



## Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DU TRIBUNAL (huitième chambre)

11 décembre 2014\*

« Aviation civile — Demande d’approbation des conditions de vol pour un hélicoptère de type Robinson R66 — Décision de rejet de l’AESA — Recours en annulation — Portée du contrôle de la chambre de recours — Portée du contrôle du Tribunal — Recours en carence — Responsabilité non contractuelle »

Dans l’affaire T-102/13,

**Heli-Flight GmbH & Co. KG**, établie à Reichelsheim (Allemagne), représentée par M<sup>e</sup> T. Kittner, avocat,

partie requérante,

contre

**Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA)**, représentée par M<sup>es</sup> T. Masing et C. Eckart, avocats,

partie défenderesse,

ayant pour objet, premièrement, une demande d’annulation de la décision de l’AESA du 13 janvier 2012 rejetant la demande de la requérante visant à obtenir l’approbation des conditions de vol présentée pour un hélicoptère de type Robinson R66 (numéro de série 0034), deuxièmement, une demande tendant à ce que soit constatée la carence de l’AESA concernant le traitement des demandes de la requérante du 11 juillet 2011 et du 10 janvier 2012 concernant ledit hélicoptère et, troisièmement, une demande tendant à ce que l’AESA répare le préjudice que la requérante estime avoir subi en raison de cette décision de rejet et de cette carence alléguée,

LE TRIBUNAL (huitième chambre),

composé de M. D. Gratsias, président, M<sup>me</sup> M. Kancheva et M. C. Wetter (rapporteur), juges,

greffier : M. J. Plingers, administrateur,

vu la procédure écrite et à la suite de l’audience du 10 juillet 2014,

rend le présent

\* Langue de procédure : l’allemand.

## Arrêt

### Antécédents du litige

- 1 En juillet 2010, Robinson Helicopter Company Inc. a déposé auprès de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) une demande de certificat de type pour l'hélicoptère de type Robinson R66.
- 2 La requérante, Heli-Flight GmbH & Co. KG, distribue en Allemagne des hélicoptères fabriqués par Robinson Helicopter Company, auprès de laquelle elle a acquis, en 2011, un hélicoptère de type Robinson R66 (numéro de série 0034), pour un prix de 771 335 dollars des États-Unis (USD). Pour financer cet achat, la requérante a souscrit un contrat de crédit-bail et de location-vente les 16 mai et 1<sup>er</sup> juin 2011. Il résulte pour elle de ce dernier contrat une charge mensuelle de 4 538,37 euros.
- 3 Afin de pouvoir proposer cet appareil à la vente en Allemagne, la requérante a déposé auprès de l'AESA, le 11 juillet 2011, une demande d'approbation des conditions de vol pour la période expirant à la fin de l'année 2011 en vue de solliciter une autorisation de vol auprès d'autorités nationales.
- 4 Cette demande a fait l'objet d'une décision de rejet de la part de l'AESA le 13 juillet 2011, aux motifs, d'une part, que la demande de certificat de type était toujours en cours d'examen et, d'autre part, que, prenant cela en considération, l'AESA n'était pas en mesure d'effectuer l'évaluation positive demandée par la requérante sans mener une analyse approfondie qui ferait double emploi avec celle opérée dans le cadre de la procédure de certification de type.
- 5 Le 10 janvier 2012, la requérante a réitéré sa demande, pour la période allant du 15 janvier 2012 au 15 janvier 2013, en utilisant le formulaire 37 de l'AESA, duquel il ressort que les vols pour lesquels la demande a été introduite relevaient des catégories « vols destinés à obtenir l'acceptation de la clientèle ; étude de marché et formation du personnel chargé des relations avec la clientèle ; démonstration et participation à un salon aérien ; acheminement de l'aéronef vers un lieu où il doit subir un entretien ou un examen de navigabilité, ou vers un dépôt ».
- 6 Par une décision du 13 janvier 2012 (ci-après la « décision initiale »), l'AESA a de nouveau rejeté la demande de la requérante, indiquant que l'examen technique de l'hélicoptère de type Robinson R66 était toujours en cours et que, de ce fait, une approbation des conditions de vol ne pouvait être délivrée. L'AESA ajoutait qu'elle n'était pas en droit de fournir à des tiers des détails concernant les procédures de certification de type en cours.
- 7 Le 17 janvier 2012, la requérante a introduit un recours auprès de l'AESA, dirigé contre la décision initiale, en application des articles 44 à 49 du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, du 20 février 2008, concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE (JO L 79, p. 1), tel que modifié.
- 8 Le recours, parvenu le 18 janvier 2012 au greffe de la chambre de recours de l'AESA (ci-après la « chambre de recours »), a été soumis au directeur exécutif de l'AESA afin qu'il statue au titre de la réformation préjudicielle prévue par l'article 47, paragraphe 1, du règlement n° 216/2008, tel que modifié.
- 9 Par décision du 21 février 2012, le directeur exécutif a estimé que le recours était recevable, mais non fondé. Il a donc considéré qu'il n'y avait pas lieu de procéder à la réformation de la décision initiale. Il a également indiqué que l'AESA avait estimé qu'il n'existait pas de circonstances de nature à justifier la suspension de ladite décision.

- 10 L'affaire a donc été déférée à la chambre de recours, en application de l'article 47, paragraphe 2, du règlement n° 216/2008, tel que modifié.
- 11 Par décision du 17 décembre 2012 (ci-après la « décision de la chambre de recours »), notifiée à la requérante le 27 décembre 2012, la chambre de recours a estimé le recours recevable et, tout en considérant que les moyens de la requérante avaient été introduits « à un stade très tardif de la procédure de recours » (point 56 de la décision de la chambre de recours), a procédé à son rejet comme étant non fondé.
- 12 Tout d'abord, la chambre de recours a rappelé qu'une approbation des conditions de vol ne pouvait être délivrée que lorsque l'AESA s'était assurée de la capacité de l'aéronef à voler en toute sécurité, capacité dont la preuve incombait au demandeur d'une telle approbation. S'agissant d'évaluations techniques complexes, l'AESA a également relevé qu'elle disposait d'une marge d'appréciation lors de son évaluation, laquelle devait être menée en ayant pour objectif la sécurité aérienne directement liée à la protection de la vie humaine (points 58, 62 et 63 de la décision de la chambre de recours).
- 13 Tout en admettant qu'il pouvait paraître étrange, du point de vue de la requérante, qu'un même modèle d'hélicoptère bénéficie d'un certificat de type de la Federal Aviation Administration (Administration fédérale américaine de l'aviation, ci-après la « FAA ») et ne s'en voit pas délivrer par l'AESA, la chambre de recours a fait valoir, d'une part, que cet élément n'était pas déterminant pour la solution du présent litige, l'appréciation de la FAA ne devant pas nécessairement aboutir à une appréciation identique de l'AESA (point 67 de la décision de la chambre de recours), et, d'autre part, que la FAA était elle-même consciente du fait que certaines normes n'étaient pas respectées, puisqu'elle a accordé une exemption concernant le système hydraulique de l'hélicoptère (point 68 de la décision de la chambre de recours).
- 14 Ensuite, la chambre de recours a souligné que le fait que certains hélicoptères de ce type fussent déjà exploités au sein de quelques États membres ne permettait pas, pour autant, de conclure que l'AESA était liée par l'approbation des autorités nationales ayant accepté l'exploitation des aéronefs en cause (points 70 à 73 de la décision de la chambre de recours). Elle a précisé que les considérations relatives à la certification de type de l'hélicoptère Robinson R44 n'apportaient pas d'éléments au soutien de la cause de la requérante (point 74 de la décision de la chambre de recours), pas plus que celles concernant l'immatriculation « N » et le programme SAFA (« Safety Assessment of Foreign Aircraft », Évaluation de la sécurité des appareils étrangers) (points 75 à 77 de la décision de la chambre de recours).
- 15 Enfin, quoiqu'en reconnaissant que la requérante avait distingué à juste titre la procédure de certification de type et celle d'approbation des conditions de vol, la chambre de recours a estimé que cela ne faisait pas obstacle, compte tenu du devoir de l'AESA d'assurer la sécurité aérienne, à ce que des problèmes de sécurité mis en évidence dans le cadre de la première procédure fussent avancés comme motif de refus dans le cadre de la seconde procédure (points 80 à 84 de la décision de la chambre de recours). Par ailleurs, selon la chambre de recours, les éléments et détails techniques fournis par l'AESA, d'une part, étaient complets et satisfaisaient à l'obligation de motivation (points 87 et 88 de la décision de la chambre de recours) et, d'autre part, étayaient à suffisance de droit le refus de l'AESA, sans qu'une inspection ait été nécessaire à cet égard (points 90 et 91 de la décision de la chambre de recours).

