



Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL GENERAL (Sala Octava)

de 11 de diciembre de 2104 *

«Aviación civil — Solicitud de aprobación de las condiciones de vuelo para un helicóptero de tipo Robinson R66 — Decisión desestimatoria de la AESA — Recurso de anulación — Alcance del control de la Sala de Recursos — Alcance del control del Tribunal General — Recurso por omisión — Responsabilidad extracontractual»

En el asunto T-102/13,

Heli-Flight GmbH & Co. KG, con domicilio social en Reichelsheim (Alemania), representada por el Sr. T. Kittner, abogado,

parte demandante,

contra

Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), representada por los Sres. T. Masing y C. Eckart, abogados,

parte demandada,

que tiene por objeto, en primer lugar, una pretensión de anulación de la decisión de la AESA de 13 de enero de 2012 por la que se desestima la solicitud de la demandante dirigida a obtener la aprobación de las condiciones de vuelo presentada para un helicóptero de tipo Robinson R66 (número de serie 0034), en segundo lugar, una pretensión de que se declare la omisión de la AESA en relación con la tramitación de las solicitudes de la demandante de 11 de julio de 2011 y de 10 de enero de 2012 relativas al citado helicóptero y, en tercer lugar, una pretensión de que la AESA repare el perjuicio que la demandante estima haber sufrido debido a esta decisión desestimatoria y a esta omisión alegada,

EL TRIBUNAL GENERAL (Sala Octava),

integrado por el Sr. D. Gratsias, Presidente, y la Sra. M. Kancheva y el Sr. C. Wetter (Ponente), Jueces;

Secretario: Sr. J. Plingers, administrador;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 10 de julio de 2014;

dicta la siguiente

* Lengua de procedimiento: alemán.

Sentencia

Antecedentes del litigio

- 1 En julio de 2010, Robinson Helicopter Company Inc. presentó ante la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) una solicitud de certificado de tipo para el helicóptero de tipo Robinson R66.
- 2 La demandante, Heli-Flight GmbH & Co. KG, distribuye en Alemania helicópteros fabricados por Robinson Helicopter Company, a la que adquirió, en 2011, un helicóptero de tipo Robinson R66 (número de serie 0034), por un precio de 771 335 dólares estadounidenses (USD). Para financiar esta adquisición, la demandante suscribió un contrato de arrendamiento financiero y de compra a plazos los días 16 de mayo y 1 de junio de 2011. De este último contrato se deriva una carga mensual de 4 538,37 euros.
- 3 A fin de poder poner a la venta este aparato en Alemania, la demandante presentó a la AESA, el 11 de julio de 2011, una solicitud de aprobación de las condiciones de vuelo para el período que expiraba a finales de 2011 a efectos de solicitar una autorización de vuelo a las autoridades nacionales.
- 4 Esta solicitud fue objeto de una decisión desestimatoria por parte de la AESA el 13 de julio de 2011, debido, por una parte, a que la solicitud de certificado de tipo estaba examinándose todavía y, por otra, a que, teniendo eso en cuenta, la AESA no podía realizar la evaluación positiva solicitada por la demandante sin llevar a cabo un análisis en profundidad que duplicaría el que se realiza en el procedimiento de certificación de tipo.
- 5 El 10 de enero de 2012, la demandante reiteró su solicitud, para el período comprendido entre el 15 de enero de 2012 y el 15 de enero de 2013, utilizando el formulario 37 de la AESA, del que se desprende que los vuelos para los que se presentó la solicitud eran los comprendidos en las categorías «vuelo de aeronaves para su aceptación por los clientes; estudio de mercado, incluida la formación de la tripulación del cliente; exhibiciones y demostraciones aéreas; vuelo de aeronaves hasta un lugar en que vayan a llevarse a cabo revisiones de mantenimiento o aeronavegabilidad, o hasta un lugar de almacenamiento».
- 6 Mediante una decisión de 13 de enero de 2012 (en lo sucesivo, «decisión inicial»), la AESA desestimó de nuevo la solicitud de la demandante, indicando que todavía se estaba realizando el examen técnico del helicóptero de tipo Robinson R66 y que, por ello, no podía concederse una aprobación de las condiciones de vuelo. La AESA añadía que no podía facilitar a terceros detalles sobre los procedimientos de certificación de tipo en curso.
- 7 El 17 de enero de 2012, la demandante interpuso un recurso ante la AESA, contra la decisión inicial, con arreglo a los artículos 44 a 49 del Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n° 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE (DO L 79, p. 1), en su versión modificada.
- 8 El recurso, recibido el 18 de enero de 2012 en la secretaría de la Sala de Recursos de la AESA (en lo sucesivo, «Sala de Recursos»), fue sometido al Director Ejecutivo de la AESA para que resolviese la revisión prejudicial prevista por el artículo 47, apartado 1, del Reglamento n° 216/2008, en su versión modificada.

- 9 Mediante decisión de 21 de febrero de 2012, el Director Ejecutivo estimó que el recurso era admisible, pero infundado. Por ello, consideró que no cabía proceder a la revisión de la decisión inicial. Asimismo, indicó que la AESA había estimado que no había circunstancias que justificasen la suspensión de la citada decisión.
- 10 En consecuencia, remitió el asunto a la Sala de Recursos, con arreglo al artículo 47, apartado 2, del Reglamento n° 216/2008, en su versión modificada.
- 11 Mediante resolución de 17 de diciembre de 2012 (en lo sucesivo, «resolución de la Sala de Recursos»), notificada a la demandante el 27 de diciembre de 2012, la Sala de Recursos estimó admisible el recurso y, sin embargo al considerar que los motivos de la demandante se habían presentado «en una fase muy tardía del procedimiento de recursos» (apartado 56 de la resolución de la Sala de Recursos), procedió a desestimarla por infundada.
- 12 En primer lugar, la Sala de Recursos recordó que la aprobación de las condiciones de vuelo sólo podía concederse cuando la AESA se había asegurado de la capacidad de la aeronave para volar de manera segura, capacidad cuya prueba incumbía al solicitante de tal aprobación. Por lo que respecta a las evaluaciones técnicas complejas, la AESA señaló también que disponía de un margen de apreciación para su evaluación, que debía llevarse a cabo teniendo como objetivo la seguridad aérea directamente ligada a la protección de la vida humana (apartados 58, 62 y 63 de la resolución de la Sala de Recursos).
- 13 Aunque admite que, desde el punto de vista de la demandante, podía parecer extraño que un mismo modelo de helicóptero tenga un certificado de tipo de la Federal Aviation Administration (Administración Federal americana de Aviación, en lo sucesivo «FAA») y no se le expida un certificado de esa índole por la AESA, la Sala de Recursos alega, por un lado, que este dato no es determinante para la solución del presente litigio, dado que la apreciación de la FAA no lleva necesariamente a una apreciación idéntica de la AESA (apartado 67 de la resolución de la Sala de Recursos) y, por otro, que la propia FAA era consciente de que no se respetaban algunas normas, ya que concedió una exención respecto al sistema hidráulico del helicóptero (apartado 68 de la resolución de la Sala de Recursos).
- 14 Posteriormente, la Sala de Recursos subrayó que el hecho de que algunos helicópteros de este tipo ya estuvieran en explotación en algunos Estados miembros tampoco permitían concluir que la AESA estuviera vinculada por la aprobación de las autoridades nacionales que habían aceptado la explotación de las aeronaves en cuestión (apartados 70 a 73 de la resolución de la Sala de Recursos). Precisó que las consideraciones relativas a la certificación de tipo del helicóptero Robinson R44 no aportaban datos que apoyasen la causa de la demandante (apartado 74 de la resolución de la Sala de Recursos), como tampoco las relativas a la matriculación «N» y al programa SAFA («Safety Assessment of Foreign Aircraft», evaluación de la seguridad de aeronaves extranjeras) (apartados 75 a 77 de la resolución de la Sala de Recursos).
- 15 Por último, aun reconociendo que la demandante había distinguido acertadamente el procedimiento de certificación de tipo y el de aprobación de las condiciones de vuelo, la Sala de Recursos estimó que ello no impedía, habida cuenta del deber de la AESA de garantizar la seguridad aérea, que problemas de seguridad que se hayan evidenciado en el primer procedimiento se aduzcan como motivo de denegación en el segundo procedimiento (apartados 80 a 84 de la resolución de la Sala de Recursos). Por otro lado, según la Sala de Recursos, los datos y detalles técnicos aportados por la AESA, por un lado, eran completos y cumplían la obligación de motivación (apartados 87 y 88 de la resolución de la Sala de Recursos) y, por otro, justificaban de manera suficiente en Derecho la negativa de la AESA, sin que fuera necesaria una inspección a este respecto (apartados 90 y 91 de la resolución de la Sala de Recursos).

