *Kronoply v. Komise*, T-162/06, Sb. rozh., EU:T:2009:2, bod 54).
- 107 Z důvodu zamítnutí šestého žalobního důvodu musí být žaloba na neplatnost zamítnuta v plném rozsahu.

K žalobě pro nečinnost

- 108 Z článku 50 odst. 1 nařízení č. 216/2008, ve znění pozdějších předpisů, vyplývá, že proti EASA může být podána pro nečinnost žaloba. Tato žaloba však může být podána jen za podmínek stanovených primárním právem, v tomto případě článkem 265 SFEU, jehož druhý a třetí pododstavec uvádějí, že žaloba pro nečinnost může být podána fyzickou nebo právnickou osobou za podmínky, že dotčená instituce byla předem vyzvána, aby jednala (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 4. února 1959, *De Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg v. Vysoký úřad*, 17/57, Recueil, EU:C:1959:3, s. 9, 26, a usnesení ze dne 6. února 1997, *de Jorio v. Rada*, T-64/96, Recueil, EU:T:1997:15, bod 39).
- 109 Teprve po uplynutí lhůty dvou měsíců od této výzvy k jednání může být žaloba pro nečinnost podána k Tribunálu, a to v nové lhůtě dvou měsíců.
- 110 Žalobkyně na výzvu Tribunálu u jednání, aby upřesnila, v čem podle ní spočívá tvrzená nečinnost, poukázala na to, že tato nečinnost jednak vyplývá ze skutečnosti, že EASA účinně nezahájila řízení ve věci její žádosti o schválení letových podmínek pro vrtulník typu Robinson R66 (sériové číslo 0034) a jednak vznikla v důsledku toho, že EASA neprovedla podrobnou inspekci letounu.
- 111 Ve vztahu k této údajné dvojí nečinnosti je nicméně nutno konstatovat, že žalobkyně nevyzvala EASA k jednání, jelikož žádost o schválení letových podmínek, byť opakovaná, byla pouze žádostí o získání správního aktu. V judikatuře je totiž uvedeno, že z žádosti musí vyplývat úmysl přinutit orgán, instituci nebo dotýčný subjekt, aby přijal stanovisko (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 10. června 1986, *Usinor v. Komise*, 81/85 a 119/85, Recueil, EU:C:1986:234, bod 15, a usnesení ze dne 30. dubna 1999, *Pescados Congelados Jogamar v. Komise*, T-311/97, Recueil, EU:T:1999:89, bod 35) a musí z ní být patrné, že je aktem předcházejícím spornému řízení (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne

13. července 1961, Elz v. Vysoký úřad, 22/60 a 23/60, Recueil, EU:C:1961:17, s. 357, 375; ze dne 6. května 1986, Nuovo Campsider v. Komise, 25/85, Recueil, EU:C:1986:195, bod 8, a výše uvedené usnesení Pescados Congelados Jogamar v. Komise, EU:T:1999:89, bod 37).

- 112 Jen pro úplnost je třeba dodat, že i pokud by byla uvedená žaloba přípustná, z úvah uvedených v bodech 69 až 99 a 100 až 102 výše vyplývá, že by mohla být v meritu pouze zamítnuta.
- 113 V důsledku toho je třeba vyhovět námitce nepřipustnosti vznesené EASA ve věci žaloby pro nečinnost a odmítnout tuto žalobu jako nepřipustnou.

K žalobě na náhradu škody

- 114 EASA uplatňuje nepřipustnost žaloby na náhradu škody z důvodu nepřipustnosti ostatních žalob v rozsahu, v němž se týkají, zaprvé, zrušení původního rozhodnutí, a zadruhé určení nečinnosti, která je jí vytýkána.
- 115 Článek 50 odst. 1 nařízení č. 216/2008, ve znění pozdějších předpisů, stanoví možnost založit odpovědnost EASA z důvodu škody, kterou způsobila svou činností. Žalobkyně tvrdí, že vzhledem k tomu, že původní rozhodnutí bylo protiprávní a nebylo opraveno ani zrušeno, způsobilo jí, stejně jako nečinnost EASA, škodu, o jejíž náhradu žádá a kterou vyčíslila v žalobě.
- 116 Vzhledem k tomu, že žaloba na náhradu škody je založena na údajné protiprávnosti rozhodnutí odvolacího senátu, je třeba uvést, že chybí jedna z podmínek, které umožňují založit mimosmluvní odpovědnost Unie. Podle ustálené judikatury totiž platí, že z článku 340 druhého pododstavce SFEU vyplývá, že založení mimosmluvní odpovědnosti Unie a uplatnění nároku na náhradu utrpěné újmy závisí na splnění souboru podmínek týkajících se protiprávnosti jednání vytýkaného orgánům, existenci škody a existenci příčinné souvislosti mezi jednáním orgánu a uplatňovanou újmou. Uvedenou odpovědnost nelze považovat za vzniklou, aniž jsou splněny všechny podmínky, kterým podléhá povinnost náhrady škody definovaná v článku 340 druhém pododstavci SFEU (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 9. září 2008, FIAMM a další v. Rada a Komise, C-120/06 P a C-121/06 P, Sb. rozh., EU:C:2008:476, body 164 a 165 a citovanou judikaturu).
- 117 V případě, že napadené rozhodnutí není protiprávní, unijní soud může zamítnout žalobu v plném rozsahu, aniž by musel zkoumat další podmínky této odpovědnosti, a to skutečnou existenci škody a existenci příčinné souvislosti mezi jednáním orgánů a tvrzenou škodou (viz rozsudek FIAMM a další v. Rada a Komise, bod 116 výše, EU:C:2008:476, bod 166 a citovanou judikaturu).
- 118 Takovým případem je právě projednávaný případ vzhledem k tomu, že žaloba na neplatnost byla v bodě 107 výše zamítnuta ve věci samé.
- 119 Vzhledem k tomu, že žaloba na náhradu škody je založena na údajné nečinnosti EASA, v projednávaném případě brání nepřipustnost žaloby pro nečinnost, způsobené skutečností, že EASA nebyla vyzvána k jednání, tomu, aby žalobkyně mohla s úspěchem tvrdit, že jí škoda vznikla z důvodu uvedené nečinnosti. Kromě toho, i kdyby žaloba byla přípustná, musela by být zamítnuta, jak již bylo rozhodnuto v bodě 112 výše.
- 120 Škodu, kterou žalobkyně údajně utrpěla, nelze považovat za způsobenou nečinností EASA.
- 121 V důsledku toho je třeba žalobu na náhradu škody, a tedy veškeré žalobkyní tvrzené nároky, zamítnout.

K nákladům řízení

- ¹²² Vzhledem k tomu, že EASA požadovala náhradu nákladů řízení a žalobkyně neměla ve věci úspěch, je důvodné uložit posledně uvedené náhradu nákladů řízení.

Z těchto důvodů

TRIBUNÁL (osmý senát)

rozhodl takto:

- 1) **Žaloba se zamítá.**
- 2) **Společnosti Heli-Flight GmbH & Co. KG se ukládá náhrada nákladů řízení.**

D. Gratsias

M. Kančeva

C. Wetter

Takto vyhlášeno na veřejném zasedání v Lucemburku dne 11. prosince 2014.

Podpisy.