### **Procédure et conclusions des parties**

- 16 Par requête déposée au greffe du Tribunal le 14 février 2013, la requérante a introduit le présent recours.
- 17 L'AESA a déposé le mémoire en défense le 21 mai 2013.

- 18 Le 19 juillet 2013, la requérante a déposé la réplique, tandis que la duplique est parvenue au greffe du Tribunal le 9 septembre 2013.
- 19 La requérante conclut à ce qu'il plaise au Tribunal :
- annuler la décision initiale ;
  - constater la carence de l'AESA concernant le traitement de ses demandes du 11 juillet 2011 et du 10 janvier 2012 concernant l'hélicoptère de type Robinson R66 ;
  - constater que l'AESA est tenue de réparer le préjudice qu'elle estime avoir subi en raison de la décision initiale et de cette carence ;
  - condamner l'AESA aux dépens.
- 20 L'AESA conclut à ce qu'il plaise au Tribunal :
- rejeter le recours ;
  - condamner la requérante aux dépens.

### **En droit**

- 21 Il ressort de l'examen de la requête que celle-ci comporte tout à la fois un recours en annulation, un recours en carence et un recours en indemnité. Le Tribunal juge opportun de statuer d'abord sur le recours en annulation.

#### *Sur le recours en annulation*

##### Sur la recevabilité et l'objet du recours en annulation

- 22 Il convient de relever que, dans sa requête, la requérante a dirigé son recours contre la décision initiale. L'AESA soulève une fin de non-recevoir à cet égard, estimant que le Tribunal ne pouvait être saisi que d'un recours dirigé contre la décision de la chambre de recours.
- 23 Afin de déterminer si la requérante était recevable à diriger son recours contre la décision initiale, il convient, d'abord, de se reporter au règlement n° 216/2008, tel que modifié.
- 24 Il résulte, en premier lieu, du considérant 26 dudit règlement qu'il faut « que les décisions du directeur exécutif puissent être déférées à une chambre de recours spécialisée, dont les décisions puissent elles-mêmes faire l'objet de recours auprès de la Cour de justice ». En deuxième lieu, il ressort de l'article 49 du règlement n° 216/2008, tel que modifié, que la chambre de recours « peut soit exercer tout pouvoir relevant de la compétence de l'[AESA], soit renvoyer l'affaire à l'organe compétent de l'[AESA] », étant précisé qu'elle est saisie d'une décision du directeur exécutif de l'AESA, qui statue lui-même au titre de la réformation préjudicielle prévue par l'article 47 dudit règlement. En troisième lieu, l'article 50, paragraphe 2, de ce même règlement dispose qu'« [u]n recours en annulation des décisions de l'Agence prises en application des articles 20, 21, 22, 22 bis, 22 ter, 23, 55 ou 64 ne peut être formé devant la Cour de justice [de l'Union européenne] qu'après épuisement des voies de recours internes de l'[AESA] ».

- 25 Il importe, ensuite, de relever que le règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil, du 15 juillet 2002, concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne (JO L 240, p. 1), qui a été abrogé par le règlement n° 216/2008, comportait, d'une part, un considérant 15 identique au considérant 26 de ce dernier règlement et, d'autre part, un article 41, dont le paragraphe 1 était ainsi rédigé :
- « Les décisions des chambres de recours sont susceptibles d'un recours devant la Cour de justice selon les modalités et les conditions définies à l'article 230 [CE]. »
- 26 Cet article 41 était conforme aux travaux préparatoires de la Commission relatifs à la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes dans le domaine de l'aviation et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne (JO 2001, C 154 E, p. 1), dont l'article 41, paragraphe 1, disposait que « [l]es décisions des chambres de recours statuant sur un recours sont susceptibles d'un recours devant la Cour de justice ».
- 27 Il résulte de l'analyse de l'ensemble de ces dispositions, tant au regard de leur libellé que de leur finalité, qui consiste, d'une part, à permettre à la chambre de recours d'accueillir, le cas échéant, une demande ayant fait l'objet d'un refus de la part des autres organes de l'AESA et, d'autre part, en cas de maintien du refus par ladite chambre, à celle-ci d'exposer avec clarté les motifs de fait et de droit conduisant audit refus, de sorte que le juge de l'Union soit à même d'exercer son contrôle de légalité sur la décision exprimant ce refus, que, à l'instar de la continuité fonctionnelle existant entre les différents organes d'examen de l'OHMI et les chambres de recours de celui-ci [arrêts du 13 mars 2007, OHMI/Kaul, C-29/05 P, Rec, EU:C:2007:162, point 30 ; du 8 juillet 1999, Procter & Gamble/OHMI (BABY-DRY), T-163/98, Rec, EU:T:1999:145, points 38 à 44, et du 10 juillet 2006, La Baronia de Turis/OHMI – Baron Philippe de Rothschild (LA BARONNIE), T-323/03, Rec, EU:T:2006:197, points 57 et 58], il existe une continuité fonctionnelle entre les différents organes d'examen de l'AESA et la chambre de recours de cette dernière.
- 28 Par conséquent, l'objet du recours en annulation devant le Tribunal doit être considéré comme étant bien la décision de la chambre de recours et non la décision initiale.
- 29 Il convient, au demeurant, d'observer que la chambre de recours s'est conformée à cette interprétation, puisque, au point 98 de sa décision, il est précisé qu'un « recours contre la présente décision peut être formé devant le Tribunal de l'Union européenne conformément à l'article 263 [TFUE], lu en combinaison avec l'article 50 du règlement [n° 216/2008, tel que modifié] [...] dans un délai de deux mois à compter de la signification de la présente décision à la requérante ».
- 30 Il s'ensuit que la requérante n'est pas recevable à demander l'annulation de la décision initiale, le Tribunal n'étant saisi, selon les chefs de conclusions de la requête, que de ladite décision. Toutefois, il résulte de l'ensemble de l'argumentation de la requête que celle-ci vise également la décision de la chambre de recours. Cela est d'ailleurs expressément confirmé dans la réplique, où il est précisé que le recours en annulation « est, en tout état de cause, également dirigé contre la décision de la chambre de recours ».
- 31 Il y a donc lieu, pour le Tribunal, de requalifier le recours en annulation de la requérante et de le regarder comme étant dirigé contre la décision de la chambre de recours.
- 32 Cette requalification a, néanmoins, pour conséquence que les moyens et arguments tirés de l'existence d'éventuels vices propres à la décision initiale, tels que le défaut ou l'insuffisance de motivation de cette dernière, doivent être écartés comme étant inopérants, le Tribunal ne se prononçant que sur la légalité de la décision de la chambre de recours.