Procedimiento y pretensiones de las partes

- 16 Mediante demanda presentada en la Secretaría del Tribunal el 14 de febrero de 2013 la demandante interpuso el presente recurso.
- 17 La AESA presentó su escrito de contestación a la demanda el 21 de mayo de 2013.
- 18 El 19 de julio de 2013, la demandante presentó el escrito de réplica, mientras que la dúplica se recibió en la Secretaría del Tribunal el 9 de septiembre de 2013.
- 19 La demandante solicita al Tribunal que:
- Anule la decisión inicial.
 - Declare que la AESA incurrió en una omisión respecto a la tramitación de sus solicitudes de 11 de julio de 2011 y de 10 de enero de 2012 en relación con el helicóptero de tipo Robinson R66.
 - Declare que la AESA debe reparar el perjuicio que estima haber sufrido debido a la decisión inicial y a esa omisión.
 - Condene en costas a la AESA.
- 20 La AESA solicita al Tribunal que:
- Desestime el recurso.
 - Condene en costas a la demandante.

Fundamentos de Derecho

- 21 Del examen de la demanda resulta que ésta incluye a la vez un recurso de anulación, un recurso por omisión y un recurso de indemnización. El Tribunal estima oportuno pronunciarse primero sobre el recurso de anulación.

Sobre el recurso de anulación

Sobre la admisibilidad y el objeto del recurso de anulación

- 22 Procede señalar que, en su demanda, la demandante dirigió su recurso contra la decisión inicial. La AESA propone una excepción de inadmisibilidad a este respecto, estimando que el Tribunal sólo era competente para pronunciarse sobre un recurso dirigido contra la resolución de la Sala de Recursos.
- 23 Para determinar si la demandante podía dirigir su recurso contra la decisión inicial, procede, en primer lugar, remitirse al Reglamento n° 216/2008, en su versión modificada.
- 24 Del considerando 26 del citado Reglamento resulta, en primer lugar, que es necesario que se «permita recurrir las decisiones del director ejecutivo ante una sala de recursos especializada, cuyas resoluciones sean a su vez susceptibles de recurso ante el Tribunal de Justicia». En segundo lugar, del artículo 49 del Reglamento n° 216/2008, en su versión modificada, se desprende que la Sala de Recursos «podrá ejercer cualquiera de las competencias de la [AESA] o podrá remitir el asunto al servicio competente de la [AESA]», precisándose que conoce de una decisión del Director Ejecutivo de la AESA, que resuelve él mismo en concepto de la revisión prejudicial prevista en el artículo 47 del citado

Reglamento. En tercer lugar, el artículo 50, apartado 2, de ese mismo Reglamento dispone que «los recursos de nulidad relativos a las decisiones de la Agencia adoptadas de conformidad con los artículos 20, 21, 22, 22 *bis*, 22 *ter*, 23, 55 o 64 solo podrán interponerse ante el Tribunal de Justicia de [la Unión Europea] cuando se hayan agotado las vías de recurso internas de la [AESA]».

- 25 Asimismo, debe observarse que el Reglamento (CE) n° 1592/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2002, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea (DO L 240, p. 1), que fue derogado por el Reglamento n° 216/2008, incluía, por una parte, un considerando 15 idéntico al considerando 26 de este último Reglamento y, por otra, un artículo 41, cuyo apartado 1 tenía la siguiente redacción:

«Contra las resoluciones de las salas de recursos podrá interponerse recurso ante el Tribunal de Justicia de [la Unión Europea] en los términos y condiciones previstos en el artículo 230 [CE].»

- 26 Dicho artículo 41 estaba en consonancia con los trabajos preparatorios de la Comisión relativos a la Propuesta de reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas comunes en el ámbito de la aviación civil y se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea (DO 2001, C 154 E, p. 1), cuyo artículo 41, apartado 1, disponía que «contra las resoluciones de las salas de recursos que recaigan en asuntos recurridos podrá interponerse recurso ante el Tribunal de Justicia».
- 27 Del análisis de todas estas disposiciones resulta, tanto a la luz de su tenor como de su finalidad, que consiste, por un lado, en permitir a la Sala de Recursos estimar, en su caso, una solicitud que haya sido objeto de denegación por parte de otros órganos de la AESA y, por otro, si se mantiene la denegación por la citada Sala, en exponer con claridad los motivos de hecho y de Derecho que llevan a la citada denegación, para permitir al juez de la Unión ejercer su control de legalidad sobre la decisión que manifiesta esta denegación, que, al igual que la continuidad funcional que existe entre los diferentes órganos de examen de la OAMI y las salas de recursos de ésta [sentencias de 13 de marzo de 2007, OAMI/Kaul, C-29/05 P, Rec, EU:C:2007:162, apartado 30; de 8 de julio de 1999, Procter & Gamble/OAMI (BABY-DRY), T-163/98, Rec, EU:T:1999:145, apartados 38 a 44, y de 10 de julio de 2006, La Baronía de Turis/OAMI — Baron Philippe de Rothschild (LA BARONNIE), T-323/03, Rec, EU:T:2006:197, apartados 57 y 58], existe una continuidad funcional entre los diferentes órganos de examen de la AESA y la Sala de Recursos de ésta.
- 28 Por consiguiente, el objeto del recurso de anulación ante el Tribunal debe considerarse efectivamente la resolución de la Sala de Recursos y no la decisión inicial.
- 29 Por lo demás, es preciso observar que la Sala de Recursos siguió dicha interpretación, ya que, en el apartado 98 de su resolución, precisó que «puede interponerse un recurso contra la presente resolución ante el Tribunal General de la Unión Europea de conformidad con el artículo 263 [TFUE], en relación con el artículo 50 del Reglamento [n° 216/2008, en su versión modificada] [...] en un plazo de dos meses a partir de la notificación de la presente resolución a la demandante».
- 30 De ello se deduce que la demandante no puede solicitar la anulación de la decisión inicial, ya que según las pretensiones de la demanda el Tribunal sólo conoce de la citada resolución. No obstante, de todas las alegaciones de la demanda resulta que ésta también tiene por objeto la resolución de la Sala de Recursos. Ello se confirma expresamente en el escrito de réplica, en el que se precisa que el recurso de anulación «va, en cualquier caso, dirigido también contra la resolución de la Sala de Recursos».
- 31 Por ello, procede que el Tribunal, modifique la calificación del recurso de anulación de la demandante y lo considere dirigido contra la resolución de la Sala de Recursos.

- 32 No obstante, esta modificación de la calificación provocaría que los motivos y alegaciones basados en la existencia de eventuales vicios específicos de la decisión inicial, como la falta o insuficiencia de motivación de ésta, deben descartarse por ser inoperantes, ya que el Tribunal sólo se pronunciará sobre la legalidad de la resolución de la Sala de Recursos.

Sobre el fondo del recurso de anulación

- 33 Para fundamentar su recurso de anulación, la demandante alega, en esencia, seis motivos. El primer motivo se basa en el incumplimiento de la obligación de motivación; el segundo motivo tiene por objeto la vulneración del derecho a ser oído; el tercer motivo se refiere a la infracción del Reglamento (CE) n° 1702/2003 de la Comisión, de 24 de septiembre de 2003, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción (DO L 243, p. 6), debido principalmente a la existencia de una competencia reglada de la AESA y, con carácter subsidiario, a errores manifiestos de apreciación cometidos por ésta; el cuarto motivo relativo a la inversión de la carga de la prueba; en el quinto motivo se alega la vulneración del principio de buena administración; el sexto motivo se fundamenta en la supuesta violación de los principios de transparencia y de seguridad jurídica.

– Sobre el primer motivo, basado en el incumplimiento de la obligación de motivación, establecida en el artículo 296 TFUE, apartado 2, y el artículo 41, apartado 2, letra c), de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, y en alegaciones sobre el mismo objeto presentadas en el segundo motivo

- 34 La demandante sostiene que la AESA no ha motivado la decisión inicial de forma suficiente en Derecho a la luz del artículo 296 TFUE, apartado 2, y del artículo 41, apartado 2, letra c), de la Carta de los Derechos Fundamentales y que la adición de motivos durante el procedimiento ante la Sala de Recursos no permitía subsanar dicha irregularidad. No obstante, como se ha recalcado en los apartados 22 a 32 anteriores, el Tribunal no conoce de la decisión inicial. Por consiguiente, debe desestimarse por inoperante el motivo basado en su eventual insuficiencia de motivación.
- 35 Asimismo, la demandante alega, no obstante, que, durante el citado procedimiento, no se aportó ninguna motivación suficiente respecto a las reservas relativas a la seguridad (apartado 8, p. 31 de la demanda), en particular sobre las razones técnicas que pueden justificar la conclusión de que no era posible volar de modo seguro con el helicóptero de tipo Robinson R66 (apartado 10, p. 26 de la demanda).
- 36 En el segundo motivo, la demandante invoca también alegaciones relativas, en realidad, al incumplimiento de la obligación de motivación.
- 37 A este respecto, procede indicar que, contrariamente a lo que sostiene la demandante, la resolución de la Sala de Recursos está debidamente motivada. Así, tras haber recordado que la cuestión de la seguridad aérea estaba directamente vinculada a la protección de la vida humana, que ocupa el primer lugar entre los bienes y los intereses protegidos por el ordenamiento jurídico de la Unión (apartado 62 de la resolución de la Sala de Recursos), y que la AESA podía imponer normas de seguridad más estrictas que en otros lugares o que con anterioridad (apartado 74 de la resolución de la Sala de Recursos), la Sala de Recursos consagró tres títulos a la cuestión de la seguridad.
- 38 El primero, titulado «Razones para formular reservas sobre la seguridad y pilotos de ensayos cualificados», comprende los apartados 78 y 79 de la resolución de la Sala de Recursos, en los que ésta indica que el problema de no conformidad detectado en el procedimiento de certificación de tipo

también era pertinente en el procedimiento de aprobación de las condiciones de vuelo y que el pilotaje del helicóptero de tipo Robinson R66 requería la presencia de pilotos de ensayo cualificados, sin que pueda desvirtuar este análisis el hecho de que la FAA haya adoptado un punto de vista diferente.

- 39 El segundo, titulado «La relación entre procedimiento de certificación de tipo y procedimiento de aprobación de las condiciones de vuelo», incluye varios apartados, dos de los cuales (apartados 83 y 84 de la resolución de la Sala de Recursos) reiteran la pertinencia de las reservas formuladas en el procedimiento de certificación de tipo. Según la AESA, no poder recoger tales reservas en el procedimiento de aprobación de las condiciones de vuelo le llevaría a incumplir su misión de garantizar la seguridad aérea.
- 40 El tercero, titulado «Insuficiente fundamentación de las reservas de la [AESA], no divulgación de las reservas técnicas, vulneración del derecho a ser oída de la demandante y falta de inspección del helicóptero», se refiere también a las reservas en materia de seguridad. La Sala de Recursos recuerda (apartado 87 de la resolución de la Sala de Recursos) que la AESA ya señaló la pieza que provocó la formulación de reservas, a saber, el sistema hidráulico de los mandos de vuelo del helicóptero R66 (apartado 5 de la resolución de la Sala de Recursos), cuyo diseño era deficiente, lo que constituye una motivación suficiente y hacía inútil cualquier otra precisión (apartados 87, 90 y 91 de la resolución de la Sala de Recursos). Además, indica no ver qué otros detalles técnicos hubiera deseado obtener la demandante, ya que ésta no podía modificar la citada pieza (apartados 87 y 88 de la resolución de la Sala de Recursos).
- 41 Se precisa, en lo que atañe a la alegación de la demandante de que no pudo expresar su punto de vista sobre las especificaciones técnicas de que se trata, por ejemplo, excluyendo una u otra causa de fallo o subrayando el carácter nimio del riesgo de éste, que la cuestión de si la motivación de un acto cumple las exigencias del artículo 296 TFUE debe apreciarse no sólo en relación con su tenor literal, sino también con su contexto, así como con el conjunto de normas jurídicas que regulan la materia de que se trate. En particular, la institución afectada no está obligada a definir una postura sobre todas las alegaciones que los interesados aduzcan, sino que le basta con exponer los hechos y las consideraciones jurídicas que revisten una importancia esencial en el sistema de la Decisión (sentencias de 14 de febrero de 1990, *Delacre y otros/Comisión*, C-350/88, Rec, EU:C:1990:71, apartado 16, y de 8 de julio de 2004, *Technische Glaswerke Ilmenau/Comisión*, T-198/01, Rec, EU:T:2004:222, apartados 59 y 60).
- 42 Como sociedad que opera en el sector de la aviación civil y concesionario exclusivo para Alemania de Robinson Helicopter Company, la demandante no podía ignorar las especificaciones técnicas precisas del aparato que había adquirido a ésta y, en particular, el hecho de que la FAA sólo había expedido la certificación de tipo para el helicóptero Robinson R66 con una exención (FAA exención n° 9589), como excepción a lo dispuesto en las normas aplicables. Cuando la AESA ha expresado reservas similares, aunque sacando conclusiones diferentes, la demandante estaba, por tanto, en buenas condiciones para presentar sus alegaciones sobre esta cuestión, lo que hizo además, como demuestra el desarrollo del procedimiento ante la Sala de Recursos.
- 43 De lo anterior resulta que debe desestimarse el primer motivo, en parte por inoperante y en parte por carecer de fundamento.
- Sobre el segundo motivo, que tiene por objeto la vulneración del derecho a ser oído, consagrado en el artículo 41, apartado 2, letra a), de la Carta de los Derechos Fundamentales
- 44 La demandante aduce, en varias ocasiones en la demanda, que se ha infringido su derecho a ser oída, consagrado en el artículo 41, apartado 2, letra a), de la Carta de los Derechos Fundamentales. Sostiene, en primer lugar, que la AESA, al basarse, para desestimar su solicitud de aprobación de las condiciones de vuelo, en datos sacados del proceso de certificación de tipo para el helicóptero de tipo

Robinson R66, pese a que ella no participó en ese proceso y a que no se le informó de esos datos, vulneró su derecho a ser oída. Asimismo, alega que la indicación, en la decisión inicial, del hecho de que el proceso de certificación de tipo todavía estaba en curso y que, por tanto, no podía emitirse la aprobación de las condiciones de vuelo constituye en sí una violación de este derecho, al igual que la remisión a normas internas de la AESA para justificar la negativa a darle información más detallada sobre los exámenes realizados. Por último, alega que evocando tipos de fallos especiales del sistema hidráulico sin precisar cuáles, la AESA le ha privado del derecho a ser oída, porque no ha tenido ocasión de dar a conocer su punto de vista sobre las especificaciones técnicas en cuestión, por ejemplo excluyendo un determinado fallo o subrayando el carácter nimio del riesgo de éste.