## Sur le fond du recours en annulation

- 33 Au soutien de son recours en annulation, la requérante fait valoir, en substance, six moyens. Le premier moyen est tiré de la violation de l'obligation de motivation ; le deuxième moyen porte sur la violation du droit d'être entendu ; le troisième moyen est pris de la violation du règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission, du 24 septembre 2003, établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production (JO L 243, p. 6), en raison, à titre principal, de l'existence d'une compétence liée de l'AESA et, à titre subsidiaire, d'erreurs manifestes d'appréciation commises par cette dernière ; le quatrième moyen est relatif au renversement de la charge de la preuve ; le cinquième moyen est tiré de la violation du principe de bonne administration ; le sixième moyen repose sur la violation supposée des principes de transparence et de sécurité juridique.
- Sur le premier moyen, tiré de la violation de l'obligation de motivation, prévue par l'article 296, paragraphe 2, TFUE et l'article 41, paragraphe 2, sous c), de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, et des arguments de même objet présentés dans le cadre du deuxième moyen
- 34 La requérante soutient que l'AESA n'a pas motivé la décision initiale à suffisance de droit au regard de l'article 296, paragraphe 2, TFUE et de l'article 41, paragraphe 2, sous c), de la charte des droits fondamentaux et que l'ajout de motifs lors de la procédure devant la chambre de recours ne permettait pas de pallier cette irrégularité. Cependant, ainsi qu'il a été souligné aux points 22 à 32 ci-dessus, le Tribunal n'est pas saisi de la décision initiale. Par suite, le moyen tiré de son éventuelle insuffisance de motivation ne peut qu'être écarté comme étant inopérant.
- 35 La requérante fait également valoir, cependant, que, durant ladite procédure, aucune motivation suffisante n'a été apportée s'agissant des réserves relatives à la sécurité (paragraphe 8, p. 31 de la requête), en particulier quant aux raisons techniques susceptibles de justifier la conclusion selon laquelle il n'était pas possible de voler en sécurité avec l'hélicoptère de type Robinson R66 (paragraphe 10, p. 26 de la requête).
- 36 Dans le cadre du deuxième moyen, la requérante se prévaut également d'arguments relevant, en réalité, de la violation de l'obligation de motivation.
- 37 Il y a lieu, à cet égard, d'indiquer que, contrairement à ce que soutient la requérante, la décision de la chambre de recours est dûment motivée. Ainsi, après avoir rappelé que la question de la sécurité aérienne était directement liée à la protection de la vie humaine, laquelle occupe le premier rang parmi les biens et les intérêts protégés par l'ordre juridique de l'Union (point 62 de la décision de la chambre de recours), et que l'AESA était en droit d'imposer des normes de sécurité plus élevées qu'ailleurs ou qu'auparavant (point 74 de la décision de la chambre de recours), la chambre de recours a consacré trois titres à la question de la sécurité.
- 38 Le premier, intitulé « Raisons d'émettre des réserves concernant la sécurité et pilotes d'essai qualifiés », comprend les points 78 et 79 de la décision de la chambre de recours, dans lesquels cette dernière indique que le problème de non-conformité décelé dans le cadre de la procédure de certification de type était également pertinent dans le cadre de celle d'approbation des conditions de vol et que le pilotage de l'hélicoptère de type Robinson R66 requérait la présence de pilotes d'essais qualifiés, sans que puisse infirmer cette analyse le fait que la FAA ait adopté un point de vue différent.

- 39 Le deuxième, intitulé « Le lien entre procédure de certification de type et procédure d’approbation des conditions de vol », comporte plusieurs points, dont deux (points 83 et 84 de la décision de la chambre de recours) expriment derechef la pertinence des réserves émises lors de la procédure de certification de type. Selon l’AESA, ne pas pouvoir reprendre de telles réserves lors de la procédure d’approbation des conditions de vol la conduirait à manquer à sa mission d’assurer la sécurité aérienne.
- 40 Le troisième, intitulé « Caractère insuffisamment fondé des réserves de l’[AESA], non-divulgaration des réserves techniques, non-respect du droit d’être entendue de la requérante et absence d’inspection de l’hélicoptère », traite également des réserves relatives à la sécurité. La chambre de recours rappelle (point 87 de la décision de la chambre de recours) que l’AESA a déjà désigné la pièce donnant lieu à l’émission de réserves, à savoir le système hydraulique des commandes de vol de l’hélicoptère R66 (point 5 de la décision de la chambre de recours), dont la conception était défectueuse, ce qui constituait une motivation suffisante et rendait inutile toute autre précision (points 87, 90 et 91 de la décision de la chambre de recours). Elle indique d’ailleurs ne pas voir quels détails techniques supplémentaires la requérante eût souhaité obtenir, puisqu’elle ne pouvait modifier ladite pièce (points 87 et 88 de la décision de la chambre de recours).
- 41 Il est précisé, en ce qui concerne l’argument de la requérante selon lequel elle n’a pu faire connaître son point de vue sur les spécifications techniques concernées, par exemple en excluant telle ou telle cause de défaillance ou en soulignant le caractère négligeable du risque de cette dernière, que la question de savoir si la motivation d’un acte satisfait aux exigences de l’article 296 TFUE doit être appréciée au regard non seulement de son libellé, mais aussi de son contexte ainsi que de l’ensemble des règles juridiques régissant la matière concernée. En particulier, l’institution concernée n’est pas tenue de prendre position sur tous les arguments invoqués devant elle par les intéressés, mais il lui suffit d’exposer les faits et les considérations juridiques revêtant une importance essentielle dans l’économie de la décision (arrêts du 14 février 1990, *Delacre e.a./Commission*, C-350/88, Rec, EU:C:1990:71, point 16, et du 8 juillet 2004, *Technische Glaswerke Ilmenau/Commission*, T-198/01, Rec, EU:T:2004:222, points 59 et 60).
- 42 En tant que société opérant dans le secteur de l’aviation civile et concessionnaire exclusif pour l’Allemagne de Robinson Helicopter Company, la requérante ne pouvait ignorer les spécifications techniques précises de l’appareil qu’elle avait acquis auprès d’elle et, en particulier, le fait que la FAA n’avait délivré la certification de type pour l’hélicoptère Robinson R66 qu’au prix d’une exemption (FAA exemption n° 9589), par dérogation aux normes applicables. Lorsque l’AESA a fait état de semblables réserves, quoiqu’en en tirant des conclusions différentes, la requérante était donc parfaitement à même de présenter ses arguments sur cette question, ce qu’elle a d’ailleurs fait, ainsi que le démontre le déroulement de la procédure devant la chambre de recours.
- 43 Il résulte de ce qui précède que le premier moyen ne peut qu’être rejeté, pour partie comme étant inopérant et pour partie comme étant dépourvu de fondement.
- Sur le deuxième moyen, portant sur la violation du droit d’être entendu, consacré par l’article 41, paragraphe 2, sous a), de la charte des droits fondamentaux
- 44 La requérante avance, à plusieurs reprises dans la requête, que son droit d’être entendue, consacré par l’article 41, paragraphe 2, sous a), de la charte des droits fondamentaux, a été méconnu. Elle soutient, tout d’abord, que l’AESA, en s’appuyant, pour rejeter sa demande d’approbation des conditions de vol, sur des données tirées du processus de certification de type pour l’hélicoptère de type Robinson R66, alors qu’elle n’a pas pris part à ce processus et que ces données n’ont pas été portées à sa connaissance, a méconnu son droit d’être entendue. Elle allègue, ensuite, que l’indication, dans la décision initiale, du fait que le processus de certification de type était toujours en cours et que, partant, l’approbation des conditions de vol ne pouvait être délivrée constitue en soi une violation de ce droit, de même que le renvoi à des règles internes à l’AESA pour justifier le refus de lui fournir de

plus amples détails concernant les examens effectués. Elle fait valoir, enfin, que, en évoquant des modes de défaillance particuliers du système hydraulique sans préciser lesquels, l'AESA l'a privée du droit d'être entendue, car elle n'a pu faire connaître son point de vue sur les spécifications techniques en cause, par exemple en excluant telle ou telle cause de défaillance ou en soulignant le caractère négligeable du risque de cette dernière.