- 45 Debe recordarse que, a tenor del artículo 41, apartado 2, letra a), de la Carta de los Derechos Fundamentales, toda persona tiene el derecho a ser oída antes de que se tome en contra suya una medida individual que le afecte desfavorablemente.
- 46 De entrada, es preciso señalar que el proceso decisorio de la AESA está concebido precisamente para que se respete este principio: en efecto, como se ha expuesto en los apartados 22 a 32 anteriores, únicamente la decisión final, es decir, la resolución de la Sala de Recursos, puede plantearse al Tribunal y, con anterioridad, la Sala de Recursos recaba tanto las observaciones escritas de la persona física o jurídica afectada como sus observaciones orales en la audiencia.
- 47 En el caso de autos consta que esta audiencia tuvo lugar el 13 de noviembre de 2012 y que, durante ésta, la demandante pudo invocar todas sus alegaciones respecto a las disfunciones alegadas del sistema hidráulico.
- 48 Por consiguiente, el motivo basado en la violación del derecho a ser oído es infundado.
- 49 Debe precisarse que, en la medida en que las alegaciones de la demandante se refieren a su derecho a ser oída antes de la adopción de la decisión inicial, son inoperantes, dado que sólo la resolución de la Sala de Recursos está sujeta al control de legalidad del Tribunal General, como se ha recordado en el apartado 46 anterior.
- 50 En este motivo, la demandante formula también alegaciones referidas, en realidad, al derecho de toda persona a acceder al expediente que le concierna, dentro del respeto de los intereses legítimos de la confidencialidad y del secreto profesional y comercial [artículo 41, apartado 2, letra b), de la Carta de los Derechos Fundamentales], y del derecho de acceso a los documentos.
- 51 A este respecto, debe recordarse que el derecho de acceso al expediente (por definición de la demandante) y el derecho de acceso a los documentos (en el presente caso, los documentos del expediente de la AESA relativos a la solicitud de certificación de tipo formulada por Robinson Helicopter Company en los que se formularon reservas sobre el funcionamiento del sistema hidráulico de los mandos de vuelo) están regulados por disposiciones diferentes, pero exigen, en cualquier caso, la presentación de una solicitud en este sentido.
- 52 Ahora bien, la demandante no ha presentado una solicitud para acceder a su expediente, lo que desvirtúa la alegación relativa a la violación alegada del derecho de acceso al citado expediente. Por añadidura, se le informó del contenido esencial del citado expediente en el procedimiento ante la Sala de Recursos, en particular, en cuanto a las razones por las que se denegó la aprobación de las condiciones de vuelo.
- 53 Por lo que se refiere al acceso a los documentos presentados o recibidos en el procedimiento de certificación de tipo incoado a raíz de la solicitud de Robinson Helicopter Company, es cierto que la AESA indicó en dos ocasiones a la demandante que sus normas internas le prohibían facilitar a terceros detalles sobre las investigaciones de certificación. Es preciso señalar, no obstante, por una parte, que la AESA únicamente estaba obligada a proporcionar espontáneamente a la demandante los

fundamentos de Derecho y de hecho que justificaban la decisión que tenía intención de adoptar y, por otra parte, que incumbía a la demandante, si consideraba que tenía fundamento para ello, presentar una solicitud de acceso a los documentos con arreglo al Reglamento (CE) n° 1049/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2001, relativo al acceso del público a los documentos del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión (DO L 145, p. 43), ya que, a tenor del artículo 58, apartados 1 y 3, del Reglamento n° 216/2008, en su versión modificada, el Reglamento n° 1049/2001 es aplicable a la AESA y las personas físicas o jurídicas pueden dirigirse a ésta respecto a este extremo. Procede recordar que no se formuló tal solicitud, que implicaba que la demandante especificase los documentos cuyo acceso deseaba.

- 54 Por tanto, no puede estimarse la alegación basada en la ilegalidad de la falta de comunicación de los documentos en cuestión. Por consiguiente, a la vista de la desestimación de las alegaciones presentadas en el segundo motivo y referidas al incumplimiento de la obligación de motivación, debe desestimarse el segundo motivo en su totalidad.

– Sobre el tercer motivo, basado en la infracción del Reglamento n° 1702/2003, debido, con carácter principal, a la existencia de una competencia reglada de la AESA y, con carácter subsidiario, en errores manifiestos de apreciación cometidos por ésta, y el cuarto motivo, relativo a la inversión de la carga de la prueba

- 55 Procede examinar conjuntamente los motivos tercero y cuarto, en la medida en que el examen de su fundamentación depende de la interpretación de las disposiciones aplicables al caso de autos.
- 56 Es necesario precisar, en primer lugar, que la versión del Reglamento n° 216/2008 aplicable al presente litigio es la resultante del Reglamento (CE) n° 1108/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se modifica el Reglamento n° 216/2008 y se deroga la Directiva 2006/23/CE (DO L 309, p. 51).
- 57 El Reglamento n° 216/2008, en su versión modificada, establece en principio, en el artículo 5, apartado 1, que las aeronaves incluidas en su ámbito de aplicación deberán cumplir los requisitos esenciales en materia de aeronavegabilidad. El artículo 5, apartado 2, letras a) y c), del Reglamento n° 216/2008, en su versión modificada, recuerda la exigencia de un certificado de tipo y precisa que no operará ninguna aeronave si no dispone de un certificado de aeronavegabilidad válido.
- 58 No obstante lo dispuesto en dicha disposición, el artículo 5, apartado 4, letra a), del Reglamento n° 216/2008, en su versión modificada, dispone que podrá expedirse una autorización de vuelo («permit to fly» en inglés) a las aeronaves respecto de las cuales no se haya expedido un certificado de tipo «cuando se haya demostrado que la aeronave es capaz de realizar un vuelo sencillo en condiciones de seguridad».
- 59 Por otro lado, el anexo del Reglamento n° 1702/2003, en su versión modificada [sustituido por el Reglamento (UE) n° 748/2012 de la Comisión, de 3 de agosto de 2012, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción (DO L 224, p. 1)], incluye, en la parte 21, titulada «Certificación de aeronaves y productos, componentes y equipos relacionados, y de las organizaciones de diseño y producción», sección A, titulada «Requisitos técnicos», subparte P, titulada «Autorización de vuelo», disposiciones relativas, para algunas de ellas, a la solicitud de autorización de vuelo («application for permit to fly» en inglés) y, para otras, a la solicitud de aprobación de las condiciones de vuelo («application for approval of flight conditions» en inglés).

60 El punto 21A.701 del anexo del Reglamento n° 1702/2003, titulado «Ámbito de aplicación», dispone:

«a) De conformidad con esta subparte, deberán concederse autorizaciones de vuelo a las aeronaves que no tengan conformidad o que no hayan demostrado tener conformidad con los requisitos de aeronavegabilidad aplicables, pero que sean capaces de volar de forma segura en unas condiciones determinadas y con los siguientes propósitos:

[...]

6) vuelo de aeronaves para su aceptación por los clientes;

[...]

9) estudio de mercado, incluida la formación de la tripulación del cliente;

10) exhibiciones y demostraciones aéreas;

11) vuelo de aeronaves hasta un lugar en que vayan a llevarse a cabo revisiones de mantenimiento o aeronavegabilidad, o hasta un lugar de almacenamiento;

[...]

b) En esta subparte se establece el procedimiento para la expedición de autorizaciones de vuelo y la aprobación de las condiciones de vuelo correspondientes, así como los derechos y obligaciones de los solicitantes y los titulares de dichas autorizaciones y aprobaciones.»

61 El punto 21A.707 del anexo del Reglamento n° 1702/2003, titulado «Solicitud de una autorización de vuelo», establece lo siguiente:

«[...]

c) Cuando las condiciones de vuelo no estén aprobadas en el momento de la solicitud de una autorización de vuelo, deberá solicitarse la aprobación de las condiciones de vuelo de conformidad con el punto 21A.709.»

62 A tenor del punto 21A.708 del anexo del Reglamento n° 1702/2003, titulado «Condiciones de vuelo»:

«Las condiciones de vuelo incluyen:

a) la configuración o configuraciones para las que se solicita la autorización de vuelo;

b) cualquier condición o restricción necesaria para que la aeronave funcione con seguridad, incluidas las siguientes:

1) las condiciones o restricciones establecidas sobre itinerarios o el espacio aéreo, o ambos, requeridos para el vuelo o vuelos;

2) las condiciones y restricciones que debe cumplir la tripulación de la aeronave;

3) las restricciones respecto al transporte de personas que no formen parte de la tripulación;

4) las limitaciones operacionales, procedimientos específicos o condiciones técnicas que deban cumplirse;