- 45 Il importe ici de rappeler que, aux termes de l'article 41, paragraphe 2, sous a), de la charte des droits fondamentaux, toute personne a le droit d'être entendue avant qu'une mesure individuelle qui l'affecterait défavorablement ne soit prise à son égard.
- 46 Il convient d'emblée de relever que le processus décisionnel de l'AESA est précisément conçu pour que ce principe soit respecté : en effet, ainsi qu'il a été exposé aux points 22 à 32 ci-dessus, seule la décision finale, c'est-à-dire la décision de la chambre de recours, est susceptible d'être déférée au Tribunal et, auparavant, la chambre de recours recueille tant les observations écrites de la personne physique ou morale concernée que ses observations orales lors d'une audience.
- 47 Il est constant que, en l'espèce, cette audience a eu lieu le 13 novembre 2012 et que, au cours de celle-ci, la requérante a pu faire valoir l'ensemble de ses griefs concernant les dysfonctionnements allégués du système hydraulique.
- 48 Le moyen tiré de la violation du droit d'être entendu n'est donc pas fondé.
- 49 Il importe de préciser que, en tant que les arguments de la requérante se rapportent à son droit d'être entendue avant l'adoption de la décision initiale, ils sont inopérants, seule la décision de la chambre de recours étant soumise au contrôle de légalité opéré par le Tribunal, comme il vient d'être rappelé au point 46 ci-dessus.
- 50 Dans le cadre de ce moyen, la requérante se prévaut également d'arguments relevant, en réalité, du droit d'accès de toute personne au dossier qui la concerne, dans le respect des intérêts légitimes de la confidentialité et du secret professionnel et des affaires [article 41, paragraphe 2, sous b), de la charte des droits fondamentaux], et du droit d'accès aux documents.
- 51 Il échet, à cet égard, de rappeler que le droit d'accès au dossier (par définition propre à la requérante) et le droit d'accès aux documents (en l'occurrence, les pièces du dossier de l'AESA concernant la demande de certification de type formulée par Robinson Helicopter Company dans lesquelles sont exprimées des réserves quant au fonctionnement du système hydraulique des commandes de vol) sont régis par des dispositions différentes, mais supposent, en tout état de cause, la présentation d'une demande en ce sens.
- 52 Or, la requérante n'a pas présenté de demande visant à accéder à son dossier, ce qui prive de portée l'argument se rapportant à la violation alléguée du droit d'accès audit dossier. De surcroît, la substance contenue dans ledit dossier a été portée à sa connaissance lors de la procédure devant la chambre de recours, en particulier s'agissant des motifs du refus d'approbation des conditions de vol.
- 53 Concernant l'accès aux documents produits ou reçus dans le cadre de la procédure de certification de type ouverte à la suite de la demande de Robinson Helicopter Company, il est vrai que l'AESA a indiqué à deux reprises à la requérante que ses règles internes lui interdisaient de fournir à des tiers des détails sur les enquêtes de certification. Force est de relever, toutefois, d'une part, que l'AESA n'était tenue de fournir spontanément à la requérante que les motifs de droit et de fait justifiant la décision qu'elle se proposait d'adopter et, d'autre part, qu'il incombait à la requérante, si elle s'y croyait fondée, de présenter une demande d'accès aux documents en vertu du règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil, du 30 mai 2001, relatif à l'accès du public aux documents du Parlement européen, du Conseil et de la Commission (JO L 145, p. 43), puisque, aux termes de l'article 58, paragraphes 1 et 3, du règlement n° 216/2008, tel que modifié, le règlement n° 1049/2001



est applicable à l'AESA et les personnes physiques ou morales peuvent s'adresser à cette dernière à ce titre. Il y a lieu de rappeler qu'une telle demande, qui impliquait que la requérante spécifiât les documents et pièces dont l'accès était souhaité, n'a pas été formulée.

54 L'argument tiré de l'illégalité de l'absence de communication des documents et pièces en cause ne peut donc être accueilli. Partant, au vu du rejet des arguments présentés dans le cadre du deuxième moyen et relevant de la violation de l'obligation de motivation, le deuxième moyen doit être écarté dans son ensemble.

– Sur le troisième moyen, pris de la violation du règlement n° 1702/2003, en raison, à titre principal, de l'existence d'une compétence liée de l'AESA et, à titre subsidiaire, d'erreurs manifestes d'appréciation commises par cette dernière, et le quatrième moyen, relatif au renversement de la charge de la preuve

55 Il convient d'examiner conjointement les troisième et quatrième moyens, dans la mesure où l'examen de leur bien-fondé est tributaire de l'interprétation des dispositions applicables en l'espèce.

56 Il y a lieu de préciser, tout d'abord, que la version du règlement n° 216/2008 applicable au présent litige est celle issue du règlement (CE) n° 1108/2009 du Parlement européen et du Conseil, du 21 octobre 2009, modifiant le règlement n° 216/2008 et abrogeant la directive 2006/23/CE (JO L 309, p. 51).

57 Le règlement n° 216/2008, tel que modifié, pose en principe, à l'article 5, paragraphe 1, que les aéronefs entrant dans son champ d'application doivent satisfaire aux exigences essentielles en matière de navigabilité. L'article 5, paragraphe 2, sous a) et c), du règlement n° 216/2008, tel que modifié, rappelle l'exigence d'un certificat de type et précise qu'aucun aéronef n'est exploité à moins d'être muni d'un certificat de navigabilité valable.

58 Par dérogation à cette disposition, l'article 5, paragraphe 4, sous a), du règlement n° 216/2008, tel que modifié, dispose qu'une autorisation de vol (« permit to fly » en anglais) peut être délivrée à un aéronef pour lequel aucun certificat de type n'a été délivré « lorsqu'il est démontré que l'aéronef est en mesure d'effectuer un vol basique en toute sécurité ».

59 Par ailleurs, l'annexe du règlement n° 1702/2003, tel que modifié [remplacé par le règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission, du 3 août 2012, établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production (JO L 224, p. 1)], comporte, dans la partie 21, intitulée « Certification des aéronefs et produits, pièces et équipements d'aéronefs, et des organismes de conception et de production », section A, intitulée « Exigences techniques », sous-partie P, intitulée « Autorisation de vol », des dispositions relatives, pour certaines d'entre elles, à la demande d'autorisation de vol (« application for permit to fly » en anglais) et, pour d'autres, à la demande d'approbation des conditions de vol (« application for approval of flight conditions » en anglais).

60 Le point 21A.701 de l'annexe du règlement n° 1702/2003, intitulé « Champ d'application », dispose :

« a) Les autorisations de vol doivent être délivrées conformément à la présente sous-partie pour les aéronefs qui ne satisfont pas, ou pour lesquels il n'est pas démontré qu'ils satisfont, aux exigences de navigabilité applicables mais qui sont capables de voler en sécurité selon des conditions définies et aux fins suivantes :

[...]

6. vols destinés à obtenir l'acceptation de la clientèle ;

[...]

9. étude de marché et formation du personnel chargé des relations avec la clientèle ;

10. démonstration et participation à un salon aérien ;

11. acheminement de l'aéronef vers un lieu où il doit subir un entretien ou un examen de navigabilité, ou vers un dépôt ;

[...]

b) La présente sous-partie établit la procédure de délivrance des autorisations de vol et d'approbation des conditions de vol associées, et définit les droits et obligations des postulants et titulaires de ces autorisations et approbations des conditions de vol. »

61 Le point 21A.707 de l'annexe du règlement n° 1702/2003, intitulé « Demande d'autorisation de vol », énonce ce qui suit :

« [...]

c) Dans le cas où les conditions de vol ne sont pas approuvées au moment de la demande d'autorisation de vol, une demande d'approbation des conditions de vol est faite conformément au paragraphe 21A.709. »

62 Aux termes du point 21A.708 de l'annexe du règlement n° 1702/2003, intitulé « Conditions de vol » :

« Les conditions de vol comprennent :

a) les configurations pour lesquelles l'autorisation de vol est demandée ;

b) toute condition ou restriction considérée comme nécessaire pour l'exploitation de l'aéronef en toute sécurité, à savoir :

1. les conditions ou les restrictions concernant les itinéraires ou/et l'espace aérien, qui sont requises pour les vols ;

2. les conditions et les restrictions à respecter par l'équipage pour faire voler l'aéronef ;

3. les restrictions concernant le transport de personnes autres que les membres de l'équipage ;

4. les limites d'utilisation, les procédures particulières ou les conditions techniques à respecter ;

5. le programme spécifique d'essai en vol (le cas échéant) ;

6. les arrangements particuliers pour assurer le maintien de la navigabilité, comprenant les instructions d'entretien et le régime d'entretien qui sera appliqué ;

c) les éléments de preuve démontrant que l'aéronef est capable de voler en toute sécurité dans les conditions ou moyennant les restrictions indiquées [sous] b) ;

d) la méthode utilisée pour le contrôle de la configuration de l'aéronef, afin de rester dans les conditions établies. »

63 Le point 21A.709 de l'annexe du règlement n° 1702/2003, intitulé « Demande d'approbation des conditions de vol », est ainsi rédigé :

« a) Conformément au paragraphe 21A.707, [sous] c), et lorsque le postulant n'a pas obtenu la prérogative de pouvoir approuver les conditions de vol, une demande d'approbation des conditions de vol doit être adressée :

1. lorsque l'approbation des conditions de vol est liée à la sécurité de la conception, à l'[AESAs] sous la forme et de la manière établies par l'[AESAs] ; ou
2. lorsque l'approbation des conditions de vol n'est pas liée à la sécurité sur le plan de la conception, à l'autorité compétente sous la forme et de la manière établies par ladite autorité.

b) Chaque demande d'approbation des conditions de vol doit mentionner :

1. les conditions de vol proposées ;
2. la documentation à l'appui de ces conditions ; et
3. une déclaration que l'aéronef est capable de voler en toute sécurité dans les conditions ou moyennant les restrictions indiquées au paragraphe 21A.708, [sous] b) ».

64 Le point 21A.710 de l'annexe du règlement n° 1702/2003, intitulé « Approbation des conditions de vol », dispose :

« a) Lorsque l'approbation des conditions de vol est liée à la sécurité sur le plan de la conception, les conditions de vol sont approuvées :

1. par l'[AESAs] ; ou
2. par un organisme de conception convenablement [‘dûment’, selon l'annexe du règlement n° 748/2012] agréé, en application de la prérogative prévue au paragraphe 21A.263, [sous] c), [point] 6).

b) Lorsque l'approbation des conditions de vol n'est pas liée à la sécurité sur le plan de la conception, les conditions de vol sont approuvées par l'autorité compétente ou l'organisme convenablement [‘dûment’, selon l'annexe du règlement n° 748/2012] agréé qui délivre également l'autorisation de vol.

c) Avant d'approuver les conditions de vol, l'[AESAs], l'autorité compétente ou l'organisme agréé doit vérifier que l'aéronef est capable de voler en sécurité suivant les conditions et restrictions spécifiées. L'[AESAs] ou l'autorité compétente peut effectuer ou demander au postulant d'effectuer toutes les inspections ou essais nécessaires à cet effet. »

65 L'examen de ces dispositions permet de constater, premièrement, qu'une autorisation de vol est requise pour les aéronefs qui ne satisfont pas, ou pour lesquels il n'est pas démontré qu'ils satisfont, aux exigences de navigabilité applicables, mais qui sont capables de voler en sécurité selon certaines conditions et à des fins limitativement énumérées, et, deuxièmement, qu'aucune autorisation de vol ne peut être délivrée sans approbation préalable des conditions de vol.

66 La requérante ayant uniquement effectué des demandes d'approbation des conditions de vol en vue de l'octroi ultérieur d'une autorisation de vol, elle se trouvait, selon les termes mêmes du point 21A.701, sous a), de l'annexe du règlement n° 1702/2003, dans la situation de la détentrices d'un aéronef ne

satisfaisant pas, ou dont il n'avait pas été démontré qu'il satisfaisait, aux exigences de navigabilité applicables. C'est donc à tort que l'AESA, dans la décision initiale, a cru devoir subordonner l'issue de la demande d'approbation des conditions de vol à celle, introduite par Robinson Helicopter Company, tendant à l'obtention d'une certification de type pour l'hélicoptère de type Robinson R66, puisque cette certification aurait précisément rendu sans objet la demande d'approbation des conditions de vol, l'aéronef satisfaisant aux exigences de navigabilité applicables.

- 67 Il résulte au demeurant de l'audience que, après un certain nombre de modifications visant à pallier le défaut de fiabilité du système hydraulique de l'hélicoptère de type Robinson R66, Robinson Helicopter Company a obtenu, postérieurement à l'adoption de la décision de la chambre de recours, le certificat de type dont elle avait sollicité l'obtention.
- 68 Toutefois, comme l'a itérativement souligné le Tribunal, celui-ci n'est pas saisi de la décision initiale, mais de la décision de la chambre de recours. Or, ladite décision fait apparaître une motivation différente de celle de la décision initiale. En effet, la chambre de recours, dans un premier temps, a indiqué qu'elle « se ralli[ait], en principe, à la conception de la requérante », la procédure de certification de type étant distincte « de celle d'approbation des conditions de vol » (point 81 de la décision de la chambre de recours), mais, dans un second temps, a souligné que l'AESA n'avait pas soutenu l'existence d'une automaticité entre la présence de réserves émises dans le cadre de la procédure de certification de type et le refus d'une approbation des conditions de vol, arguant seulement du « fait que les réserves importantes qu'elle a[vait] émises en rapport avec la délivrance de la certification de type [étaient] également pertinentes dans la procédure d'approbation des conditions de vol » (point 83 de la décision de la chambre de recours), ce qu'une agence dont le devoir est d'assurer la sécurité aérienne était pleinement en droit de faire valoir (point 84 de la décision de la chambre de recours).
- 69 Indépendamment du fait que la lecture de la décision initiale ne permet pas d'en tirer l'interprétation que lui prête la chambre de recours, force est de relever que les motifs retenus par cette dernière sont, en revanche, exacts, puisque, aux termes du point 21A.710, sous c), de l'annexe du règlement n° 1702/2003, l'AESA doit vérifier, avant d'approuver les conditions de vol « que l'aéronef est capable de voler en sécurité suivant les conditions et restrictions spécifiées ». Elle était donc en droit de se fonder sur des réserves émises dans le cadre d'une procédure de certification de type si elles étaient de nature à porter atteinte à cette capacité de voler en sécurité, contrairement à ce que soutient la requérante (paragraphe 8 et 9, p. 21 de la requête). En effet, des réserves faisant obstacle à l'obtention d'une certification de type ne sont pas nécessairement dirimantes au regard de la capacité de l'appareil à voler en sécurité et, partant, à ce qu'il puisse faire l'objet d'une approbation des conditions de vol.
- 70 La chambre de recours n'a donc pas erré en droit en statuant ainsi.
- 71 Il convient, à présent, de déterminer, tout d'abord, quels sont les pouvoirs de l'AESA quant à l'appréciation de la capacité d'un appareil à voler en sécurité, ensuite, ce qu'il en est de la charge de la preuve à cet égard et, enfin, la nature du contrôle que le Tribunal doit effectuer concernant l'appréciation portée par l'AESA quant à ladite capacité.
- 72 En ce qui concerne, premièrement, l'identification de la nature et de l'étendue des pouvoirs de l'AESA quant à l'appréciation de la capacité d'un appareil à voler en sécurité, dans le cadre de l'approbation ou du refus d'approbation des conditions de vol, sont pertinentes les différentes dispositions énoncées aux points 62 à 64 ci-dessus.
- 73 Il en ressort que, au vu des conditions de vol présentées par le postulant, lesquelles doivent être approuvées préalablement à la présentation d'une demande d'autorisation de vol, elle-même dérogatoire au regard de l'exigence de principe d'un certificat de navigabilité valable, l'autorité compétente – l'AESA ou un organisme de conception convenablement agréé, lorsque l'approbation

des conditions de vol est liée à la sécurité sur le plan de la conception, ainsi que cela résulte du point 21A.710, sous a), de l'annexe du règlement n° 1702/2003 – « doit vérifier que l'aéronef est capable de voler en sécurité suivant les conditions et restrictions spécifiées » et « peut effectuer ou demander au postulant d'effectuer toutes les inspections ou essais nécessaires à cet effet » [point 21A.710, sous c), de l'annexe du règlement n° 1702/2003].