- 5) el programa específico de ensayo en vuelo (si es aplicable);
 - 6) las disposiciones específicas de mantenimiento de la aeronavegabilidad, incluidas las instrucciones de mantenimiento y el régimen en el que se pondrán en práctica;
- c) los justificantes de que la aeronave es capaz de efectuar un vuelo seguro con las condiciones o restricciones de la letra b);
- d) el método empleado para el control de la configuración de la aeronave, con el fin de seguir cumpliendo las condiciones establecidas.»
- ⁶³ El punto 21A.709 del anexo del Reglamento n° 1702/2003, titulado «Solicitud de aprobación de condiciones de vuelo», tiene la siguiente redacción:
- «a) De conformidad con el punto 21A.707, [letra] c), y si al solicitante no se le ha concedido la facultad de aprobar las condiciones de vuelo, deberá solicitarse una aprobación de las condiciones de vuelo:
- 1) cuando la aprobación de las condiciones de vuelo esté relacionada con la seguridad del diseño, a la [AESA] de la forma y manera establecida por esta, o
 - 2) cuando la aprobación de las condiciones de vuelo no esté relacionada con la seguridad del diseño, a la autoridad competente de la forma y manera establecida por dicha autoridad.
- b) Toda solicitud de aprobación de las condiciones de vuelo deberá incluir:
- 1) las condiciones de vuelo propuestas;
 - 2) la documentación en la que se [...] basen dichas condiciones, y
 - 3) una declaración de que la aeronave es capaz de efectuar un vuelo seguro con las condiciones o restricciones del punto 21A.708, [letra] b).»
- ⁶⁴ El punto 21A.710 del anexo del Reglamento n° 1702/2003, titulado «Aprobación de las condiciones de vuelo», dispone:
- «a) Cuando la aprobación de las condiciones de vuelo esté relacionada con la seguridad del diseño, las condiciones de vuelo deberán ser aprobadas por:
- 1) la [AESA] o
 - 2) una organización de diseño debidamente aprobada en virtud de la facultad contemplada en el punto 21.A.263, [letra] c) [punto] 6).
- b) Cuando la aprobación de las condiciones de vuelo no esté relacionada con la seguridad del diseño, las condiciones de vuelo deberán ser aprobadas por la autoridad competente o por la organización debidamente aprobada que también expida la autorización de vuelo.
- c) Antes de aprobar las condiciones de vuelo, la [AESA], la autoridad competente o la organización aprobada deberán tener la certeza de que la aeronave es capaz de efectuar un vuelo seguro con las condiciones y restricciones especificadas. La [AESA] o la autoridad competente podrán llevar a cabo o requerir que el solicitante lleve a cabo cualquier inspección o ensayo necesario a tal efecto.»

- 65 El examen de estas disposiciones permite observar, en primer lugar, que se requiere una autorización de vuelo a las aeronaves que no tengan conformidad o que no hayan demostrado tener conformidad con los requisitos de aeronavegabilidad aplicables, pero que sean capaces de volar de forma segura en unas condiciones determinadas y con unos propósitos enumerados taxativamente, y, en segundo lugar, que no puede concederse una autorización de vuelo sin una aprobación previa de las condiciones de vuelo.
- 66 Dado que la demandante únicamente realizó solicitudes de aprobación de las condiciones de vuelo con el fin de obtener posteriormente una autorización de vuelo, se encontraba, según los propios términos del punto 21A.701, letra a), del anexo del Reglamento nº 1702/2003, en la situación de la poseedora de una aeronave que no tenga conformidad o que no había demostrado tener conformidad con los requisitos de aeronavegabilidad aplicables. Por ello, la AESA, en la decisión inicial, creyó erróneamente que debía supeditar el resultado de la solicitud de aprobación de las condiciones de vuelo a la presentada por Robinson Helicopter Company, para la obtención de una certificación de tipo para el helicóptero de tipo Robinson R66, ya que precisamente esta certificación habría dejado precisamente sin objeto la solicitud de aprobación de las condiciones de vuelo, dado que la aeronave cumplía con los requisitos de aeronavegabilidad aplicables.
- 67 Por lo demás, de la vista resulta que, después de algunas modificaciones para subsanar la falta de fiabilidad del sistema hidráulico del helicóptero de tipo Robinson R66, Robinson Helicopter Company obtuvo, con posterioridad a la adopción de la resolución de la Sala de Recursos, el certificado de tipo cuya obtención había solicitado.
- 68 Sin embargo, como ha subrayado reiteradamente el Tribunal, éste no conocía de la decisión inicial, sino de la resolución de la Sala de Recursos. Pues bien, la citada resolución muestra una motivación diferente de la de la decisión inicial. En efecto, la Sala de Recursos, en un primer momento, indicó que «esta[ba] de acuerdo, en principio, con la concepción de la demandante», ya que el procedimiento de certificación de tipo era diferente «del de aprobación de las condiciones de vuelo» (apartado 81 de la resolución de la Sala de Recursos), pero, en una segunda fase, subrayó que la AESA no había sostenido la existencia de automaticidad entre la existencia de reservas formuladas en el procedimiento de certificación de tipo y la negativa a aprobar las condiciones de vuelo, alegando solamente el «hecho de que las reservas importantes que [había] formulado en relación con la expedición del certificado de tipo también [eran] pertinentes en el procedimiento de aprobación de las condiciones de vuelo» (apartado 83 de la resolución de la Sala de Recursos), lo que una Agencia cuyo deber es garantizar la seguridad aérea estaba plenamente legitimada para alegar (apartado 84 de la resolución de la Sala de Recursos).
- 69 Con independencia de que la lectura de la decisión inicial no permite sacar la interpretación que le da la Sala de Recursos, debe señalarse que los motivos tenidos en cuenta por esta última, en cambio, son correctos ya que a tenor del punto 21A.710, letra c), del anexo del Reglamento nº 1702/2003, la AESA debe comprobar, antes de aprobar las condiciones de vuelo, «que la aeronave es capaz de efectuar un vuelo seguro con las condiciones y restricciones especificadas». En consecuencia, podía basarse en las reservas formuladas en un procedimiento de certificación de tipo si afectaban a esa capacidad de volar con seguridad, en contra de lo que sostiene la demandante (apartados 8 y 9, p. 21 de la demanda). En efecto, las reservas que obstaculizan la obtención de una certificación de tipo no son necesariamente dirimentes respecto a la capacidad del aparato de volar con seguridad y, por tanto, para que pueda ser objeto de una aprobación de las condiciones de vuelo.
- 70 Por consiguiente, la Sala de Recursos no incurrió en error de Derecho al resolver así.
- 71 Ahora, procede determinar, en primer lugar, de qué facultades dispone la AESA para apreciar la capacidad de un aparato para volar con seguridad, posteriormente, sobre quién recae la carga de la prueba a este respecto y, por último, la naturaleza del control que el Tribunal debe realizar en relación con la apreciación de la AESA sobre la citada capacidad.

- 72 Por lo que se refiere, en primer lugar, a la identificación de la naturaleza y del alcance de las facultades de la AESA sobre la apreciación de la capacidad de un aparato para volar con seguridad, en el marco de la aprobación o la denegación de aprobación de las condiciones de vuelo, son pertinentes las diferentes disposiciones enumeradas en los apartados 62 a 64 anteriores.
- 73 De ello resulta que, a la vista de las condiciones de vuelo presentadas por el solicitante, que deben aprobarse previamente a la presentación de una solicitud de autorización de vuelo, a su vez excepcional frente a la exigencia de principio de un certificado de aeronavegabilidad válido, la autoridad competente —la AESA o una organización de diseño debidamente aprobada, cuando la aprobación de las condiciones de vuelo esté relacionada con la seguridad del diseño, como se desprende del punto 21A.710, letra a), del anexo del Reglamento n° 1702/2003— «deberán tener la certeza de que la aeronave es capaz de efectuar un vuelo seguro con las condiciones y restricciones especificadas» y «podrán llevar a cabo o requerir que el solicitante lleve a cabo cualquier inspección o ensayo necesario a tal efecto» [punto 21A.710, letra c), del anexo del Reglamento n° 1702/2003].
- 74 La lectura de esta disposición conduce a señalar que, contrariamente a lo que sostiene la demandante, la AESA no se encuentra en situación de competencia reglada, sino que dispone de una facultad que le deja un margen de apreciación sobre una cuestión técnica compleja, a saber, determinar si la aeronave es o no capaz de efectuar un vuelo seguro (véase, en este sentido y por analogía, la sentencia de 17 de septiembre de 2007, Microsoft/Comisión, T-201/04, Rec, EU:T:2007:289, apartado 88 y jurisprudencia citada).
- 75 La alegación de la demandante basada en el tenor del punto 21A.701, letra a), del anexo del Reglamento n° 1702/2003, y, en particular, de los términos «deberán concederse», no puede estimarse, y ello por dos razones: por una parte, en efecto, estos términos no se refieren a las aprobaciones de las condiciones de vuelo, sino a las autorizaciones de vuelo, que se ha recordado que exigían que se hubieran aprobado previamente las condiciones de vuelo; por otra parte, la supuesta obligación que recae sobre la autoridad competente que se deduciría de ese tenor sólo se concreta después de que la citada autoridad ha estimado que la aeronave de que se trata era capaz de efectuar un vuelo seguro a los efectos del citado punto, lo que significa que es simplemente consecuencia de la apreciación positiva a la que ha procedido la autoridad competente.
- 76 Por consiguiente, la existencia de una competencia reglada de la AESA no puede deducirse del punto 21A.701, letra a), del anexo del Reglamento n° 1702/2003 y, aun suponiendo que así fuera, esta disposición no regula el procedimiento pertinente para el caso de autos, por lo que resulta inoperante su alegado incumplimiento.
- 77 Asimismo, la facultad de apreciación reconocida por el punto 21A.710, letra a), del anexo del Reglamento n° 1702/2003 se reconoce bien a la AESA, bien a una organización de diseño debidamente aprobada, en un contexto muy preciso, a saber, el de una cuestión de seguridad del diseño, que, por tanto, ya se ha identificado como tal en el momento de la presentación de la solicitud de aprobación de las condiciones de vuelo.
- 78 El margen de actuación que implica la comprobación, en tal contexto, de la capacidad de una aeronave para efectuar un vuelo seguro se refleja en el hecho de que la AESA «podrá llevar a cabo o requerir que el solicitante lleve a cabo cualquier inspección o ensayo necesario a tal efecto» (véanse los apartados 64 y 72 anteriores). Por tanto, la demandante no tiene fundamento para sostener (apartado 5, *in fine*, y apartado 6, p. 20 de la demanda) que la AESA debería haber llevado a cabo o requerir que se llevase a cabo cualquier inspección o ensayo necesario, ya que el propio texto del punto 21A.710, letra c), del anexo del Reglamento n° 1702/2003 indica que sólo se trata de una posibilidad y no de una obligación.