- 74 La lecture de cette disposition conduit à relever que, contrairement à ce que soutient la requérante, l'AESA ne se trouve pas en situation de compétence liée, mais dispose d'un pouvoir qui lui laisse une marge d'appréciation concernant une question technique complexe, à savoir déterminer si l'aéronef est ou non capable de voler en sécurité (voir, en ce sens et par analogie, arrêt du 17 septembre 2007, Microsoft/Commission, T-201/04, Rec, EU:T:2007:289, point 88 et jurisprudence citée).
- 75 L'argument que tire la requérante du libellé du point 21A.701, sous a), de l'annexe du règlement n° 1702/2003, et, en particulier, des termes « doivent être délivrées », ne peut être accueilli, et cela pour deux raisons : d'une part, en effet, ces termes ne se rapportent pas aux approbations des conditions de vol, mais aux autorisations de vol, dont il est rappelé qu'elles supposaient que les conditions de vol fussent, au préalable, approuvées ; d'autre part, l'obligation supposée pesant sur l'autorité compétente qu'indiqueraient les termes en question ne se concrétise qu'après que ladite autorité a estimé que l'aéronef concerné était capable de voler en sécurité aux fins définies audit point, ce qui signifie qu'elle est tout simplement la conséquence de l'appréciation positive à laquelle a procédé l'autorité compétente.
- 76 Par conséquent, l'existence d'une compétence liée de l'AESA ne peut être déduite du point 21A.701, sous a), de l'annexe du règlement n° 1702/2003 et, à supposer que tel puisse être le cas, cette disposition ne régit pas la procédure pertinente au cas d'espèce, ce qui rend inopérante sa méconnaissance alléguée.
- 77 Ensuite, le pouvoir d'appréciation reconnu par le point 21A.710, sous a), de l'annexe du règlement n° 1702/2003 l'est au profit soit de l'AESA, soit d'un organisme de conception convenablement agréé, dans un contexte bien précis, à savoir celui d'une question de sécurité sur le plan de la conception, qui est donc déjà identifiée en tant que telle au moment de la présentation de la demande d'approbation des conditions de vol.
- 78 La latitude d'action qu'implique la vérification, dans un tel contexte, de l'aptitude d'un aéronef à voler en sécurité se traduit par le fait que l'AESA « peut effectuer ou demander au postulant d'effectuer toutes les inspections ou essais nécessaires à cet effet » (voir points 64 et 72 ci-dessus). La requérante n'est donc pas fondée à soutenir (paragraphe 5, in fine, et paragraphe 6, p. 20 de la requête) que l'AESA aurait dû effectuer ou faire effectuer toutes les inspections ou essais nécessaires, puisque le texte même du point 21A.710, sous c), de l'annexe du règlement n° 1702/2003 indique qu'il ne s'agit que d'une possibilité et non d'une obligation.
- 79 L'AESA peut donc s'appuyer, sous réserve d'en faire dûment état dans les motifs de sa décision, sur tout élément en sa possession de nature à valider son appréciation concernant la sécurité de l'aéronef en cause, par exemple en puisant dans la documentation fournie à l'appui des conditions de vol [point 21A.709, sous b), 2), de l'annexe du règlement n° 1702/2003], et n'est pas tenue de procéder ou de faire procéder à des inspections et des essais si elle s'estime suffisamment éclairée.
- 80 En ce qui concerne, deuxièmement, la charge de la preuve, il importe de souligner que le mécanisme mis en place pour l'approbation des conditions de vol fait peser ladite charge sur le postulant, auquel il incombe d'apporter tous « les éléments de preuve démontrant que l'aéronef est capable de voler en toute sécurité dans les conditions ou moyennant les restrictions » précisées par lui [point 21A.708, sous c), de l'annexe du règlement n° 1702/2003], parmi lesquelles figurent les conditions et les

restrictions à respecter par l'équipage pour faire voler l'aéronef [point 21A.708, sous b), 2, de l'annexe du règlement n° 1702/2003] et les limites d'utilisation, les procédures particulières ou les conditions techniques à respecter [point 21A.708, sous b), 4, de l'annexe du règlement n° 1702/2003].

- 81 Les conditions de vol proposées doivent être, comme cela a été indiqué au point 63 du présent arrêt, assorties d'une documentation, et d'une déclaration selon laquelle l'aéronef est capable, dans les conditions susmentionnées, de voler en toute sécurité [point 21A.709, sous b), 2) et 3), de l'annexe du règlement n° 1702/2003].
- 82 C'est donc, avant tout, en fonction des éléments fournis par le postulant que l'AESA doit déterminer, dans le cadre de la procédure en cause, comme il a été rappelé, si un aéronef est capable de voler en toute sécurité.
- 83 Il en résulte, en premier lieu, que, les dispositions permettant l'approbation des conditions de vol présentant un caractère dérogatoire par rapport à l'exigence d'un certificat de navigabilité valable, elles doivent faire l'objet d'une interprétation stricte (voir, en ce sens et par analogie, arrêts du 15 décembre 1993, *Charlton e.a.*, C-116/92, Rec, EU:C:1993:931, point 20 ; du 20 novembre 2008, *Weber*, C-1/07, Rec, EU:C:2008:640, point 29 et jurisprudence citée, et du 4 octobre 2012, *Finnair*, C-22/11, EU:C:2012:604, point 38 et jurisprudence citée).
- 84 Il en découle, en second lieu, qu'un postulant n'ayant pas assorti sa demande d'approbation des conditions de vol d'éléments de preuve suffisants n'est pas fondé à reprocher à l'AESA de constater cette insuffisance et de lui opposer les connaissances techniques et scientifiques dont elle dispose pour rejeter ladite demande.
- 85 Or, en l'espèce, il ressort de la demande d'approbation des conditions de vol du 10 janvier 2012 établie sur le formulaire 37 de l'AESA (annexe 6 de la requête) que, dans le cadre de la rubrique 4.3 dudit formulaire, signalée par la notice explicative comme étant le champ le plus important, puisqu'elle concerne la description de la non-conformité au regard des exigences de navigabilité applicables, la requérante s'est bornée à indiquer que l'aéronef était certifié par la FAA, ainsi que cela est également mentionné au point 4 de la décision de la chambre de recours, et que la demande de certification de type était en cours auprès de l'AESA. Il faut noter, à cet égard, que la requérante, dans la rubrique 3.4 dudit formulaire, a informé de façon erronée l'AESA, en indiquant que la demande n'était pas liée à un projet de certification en cours. Toujours est-il que la requérante n'a fait état d'aucun problème de sécurité. L'annexe de la demande d'approbation des conditions de vol du 10 janvier 2012 fait également apparaître, à la rubrique 7, intitulée « Conditions/restrictions », la nécessité de se référer au manuel d'utilisation du pilote de l'hélicoptère de type Robinson R66, au manuel de maintenance de cet appareil et aux instructions relatives au maintien de la navigabilité.
- 86 Par conséquent, n'ayant pas apporté d'éléments de preuve précis concernant la capacité de l'hélicoptère de type Robinson R66 à voler en toute sécurité, autres que l'existence du certificat délivré par la FAA, la requérante n'est pas fondée à soutenir que l'AESA a renversé la charge de la preuve en constatant une telle absence et en lui opposant ses propres connaissances techniques et scientifiques, arrêtées à la date d'adoption de la décision de la chambre de recours, quant aux problèmes rencontrés par ledit hélicoptère dans le cadre de la procédure de certification de type, procédure à laquelle la requérante avait d'ailleurs elle-même fait référence.
- 87 C'est ainsi à bon droit qu'il a été rappelé à la requérante, au point 61 de la décision de la chambre de recours, que lui incombait la charge de la preuve concernant ses allégations relatives à la sécurité de l'hélicoptère de type Robinson R66.

- 88 En ce qui concerne, troisièmement, l'existence d'erreurs manifestes d'appréciation qu'aurait commises la chambre de recours, il importe de déterminer, à titre liminaire, quelle est la nature du contrôle qu'opère le juge de l'Union sur les décisions de l'AESA telles que la décision de la chambre de recours.
- 89 Il importe à nouveau de rappeler que les appréciations techniques complexes sont soumises à un contrôle restreint du juge de l'Union (voir, en ce sens et par analogie, arrêt *Microsoft/Commission*, point 74 *supra*, EU:T:2007:289, point 88 et jurisprudence citée ; arrêt du 7 février 2013, *EuroChem MCC/Conseil*, T-459/08, EU:T:2013:66, point 36), ce qui implique, comme le fait valoir à juste titre la requérante à titre subsidiaire, que ce dernier procède à la vérification du respect des règles de procédure, de l'exactitude matérielle des faits retenus pour opérer le choix contesté, de l'absence d'erreur manifeste dans l'appréciation de ces faits ou de l'absence de détournement de pouvoir (arrêts *Microsoft/Commission*, point 74 *supra*, EU:T:2007:289, point 87, et *EuroChem MCC/Conseil*, précité, EU:T:2013:66, point 37).
- 90 L'appréciation de la capacité d'un aéronef à voler en toute sécurité constituant une appréciation technique complexe, force est de juger que le contrôle de légalité s'y rapportant relève du contrôle restreint du juge de l'Union. Le libellé du point 21A.710, sous c), de l'annexe du règlement n° 1702/2003, qui n'apporte aucune précision sur les modalités que doit suivre et les critères que doit adopter l'AESA pour « vérifier que l'aéronef est capable de voler en sécurité suivant les conditions et restrictions spécifiées », conforte l'existence d'un large pouvoir d'appréciation de l'AESA. La comparaison des différentes versions linguistiques de cette disposition, à laquelle a procédé l'AESA (point 49 du mémoire en défense), s'inscrit, elle aussi, au soutien de cette analyse, les versions allemande, espagnole, néerlandaise et anglaise indiquant que l'AESA « doit être convaincue » que l'aéronef est capable de voler en sécurité. C'est donc bien l'existence d'éventuelles erreurs manifestes d'appréciation que doit censurer le juge de l'Union.
- 91 Tout d'abord, il convient de relever qu'une telle erreur n'est nullement constituée par le fait que l'AESA n'a pas diligemment inspecté ou essayé. En effet, comme cela a été rappelé au point 64 ci-dessus, il est loisible à l'AESA de ne pas effectuer ces vérifications si elle s'estime à même de conclure, sans y recourir, à l'absence de démonstration de la capacité de l'appareil à voler en toute sécurité. Or, au cas particulier, compte tenu, d'une part, de l'absence de mention de tout problème de sécurité dans la demande d'approbation des conditions de vol, alors pourtant que celle-ci s'inscrivait, par hypothèse, dans la perspective d'un questionnement quant à la sécurité de l'hélicoptère de type Robinson R66 sur le plan de la conception (voir point 84 ci-dessus), et, d'autre part, des doutes que l'AESA nourrissait concernant la fiabilité du système hydraulique des commandes de vol de l'aéronef en raison des problèmes rencontrés dans le cadre de la procédure de certification de type, la chambre de recours était en droit de rejeter la demande de la requérante en faisant valoir avec précision les motifs se rapportant à cette dernière procédure, contrairement à ce que soutient la requérante, sans qu'il fût requis de procéder à une inspection ou à des essais.
- 92 Ensuite, la requérante fait valoir que le système hydraulique de l'hélicoptère de type Robinson R66 est le même que celui utilisé depuis 1995 par l'hélicoptère de type Robinson R44, lequel vole en Europe avec un certificat de type délivré par l'AESA. Elle en déduit que cette dernière a commis une erreur manifeste d'appréciation en refusant d'approuver les conditions de vol de l'hélicoptère de type Robinson R66.
- 93 À cet égard, en premier lieu, il convient de rappeler que la procédure d'approbation des conditions de vol suppose, par définition, l'absence de certificat de navigabilité valable. Or, il est constant que ce certificat, à la date d'adoption de la décision de la chambre de recours, n'existait pas, l'hélicoptère de type Robinson R66 ne s'étant pas vu décerner de certificat de type, sans quoi la procédure faisant l'objet du présent litige aurait perdu sa raison d'être. La délivrance d'une approbation des conditions de vol étant, par nature, propre à chaque appareil, le fait qu'un autre appareil, présentant des

caractéristiques supposément semblables à celles de l'aéronef faisant l'objet de la demande d'approbation des conditions de vol, a bénéficié d'un certificat de type ne peut que demeurer sans incidence sur la légalité de la décision de la chambre de recours.

- 94 En second lieu et en tout état de cause, il ressort des pièces du dossier (annexe 17 de la requête) que le certificat de type du 21 avril 2010 dont a bénéficié l'hélicoptère de type Robinson R44 a été délivré sur le fondement de l'article 2, paragraphe 3, sous a), du règlement n° 1702/2003, lequel permettait, dans certains cas, aux États membres en ayant manifesté la volonté de ne pas appliquer la partie 21 de l'annexe dudit règlement (partie qui comporte l'essentiel des dispositions pertinentes pour le cas d'espèce, ainsi qu'il résulte des points 59 à 64 ci-dessus) jusqu'au 28 septembre 2008, en lui substituant les règles nationales appropriées. C'est donc en application des règles nationales d'un État membre que l'AESA a délivré le certificat de type du 21 avril 2010, et non en vertu du droit de l'Union, c'est-à-dire des dispositions applicables au présent litige. La requérante ne peut donc se prévaloir d'une certification qui serait assise sur l'expertise technique de l'AESA, notamment en ce qui concerne le système hydraulique des commandes de vol de l'hélicoptère de type Robinson R44, pour soutenir que cette dernière a commis une erreur manifeste d'appréciation en n'approuvant pas les conditions de vol de l'hélicoptère de type Robinson R66, dès lors que l'AESA s'est bornée, comme le lui imposait l'article 2, paragraphe 3, sous a), du règlement n° 1702/2003, à appliquer les règles nationales appropriées.
- 95 Enfin, il importe de souligner que l'AESA, qui, comme le souligne l'article 2, paragraphe 1, du règlement n° 216/2008, tel que modifié, doit établir et maintenir « un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile en Europe », n'est pas liée, en ce qui concerne les règles de sécurité qu'elle entend faire prévaloir s'agissant des appareils appartenant à des personnes physiques ou morales résidant ou sises sur le territoire de l'Union européenne, par d'éventuelles exigences moindres de la part d'entités d'États tiers chargées de la régulation de la sécurité aérienne, telles que la FAA.
- 96 En l'espèce, les conventions internationales, en particulier la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago (Illinois, États-Unis) le 7 décembre 1944, ratifiée par tous les États membres de l'Union, ne s'opposent pas à ce que ces derniers adoptent des règles de sécurité concernant leurs propres appareils plus strictes que celles appliquées par d'autres États parties à ladite convention, tels les États-Unis d'Amérique. Le certificat de type délivré par la FAA (annexe B1 du mémoire en défense) ne pouvait donc pas s'avérer contraignant pour l'AESA.
- 97 En tout état de cause, il ressort de l'examen de ce certificat de type que l'assistance hydraulique de l'hélicoptère de type Robinson R66 n'a été validée qu'en raison de l'exemption de certaines exigences de sécurité, comme le mentionne l'AESA au point 2 du mémoire en défense, cette dernière ayant précisément entendu faire appliquer ces exigences. C'est donc, là encore, sans commettre d'erreur manifeste d'appréciation que la chambre de recours a écarté l'applicabilité au cas d'espèce du certificat de type délivré par la FAA.
- 98 Quant à la possibilité d'immatriculer l'appareil de la requérante en « N », qu'avait mise en avant un représentant de l'AESA avant l'adoption de la décision de la chambre de recours, il convient de préciser, d'une part, qu'elle ne constitue pas l'un des motifs de ladite décision et ne peut donc affecter la légalité de celle-ci et, d'autre part, qu'elle revient simplement à rappeler à la requérante qu'il lui est loisible de bénéficier d'une immatriculation aux États-Unis, en application du certificat de type délivré par la FAA. Cette indication ne saurait donc constituer, elle non plus, une erreur manifeste d'appréciation.
- 99 Il résulte de ce qui précède que les troisième et quatrième moyens doivent être écartés.



– Sur le cinquième moyen, tiré de la violation du principe de bonne administration, reconnu par l'article 41 de la charte des droits fondamentaux

- 100 La violation en cause réside, selon la requérante, dans le fait que l'AESA ne s'est pas estimée tenue d'effectuer un contrôle ou une inspection de son appareil et s'est contentée de faire état des réserves émises dans le cadre de la procédure de certification de type.
- 101 Pour les motifs mentionnés aux points 69 à 99 ci-dessus dans le cadre de la réponse aux troisième et quatrième moyens, il y a lieu de rejeter également le cinquième moyen. En effet, au vu, d'une part, de l'absence de mention par la requérante, dans sa demande d'approbation des conditions de vol du 10 janvier 2012, de difficultés susceptibles d'être interprétées comme affectant la sécurité de l'appareil et, d'autre part, des éléments dont disposait l'AESA en raison des contrôles effectués dans le cadre de la procédure de certification de type, dont elle avait non seulement le droit, mais le devoir, de faire état, il ne saurait lui être reproché de ne pas avoir fait application de la faculté qui lui est reconnue d'effectuer ou de faire effectuer une inspection et des essais.
- 102 Il convient donc de juger que l'AESA a satisfait à son obligation d'examiner, avec soin et impartialité, tous les éléments pertinents du cas d'espèce (voir, en ce sens et par analogie, arrêts du 21 novembre 1991, Technische Universität München, C-269/90, Rec, EU:C:1991:438, point 14, et du 30 septembre 2003, Atlantic Container Line e.a./Commission, T-191/98, T-212/98 à T-214/98, Rec, EU:T:2003:245, point 404), et qu'elle n'a donc aucunement méconnu le principe de bonne administration.