- 79 Por tanto, la AESA puede basarse, siempre que deje constancia debidamente de ello en la motivación de su decisión, en cualquier dato que obre en su posesión que pueda validar su apreciación relativa a la seguridad de la aeronave en cuestión, por ejemplo utilizando la documentación aportada en apoyo de las condiciones de vuelo [punto 21A.709, letra b), 2), del anexo del Reglamento n° 1702/2003], y no está obligada a llevar a cabo o hacer que se lleven a cabo inspecciones y ensayos si considera que dispone ya de suficiente información.
- 80 En lo que atañe, en segundo lugar, a la carga de la prueba, es preciso recalcar que el mecanismo establecido para la aprobación de las condiciones de vuelo hace recaer la citada carga en el solicitante a quien incumbe aportar todos «los justificantes de que la aeronave es capaz de efectuar un vuelo seguro con las condiciones o restricciones» precisadas por el [punto 21A.708, letra c), del anexo del Reglamento n° 1702/2003], entre las que figuran las condiciones y restricciones que debe cumplir la tripulación de la aeronave [punto 21A.708, letra b), 2, del anexo del Reglamento n° 1702/2003] y las limitaciones operacionales, procedimientos específicos o condiciones técnicas que deban cumplirse [punto 21A.708, letra b), 4), del anexo del Reglamento n° 1702/2003].
- 81 Las condiciones de vuelo propuestas deben ir, como se indicó en el apartado 63 de la presente sentencia, acompañadas de una documentación, y de una declaración de que la aeronave es capaz de efectuar un vuelo seguro en las condiciones antes mencionadas [punto 21A.709, letra b), 2) y 3), del anexo del Reglamento n° 1702/2003].
- 82 Por ello, como se ha recordado, la AESA debe determinar si una aeronave es capaz de efectuar un vuelo seguro sobre todo, en función de los datos aportados por el solicitante en el procedimiento de que se trata.
- 83 De ello resulta, en primer lugar, que, dado que las disposiciones que permiten la aprobación de las condiciones de vuelo representan excepciones respecto a la exigencia de un certificado de aeronavegabilidad válido, deben ser interpretadas en sentido estricto (véanse, en este sentido y por analogía, las sentencias de 15 de diciembre de 1993, Charlton y otros, C-116/92, Rec, EU:C:1993:931, apartado 20; de 20 de noviembre de 2008, Weber, C-1/07, Rec, EU:C:2008:640, apartado 29 y jurisprudencia citada, y de 4 de octubre de 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, apartado 38 y jurisprudencia citada).
- 84 De ello se desprende, en segundo lugar, que un solicitante que no haya acompañado su solicitud de aprobación de las condiciones de vuelo de justificantes suficientes no tiene fundamento para reprochar a la AESA que constate esta insuficiencia y le oponga los conocimientos técnicos y científicos de que dispone para desestimar la citada solicitud.
- 85 Pues bien, en el caso de autos, de la solicitud de aprobación de las condiciones de vuelo de 10 de enero de 2012 elaborada en el formulario 37 de la AESA (anexo 6 de la demanda) resulta que, en la rúbrica 4.3 del citado formulario, señalado por las notas explicativas como el campo más importante, ya que se refiere a la descripción de la no conformidad teniendo en cuenta las exigencias de aeronavegabilidad aplicables, la demandante se limitó a indicar que la aeronave había sido certificada por la FAA, como se menciona también en el apartado 4 de la resolución de la Sala de Recursos, y que la solicitud de certificación de tipo estaba en trámite en la AESA. Debe señalarse, a este respecto, que la demandante, en la rúbrica 3.4 del referido formulario, informó de manera errónea a la AESA, al indicar que la solicitud no estaba relacionada con un proyecto de certificación en trámite. El hecho es que la demandante no dejó constancia de ningún problema de seguridad. El anexo de la solicitud de aprobación de las condiciones de vuelo de 10 de enero de 2012 evidencia también, en la rúbrica 7, titulado «Condiciones/restricciones», la necesidad de remitirse al manual de utilización del piloto del helicóptero de tipo Robinson R66, al manual de mantenimiento de este aparato y a las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad.

- 86 Por consiguiente, al no haber aportado pruebas precisas respecto a la capacidad del helicóptero de tipo Robinson R66 de efectuar un vuelo seguro, que no sean la existencia del certificado expedido por la FAA, la demandante no tiene fundamento para sostener que la AESA invirtió la carga de prueba al constatar tal ausencia y al oponerle sus propios conocimientos técnicos y científicos, de los que disponía en la fecha de la adopción de la resolución de la Sala de Recursos, en cuanto a los problemas a los que se enfrenta el citado helicóptero en el procedimiento de certificación de tipo, procedimiento al que además la propia demandante había hecho referencia.
- 87 Por consiguiente, se recordó fundadamente a la demandante, en el apartado 61 de la resolución de la Sala de Recursos, que le incumbía la carga de la prueba de sus alegaciones sobre la seguridad del helicóptero de tipo Robinson R66.
- 88 En lo que atañe, en tercer lugar, a la existencia de errores manifiestos de apreciación en que habría incurrido la Sala de Recursos, es necesario determinar, con carácter preliminar, cuál es la naturaleza del control que realiza el juez de la Unión sobre las resoluciones de la AESA tales como la resolución de la Sala de Recursos.
- 89 Es preciso recordar de nuevo que las apreciaciones técnicas complejas están sometidas a un control restringido del juez de la Unión (véase, en este sentido y por analogía, la sentencia Microsoft/Comisión, citada en el apartado 74 *supra*, EU:T:2007:289, apartado 88 y jurisprudencia citada, y sentencia de 7 de febrero de 2013, EuroChem MCC/Consejo, T-459/08, Rec, EU:T:2013:66, apartado 36), lo que implica, como señala acertadamente la demandante con carácter subsidiario, que este último procede a comprobar si se respetaron las normas de procedimiento, la exactitud material de los hechos tenidos en cuenta para efectuar la elección impugnada, la falta de error manifiesto de apreciación de dichos hechos o la inexistencia de desviación de poder (sentencias Microsoft/Comisión, citada en el apartado 74 *supra*, EU:T:2007:289, apartado 87, y EuroChem MCC/Consejo, antes citada, EU:T:2013:66, apartado 37).
- 90 Dado que la apreciación de la capacidad de una aeronave de efectuar un vuelo seguro constituye una apreciación técnica compleja, debe declararse que el control de legalidad referido a ésta entra en el ámbito del control restringido del juez de la Unión. El tenor del punto 21A.710, letra c), del anexo del Reglamento n° 1702/2003, que no aporta ninguna precisión sobre el procedimiento que debe seguir y los criterios que tiene que adoptar la AESA para «tener la certeza de que la aeronave es capaz de efectuar un vuelo seguro con las condiciones y restricciones especificadas», corrobora la existencia de un amplio margen de apreciación de la AESA. La comparación de las diferentes versiones lingüísticas de esta disposición, que realizó la AESA (apartado 49 del escrito de contestación a la demanda), se inscribe, también, en apoyo de este análisis, ya que las versiones alemana, española, neerlandesa e inglesa indican que la AESA «deberá tener la certeza» de que la aeronave es capaz de efectuar un vuelo seguro. Por tanto, el juez de la Unión debe censurar la existencia de eventuales errores manifiestos de apreciación.
- 91 En primer lugar, procede recordar que no constituye en absoluto tal error el hecho de que la AESA no iniciase ninguna inspección o ensayo. En efecto, como se ha recordado en el apartado 64 anterior, La AESA puede no realizar esas comprobaciones si considera que está en condiciones de concluir, sin recurrir a éstas, la inexistencia de acreditación de la capacidad del aparato de efectuar un vuelo seguro. Pues bien, en el caso concreto, habida cuenta, por un lado, de la inexistencia de mención de cualquier problema de seguridad en la solicitud de aprobación de las condiciones de vuelo, pese a que éste se inscribía sin embargo, por definición, en la perspectiva de un cuestionamiento respecto a la seguridad del diseño del helicóptero de tipo Robinson R66 (véase el apartado 84 anterior), y, por otra parte, las dudas que la AESA albergaba sobre la fiabilidad del sistema hidráulico de los mandos de vuelo de la aeronave debido a los problemas que se detectaron en el marco del procedimiento de certificación de tipo, la Sala de Recursos estaba legitimada para desestimar la solicitud de la