– Sur le sixième moyen, reposant sur la violation supposée des principes de transparence et de sécurité juridique

- 103 Le Tribunal relève que le moyen en cause n'est qu'esquissé dans la requête, à la fin des développements figurant sous le titre « Objet du recours », et à la fin de ceux figurant directement sous le titre « Bien-fondé du premier chef de conclusions visant à l'annulation de la [décision initiale] ». La requérante se borne à soutenir que la décision attaquée « viole, en outre, les principes de bonne administration, de transparence et de sécurité juridique ».
- 104 La méconnaissance de ces deux derniers principes ne trouvant aucun écho dans le reste de la requête, il échet de rejeter le sixième moyen comme étant irrecevable, car contraire aux exigences posées par l'article 44, paragraphe 1, sous c), du règlement de procédure du Tribunal.
- 105 En effet, il résulte de cette dernière disposition que toute requête doit indiquer l'objet du litige et l'exposé sommaire des moyens invoqués. Cette exigence suppose que les indications en cause soient suffisamment claires et précises pour permettre à la partie défenderesse de préparer sa défense et au Tribunal de statuer sur le recours, le cas échéant, sans autres informations à l'appui.
- 106 La requête doit, de ce fait, expliciter en quoi consistent le ou les moyens sur lesquels elle est fondée, de sorte que leur seule énonciation abstraite ne répond pas aux exigences du règlement de procédure (arrêts du 14 mai 1998, Mo och Domsjö/Commission, T-352/94, Rec, EU:T:1998:103, point 333, et du 14 janvier 2009, Kronoply/Commission, T-162/06, Rec, EU:T:2009:2, point 54).
- 107 Ce rejet du sixième moyen emporte le rejet du recours en annulation dans son ensemble.

#### *Sur le recours en carence*

- 108 Il ressort de l'article 50, paragraphe 1, du règlement n° 216/2008, tel que modifié, que le recours en carence est ouvert à l'encontre de l'AESA. Toutefois, ce dernier ne peut être exercé que dans les conditions prévues par le droit primaire, en l'occurrence l'article 265 TFUE, dont les deuxième et troisième alinéas précisent qu'un recours en carence peut être introduit par une personne physique ou

morale à condition que l'organe en cause ait été, au préalable, invité à agir par ladite personne (voir, en ce sens, arrêt du 4 février 1959, *De Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg/Haute Autorité*, 17/57, Rec, EU:C:1959:3, p. 9, 26, et ordonnance du 6 février 1997, de *Jorio/Conseil*, T-64/96, Rec, EU:T:1997:15, point 39).

- 109 Ce n'est qu'au terme de l'expiration d'un délai de deux mois à compter de cette invitation à agir que le recours en carence peut être formé devant le Tribunal, dans un nouveau délai de deux mois.
- 110 Invitée par le Tribunal, lors de l'audience, à préciser en quoi consistait, selon elle, la carence alléguée, la requérante a fait valoir, d'une part, qu'elle résultait de ce que l'AESA n'avait pas procédé à l'ouverture effective de la procédure au fond de sa demande d'approbation des conditions de vol pour un hélicoptère de type Robinson R66 (numéro de série 0034) et, d'autre part, qu'elle était constituée par le fait que l'AESA n'avait pas effectué d'inspection concrète de l'aéronef.
- 111 Force est toutefois de constater que, au regard de cette double carence supposée, la requérante n'a pas présenté d'invitation à agir à l'AESA, la demande d'approbation des conditions de vol, même réitérée, ne constituant que la demande d'obtention d'un acte administratif. Il est en effet rappelé par la jurisprudence que la demande doit faire ressortir qu'elle entend contraindre l'institution, l'organe ou l'organisme concerné à prendre position (voir, en ce sens, arrêt du 10 juin 1986, *Usinor/Commission*, 81/85 et 119/85, Rec, EU:C:1986:234, point 15, et ordonnance du 30 avril 1999, *Pescados Congelados Jogamar/Commission*, T-311/97, Rec, EU:T:1999:89, point 35) et révéler qu'elle constitue l'acte préliminaire d'une procédure contentieuse (voir, en ce sens, arrêts du 13 juillet 1961, *Elz/Haute Autorité*, 22/60 et 23/60, Rec, EU:C:1961:17, p. 357, 375 ; du 6 mai 1986, *Nuovo Campsider/Commission*, 25/85, Rec, EU:C:1986:195, point 8, et ordonnance *Pescados Congelados Jogamar/Commission*, précitée, EU:T:1999:89, point 37).
- 112 À titre surabondant, si même ledit recours avait été recevable, il résulte des considérations rappelées aux points 69 à 99 et 100 à 102 ci-dessus que celui-ci n'aurait pu qu'être rejeté au fond.
- 113 Par conséquent, il convient d'accueillir la fin de non-recevoir soulevée par l'AESA concernant le recours en carence et de procéder au rejet de celui-ci comme étant irrecevable.

#### *Sur le recours en indemnité*

- 114 L'AESA fait valoir l'irrecevabilité du recours en indemnité, en raison de l'irrecevabilité des autres recours en ce qu'ils tendent, pour le premier, à l'annulation de la décision initiale et, pour le second, à la constatation de la carence qui lui est reprochée.
- 115 L'article 50, paragraphe 1, du règlement n° 216/2008, tel que modifié, prévoit la possibilité d'engager la responsabilité de l'AESA en raison des dommages causés par elle dans le cadre de ses activités. La requérante soutient que la décision initiale étant illégale et n'ayant pas été réformée ni rapportée, elle lui a causé, de même que la carence de l'AESA, un préjudice dont elle demande réparation et qu'elle a chiffré dans sa requête.
- 116 En tant que le recours en indemnité est fondé sur l'illégalité alléguée de la décision de la chambre de recours, il convient d'observer que l'une des conditions permettant d'engager la responsabilité extracontractuelle de l'Union fait défaut. En effet, selon une jurisprudence constante, il ressort de l'article 340, deuxième alinéa, TFUE que l'engagement de la responsabilité extracontractuelle de l'Union et la mise en œuvre du droit à la réparation du préjudice subi dépendent de la réunion d'un ensemble de conditions relatives à l'illégalité du comportement reproché aux institutions, à la réalité du dommage et à l'existence d'un lien de causalité entre ce comportement et le préjudice invoqué. Ladite responsabilité ne saurait être tenue pour engagée sans que soient réunies toutes les conditions

auxquelles se trouve ainsi subordonnée l'obligation de réparation définie à l'article 340, deuxième alinéa, TFUE (voir, en ce sens, arrêt du 9 septembre 2008, FIAMM e.a./Conseil et Commission, C-120/06 P et C-121/06 P, Rec, EU:C:2008:476, points 164 et 165 et jurisprudence citée).

- 117 En l'absence d'illégalité de la décision attaquée, le juge de l'Union peut rejeter le recours dans son ensemble sans qu'il lui soit nécessaire d'examiner les autres conditions de cette responsabilité, à savoir la réalité du dommage et l'existence d'un lien de causalité entre les comportements des institutions et le préjudice invoqué (voir arrêt FIAMM e.a./Conseil et Commission, point 116 supra, EU:C:2008:476, point 166 et jurisprudence citée).
- 118 Tel est bien le cas en l'espèce, le recours en annulation ayant été rejeté au fond au point 107 ci-dessus.
- 119 En tant que le recours en indemnité est fondé sur la carence alléguée de l'AESA, l'irrecevabilité, en l'espèce, du recours en carence, faute d'invitation à agir au sens de l'article 265 TFUE, fait obstacle à ce que la requérante puisse utilement soutenir qu'un préjudice est résulté pour elle de ladite carence. Au surplus, le recours eût-il été recevable qu'il eût encouru le rejet, comme cela a été jugé au point 112 ci-dessus.
- 120 Partant, le dommage qu'estime avoir subi la requérante ne peut être considéré comme causé par une quelconque carence de l'AESA.
- 121 En conséquence, il y a lieu de rejeter le recours en indemnité et, par suite, la totalité des prétentions de la requérante.

### **Sur les dépens**

- 122 L'AESA ayant conclu à la condamnation de la requérante aux dépens et celle-ci ayant succombé, il y a lieu, en application de l'article 87, paragraphe 2, du règlement de procédure, de la condamner aux dépens.

Par ces motifs,

LE TRIBUNAL (huitième chambre)

déclare et arrête :

- 1) **Le recours est rejeté.**
- 2) **Heli-Flight GmbH & Co. KG est condamnée aux dépens.**

Gratsias

Kancheva

Wetter

Ainsi prononcé en audience publique à Luxembourg, le 11 décembre 2014.

Signatures