demandante alegando con precisión las razones relacionadas con este último procedimiento, contrariamente a lo que sostiene la demandante, sin que fuera necesario proceder a una inspección o a ensayos.

- 92 Asimismo, la demandante alega que el sistema hidráulico del helicóptero de tipo Robinson R66 es el mismo que el utilizado desde 1995 por el helicóptero de tipo Robinson R44, que vuela en Europa con un certificado de tipo expedido por la AESA. De ello deduce que esta última cometió un error manifiesto de apreciación al negarse a aprobar las condiciones de vuelo del helicóptero de tipo Robinson R66.
- 93 A este respecto, en primer lugar, es preciso recordar que el procedimiento de aprobación de las condiciones de vuelo exige, por definición, la inexistencia de certificado de aeronavegabilidad válido. Pues bien, consta que este certificado, en la fecha de adopción de la resolución de la Sala de Recursos, no existía, ya que no se había otorgado un certificado de tipo al helicóptero de tipo Robinson R66, sin el cual el procedimiento objeto del presente litigio habría perdido su razón de ser. Al ser la emisión de una aprobación de las condiciones de vuelo, por naturaleza, específica de cada aparato, el hecho de que otro aparato, que tenga características supuestamente similares a las de la aeronave que es objeto de la solicitud de aprobación de las condiciones de vuelo, goce de un certificado de tipo resulta irrelevante a efectos de la legalidad de la resolución de la Sala de Recursos.
- 94 En segundo lugar, y, en cualquier caso, de los documentos que obran en autos (anexo 17 de la demanda) resulta que el certificado de tipo de 21 de abril de 2010 del que disfrutaba el helicóptero de tipo Robinson R44 fue expedido con base en el artículo 2, apartado 3, letra a), del Reglamento n° 1702/2003, que permitía, en determinados casos, a los Estados miembros que habían manifestado la voluntad de no aplicar la parte 21 del anexo del citado Reglamento (parte que incluye el contenido esencial de las disposiciones pertinentes para el caso de autos, como resulta de los apartados 59 a 64 anteriores) hasta el 28 de septiembre de 2008, sustituyéndolo por las normas nacionales pertinentes. Por ello, la AESA expidió el certificado de tipo de 21 de abril de 2010, con arreglo a las normas nacionales de un Estado miembro, y no conforme al Derecho de la Unión, es decir, de las disposiciones aplicables al presente litigio. Por tanto, la demandante no puede invocar una certificación que se basa en conocimientos técnicos de la AESA, en particular, por lo que se refiere al sistema hidráulico de los mandos de vuelo del helicóptero de tipo Robinson R44, para sostener que ésta cometió un error manifiesto de apreciación al no aprobar las condiciones de vuelo del helicóptero de tipo Robinson R66, ya que la AESA se limitó, como le imponía el artículo 2, apartado 3, letra a), del Reglamento n° 1702/2003, a aplicar las normas nacionales pertinentes.
- 95 Por último, procede observar que la AESA, que, como subraya el artículo 2, apartado 1, del Reglamento n° 216/2008, en su versión modificada, debe establecer y mantener «un nivel elevado y uniforme de seguridad en la aviación civil en Europa», no está vinculada, por lo que respecta a las normas de seguridad que pretende hacer prevalecer respecto a los aparatos pertenecientes a personas físicas o jurídicas residentes o establecidas en el territorio de la Unión Europea, por eventuales exigencias menores por parte de entidades de terceros Estados encargados de la regulación de la seguridad aérea, como la FAA.
- 96 En el presente caso, los convenios internacionales, en particular, el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago (Illinois, Estados Unidos) el 7 de diciembre de 1944, ratificado por todos los Estados miembros de la Unión, no se oponen a que éstos adopten normas de seguridad sobre sus propios aparatos más estrictas que las aplicadas por otros Estados Partes del citado Convenio, como los Estados Unidos de América. El certificado de tipo expedido por la FAA (anexo B1 del escrito de contestación a la demanda) no podía, por tanto, ser vinculante para la AESA.
- 97 En cualquier caso, del examen de este certificado de tipo resulta que la asistencia hidráulica del helicóptero de tipo Robinson R66 únicamente fue validada gracias a la exención de determinadas exigencias de seguridad, como menciona la AESA en el apartado 2 del escrito de contestación a la

demanda, esta última ha pretendido precisamente hacer aplicar estas exigencias. En consecuencia, en esto también, sin incurrir en un error manifiesto de apreciación la Sala de Recursos desestimó la aplicabilidad al caso de autos del certificado de tipo expedido por la FAA.

98 En cuanto a la posibilidad de matricular el aparato de la demandante en «N», que había sugerido un representante de la AESA antes de la adopción de la resolución de la Sala de Recursos, debe precisarse, por una parte, que no constituye uno de los motivos de la citada resolución y no puede, por tanto, afectar a la legalidad de ésta y, por otra parte, que supone simplemente recordar a la demandante que puede disfrutar de la matriculación en los Estados Unidos, con arreglo al certificado de tipo expedido por la FAA. Esta indicación tampoco constituye, por ello, un error manifiesto de apreciación.

99 De lo anterior resulta que procede desestimar los motivos tercero y cuarto.

– Sobre el quinto motivo, basado en la violación del principio de buena administración, reconocido por el artículo 41 de la Carta de los Derechos Fundamentales

100 La violación en cuestión consiste, según la demandante, en el hecho de que la AESA no se ha considerado obligada a realizar un control o una inspección de su aparato y se limitó a manifestar las reservas emitidas en el procedimiento de certificación de tipo.

101 Por las razones mencionadas en los apartados 69 a 99 anteriores en el marco de la respuesta a los motivos tercero y cuarto, procede desestimar también el quinto motivo. En efecto, a la vista, por un lado, de que la demandante no mencionó en su solicitud de aprobación de las condiciones de vuelo de 10 de enero de 2012, las dificultades que puede interpretarse que afectan a la seguridad del aparato y, por otro lado, los elementos de los que disponía la AESA debido a los controles realizados en el procedimiento de certificación de tipo, de los que no sólo tenía el derecho, sino el deber, de dejar constancia, no cabe reprocharle no haber hecho uso de la facultad que se le reconoce de llevar a cabo o hacer que se lleven a cabo una inspección y ensayos.

102 En consecuencia, procede declarar que la AESA cumplió con su obligación de examinar minuciosa e imparcialmente todos los elementos relevantes del asunto de que se trata (véanse, en este sentido y por analogía, las sentencias de 21 de noviembre de 1991, Technische Universität München, C-269/90, Rec, EU:C:1991:438, apartado 14, y de 30 de septiembre de 2003, Atlantic Container Line y otros/Comisión, T-191/98, T-212/98 a T-214/98, Rec, EU:T:2003:245, apartado 404), y que, por tanto, no violó en modo alguno el principio de buena administración.

– Sobre el sexto motivo, que se basa en la supuesta violación de los principios de transparencia y de seguridad jurídica

103 El Tribunal señala que este motivo sólo se esboza en la demanda, al final de las alegaciones que figuran bajo el título «Objeto del recurso», y al final de las alegaciones que figuran directamente bajo el título «Fundamento de la primera pretensión dirigida a la anulación de la [decisión inicial]». La demandante se limitó a sostener que la resolución impugnada «viola, además, los principios de buena administración, de transparencia y de seguridad jurídica».

104 Dado que no hay referencias a la violación de estos dos principios en el resto de la demanda, procede declarar la inadmisibilidad del sexto motivo, por ser contrario a las exigencias establecidas por el artículo 44, apartado 1, letra c), del Reglamento de Procedimiento del Tribunal.

- 105 En efecto, de esta última disposición resulta que toda demanda debe indicar el objeto del litigio y la exposición sumaria de los motivos invocados. Esta exigencia supone que las indicaciones de que se trata sean suficientemente claras y precisas para permitir que la parte demandada prepare su defensa y que el Tribunal resuelva el recurso, en su caso, sin apoyarse en otras informaciones.
- 106 La demanda debe, por ello, concretar en qué consiste el motivo o los motivos sobre los que se apoya el recurso, de tal manera que su simple mención abstracta no cumple los requisitos exigidos por el Reglamento de Procedimiento (sentencias de 14 de mayo de 1998, *Mo och Domsjö/Comisión*, T-352/94, Rec, EU:T:1998:103, apartado 333, y de 14 de enero de 2009, *Kronoply/Comisión*, T-162/06, Rec, EU:T:2009:2, apartado 54).
- 107 Esta desestimación del sexto motivo conlleva la desestimación del recurso de anulación en su totalidad.

Sobre el recurso por omisión

- 108 Del artículo 50, apartado 1, del Reglamento n° 216/2008, en su versión modificada, resulta que el recurso por omisión puede interponerse contra la AESA. No obstante, sólo podrá interponerse en las condiciones previstas por el Derecho primario, en el presente caso el artículo 265 TFUE, cuyos párrafos segundo y tercero precisan que un recurso por omisión sólo podrá interponerse por una persona física o jurídica a condición de que previamente, la citada persona haya requerido para actuar al órgano de que se trate (véanse, en este sentido, la sentencia de 4 de febrero de 1959, *De Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg/Alta Autoridad*, 17/57, Rec, EU:C:1959:3, especialmente pp. 9 y 26, y el auto de 6 de febrero de 1997, de *Jorio/Consejo*, T-64/96, Rec, EU:T:1997:15, apartado 39).
- 109 Sólo una vez transcurrido un plazo de dos meses a partir de dicho requerimiento podrá ser interpuesto el recurso por omisión ante el Tribunal dentro de un nuevo plazo de dos meses.
- 110 En la vista, el Tribunal le instó a precisar en qué consistía, a su juicio, la omisión invocada, la demandante alegó, por un lado, que resultaba de que la AESA no había procedido a la incoación efectiva del procedimiento sobre el fondo de su solicitud de aprobación de las condiciones de vuelo para un helicóptero de tipo Robinson R66 (número de serie 0034) y, por otro, del hecho de que la AESA no había realizado una inspección concreta de la aeronave.
- 111 No obstante, procede señalar que, ante esta supuesta doble omisión, la demandante no requirió a la AESA para que actuase, la solicitud de aprobación de las condiciones de vuelo, incluso reiterada, sólo supone la solicitud de obtención de un acto administrativo. En efecto, la jurisprudencia recuerda que la solicitud debe resaltar que pretende obligar a la institución, al órgano o al organismo de que se trate a definir su posición (véase, en este sentido, la sentencia de 10 de junio de 1986, *Usinor/Comisión*, 81/85 y 119/85, Rec, EU:C:1986:234, apartado 15, y el auto de 30 de abril de 1999, *Pescados Congelados Jogamar/Comisión*, T-311/97, Rec, EU:T:1999:89, apartado 35) y mostrar que constituye el acto previo a un procedimiento contencioso (véanse, en este sentido, las sentencias de 13 de julio de 1961, *Elz/Alta Autoridad*, 22/60 y 23/60, Rec, EU:C:1961:17, especialmente pp. 357 y 375; de 6 de mayo de 1986, *Nuovo Campsider/Comisión*, 25/85, Rec, EU:C:1986:195, apartado 8, y el auto *Pescados Congelados Jogamar/Comisión*, antes citado, EU:T:1999:89, apartado 37).
- 112 Por añadidura, aun cuando el citado recurso hubiera sido admisible, de las consideraciones recordadas en los apartados 69 a 99 y 100 a 102 anteriores resulta que éste habría sido desestimado en cuanto al fondo.
- 113 Por consiguiente, procede estimar la excepción de inadmisibilidad propuesta por la AESA respecto al recurso por omisión y proceder a declarar su inadmisibilidad.

Sobre el recurso de indemnización

- 114 La AESA alega la inadmisibilidad del recurso de indemnización, debido a la inadmisibilidad de los otros recursos en tanto pretende, en primer lugar, la anulación de la decisión inicial y, en segundo, que se constate la omisión que se le reprocha.
- 115 El artículo 50, apartado 1, del Reglamento n° 216/2008, en su versión modificada, prevé la posibilidad de que se genere la responsabilidad de la AESA por los daños causados por ella en el marco de sus actividades. La demandante sostiene que dado que la decisión inicial era ilegal y al no haber sido ni modificada ni anulada, le ha ocasionado, al igual que la omisión de la AESA, un perjuicio del que solicita reparación y que ha cuantificado en su demanda.
- 116 En tanto el recurso de indemnización se basa en la ilegalidad alegada de la resolución de la Sala de Recursos, procede observar que falta uno de los requisitos que permiten que se genere la responsabilidad extracontractual de la Unión. En efecto, según reiterada jurisprudencia, del artículo 340 TFUE, párrafo segundo, resulta que para que se genere la responsabilidad extracontractual de la Unión y se reconozca el derecho a la reparación del perjuicio sufrido, es necesario que concurren un conjunto de requisitos en lo que respecta a la ilicitud de la actuación imputada a las instituciones, a la realidad del daño y a la existencia de una relación de causalidad entre esa actuación y el perjuicio invocado. Dicha responsabilidad no puede considerarse contraída sin que concurren todos los requisitos a los que se encuentra así supeditada la obligación de indemnización enunciada por el artículo 340 TFUE, párrafo segundo (véase, en este sentido, la sentencia de 9 de septiembre de 2008, FIAMM y otros/Consejo y Comisión, C-120/06 P y C-121/06 P, Rec, EU:C:2008:476, apartados 164 y 165 y jurisprudencia citada).
- 117 A falta de ilegalidad de la resolución impugnada, el juez de la Unión puede desestimar el recurso en su totalidad, sin que resulte necesario examinar los demás presupuestos de dicha responsabilidad, a saber, la realidad del daño y la existencia de una relación de causalidad entre las actuaciones de las instituciones y el perjuicio invocado (véase la sentencia FIAMM y otros/Consejo y Comisión, citada en el apartado 116 *supra*, EU:C:2008:476, apartado 166 y jurisprudencia citada).
- 118 Así sucede en el caso de autos, ya que el recurso de anulación fue desestimado en cuanto al fondo en el apartado 107 anterior.
- 119 En tanto el recurso de indemnización se basa en la omisión alegada de la AESA, la inadmisibilidad, en el presente caso, del recurso por omisión, a falta de requerimiento para que se actúe en el sentido del artículo 265 TFUE, impide que la demandante pueda sostener válidamente que la citada omisión le provocó un perjuicio. Por lo demás, aunque el recurso hubiera sido admisible habría sido desestimado, como se ha declarado en el apartado 112 anterior.
- 120 Por tanto, el daño que estima haber sufrido la demandante no puede considerarse causado por una omisión de la AESA.
- 121 Por ello, procede desestimar el recurso de indemnización y, en consecuencia, la totalidad de las pretensiones de la demandante.

Costas

- 122 Dado que la AESA ha solicitado la condena en costas de la demandante y han sido desestimados los motivos invocados por ésta, procede, con arreglo al artículo 87, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento, condenarla en costas.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL GENERAL (Sala Octava)

decide:

- 1) Desestimar el recurso.**
- 2) Condenar en costas a Heli-Flight GmbH & Co. KG.**

Gratsias

Kancheva

Wetter

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 11 de diciembre de 2014.

Firmas