



Cour I
A-213/2013

Arrêt du 29 avril 2014

Composition

Marie-Chantal May Canellas (présidente du collège),
Maurizio Greppi, Jérôme Candrian, juges,
Valérie Humbert, greffière.

Parties

A. _____,

contre

Aéroport International de Genève, route de l'Aéroport 21,
Case postale 100, 1215 Genève 15 Aéroport,
autorité inférieure,

Objet

paiement de redevances de stationnement pour aéronefs et
autorisation de stationner des aéronefs sur l'aéroport

Faits :**A.**

A._____ est propriétaire, pilote et exploitant de deux aéronefs immatriculés XXXX et YYYY au registre des aéronefs de la Fédération de Russie. Ceux-ci sont stationnés respectivement depuis le 1^{er} juillet 2007 et le 23 septembre 2008 sur le tarmac de l'Aéroport international de Genève (ci-après : AIG). A._____ et AIG ont initialement convenu que les redevances de stationnement seraient réglées par un accord-cadre prévoyant des tarifs réduits de moitié pour les aéronefs privés d'un poids maximum au décollage de 5,7 tonnes.

B.

Par lettre du 11 mai 2011, AIG a signifié à A._____ qu'il résiliait l'accord-cadre à partir du 30 juin suivant, au motif que les deux aéronefs n'étaient plus au bénéfice de certificats de navigabilité et d'une couverture d'assurance valables depuis 2009. Dès juillet 2011, il lui a dès lors adressé des factures de redevances de stationnement d'un montant correspondant au double de celui qui lui était précédemment facturé. Nonobstant, A._____ a continué de payer le même montant que celui dont il s'acquittait précédemment chaque mois.

C.

Par courrier du 11 août 2011, AIG a prononcé l'interdiction de mise en route des moteurs des aéronefs en question, reprochant à A._____ d'avoir à deux reprises, le 10 septembre 2010 et le 5 août 2011, occasionné des dégâts matériels à un autre aéronef stationné à proximité, en procédant à des essais de mise en route des moteurs de ses aéronefs.

D.

Le 21 octobre 2011, AIG a suspendu l'autorisation de A._____ d'accéder à l'aire de trafic, au motif qu'il n'avait pas respecté l'interdiction qui lui avait été signifiée le 11 août précédent, en procédant à des manœuvres en date du 18 octobre 2011. Le 28 octobre suivant, AIG a dénoncé A._____ à l'Office fédéral de l'aviation civil (ci-après: OFAC) pour ces faits.

E.

Le 28 novembre et 1^{er} décembre 2011, AIG a déposé plainte pénale contre A._____ en raison du fait qu'il s'était introduit, le 25 novembre précédent, sur l'aire de trafic sans y être autorisé.

F.

Par lettre du 10 février 2012, AIG a invité A._____ à s'acquitter des redevances de stationnement demeurrées impayées et totalisant 492 fr. 40. Le 20 avril 2012, il s'adressait à nouveau à A._____ dans le même sens, les redevances impayées se montant alors à 2'047 fr. 60. Le 25 mai 2012, il lui envoyait un rappel portant sur une somme totale de 3'628 fr. 70.

G.

Les 21 juin et 16 juillet 2012, AIG a informé A._____ de l'ouverture d'une procédure formelle à son encontre, tendant d'une part à la révocation de l'autorisation de stationner ses deux aéronefs sur l'aéroport de Genève et d'autre part au recouvrement des redevances de stationnement échues. L'intéressé a été entendu par AIG le 31 août 2012. Il a alors expliqué qu'il s'efforçait de trouver une solution pour déplacer ses avions sur une autre plateforme et était, pour ce faire, en contact avec l'autorité russe de l'aviation civile qui devait certifier lesdits aéronefs. Il s'est engagé à remettre à AIG copie de la correspondance qu'il avait échangée dans ce contexte, dans un délai de deux mois. Le 31 octobre 2012, il n'avait pas produit la correspondance en question.

H.

Par décision du 29 novembre 2012, AIG a révoqué l'autorisation de stationner les deux aéronefs en question sur le tarmac de l'aéroport, lui a fixé un délai au 28 février 2013 pour procéder – ou faire procéder – à leur évacuation, lui a imparti un délai au 31 décembre 2012 pour lui soumettre le plan des dispositions prises et des mesure à prendre afin d'exécuter cette évacuation dans le délai susdit, l'a autorisé à accéder aux deux aéronefs en conformité avec les prescriptions en vigueur sur la plateforme et, plus spécialement, moyennant le recours à un agent d'assistance, a prescrit que toute éventuelle opération de maintenance ou de démontage interviendrait en conformité avec ces prescriptions, moyennant recours à un mécanicien dûment habilité et en présence d'un agent d'assistance et à condition que ces opérations soient couvertes par un certificat d'assurance valable. Il s'est réservé, en cas de non-respect de l'échéance du 28 février 2013, de faire procéder à l'exécution de cette décision aux frais de A._____. Il a attiré l'attention de ce dernier sur les conséquences pénales de l'inobservation de cette décision et a retiré préventivement l'effet suspensif à tout éventuel recours. Par décision séparée du même jour, AIG a prononcé que A._____ lui devait Fr. 6'870.80, plus intérêt à 5 % l'an, en paiement des redevances de stationnement échues, et que dite décision valait titre de mainlevée définitive sitôt son entrée en force.

I.

Le 15 janvier 2013, A._____, par l'entremise de sa mandataire, interjette recours par devant le Tribunal administratif fédéral contre ces deux prononcés concluant à leur annulation. Concernant la révocation de l'autorisation de stationner, il conclut également à la restitution de l'effet suspensif. Sur le fond, il se prévaut du principe de la bonne foi, les délais impartis étant selon lui impossibles à respecter, du principe de la confiance et invoque que la décision en question est contraire au droit, arbitraire et insuffisamment motivée. S'agissant de la décision portant sur les redevances de stationnement, il fait valoir que la motivation serait insuffisante, ce qui constituerait une violation du droit d'être entendu. La décision en question serait en outre dépourvue de base légale et arbitraire.

J.

AIG et A._____ sont successivement invités à s'exprimer sur la requête relative à la restitution de l'effet suspensif, ce qu'ils ont fait le 25 janvier 2013, le 8 février 2013 et encore le 14 février 2013. Par décision incidente du 20 février 2013, le Tribunal administratif fédéral restitue l'effet suspensif au recours, dans la mesure où celui-ci concerne certains chiffres du dispositif de la décision portant sur la révocation de l'autorisation de stationner, dont en particulier l'ordre d'évacuer les deux aéronefs jusqu'au 28 février suivant.

K.

Dans ses mémoires de réponse du 1^{er} mars 2013, AIG conclut au rejet des recours et à la condamnation de A._____ au paiement en sa faveur de Fr. 8'821.30, somme représentant les redevances de stationnement échues au 28 février 2013, intérêts compris.

L.

Le 23 septembre 2013, la mandataire du recourant avise le Tribunal qu'elle ne représente plus le recourant. Le 17 octobre 2013, AIG informe le Tribunal du fait que le recourant a évacué de l'enceinte aéroportuaire l'un des deux aéronefs en date du 10 octobre 2013. S'agissant du second aéronef, il n'apparaît en revanche pas que le recourant entende lui réserver un sort identique, ses attaches au sol ayant été renforcées et certaines parties emballées pour la période hivernale. AIG ajoute s'être heurté à l'attitude imprévisible et contradictoire du recourant lors de l'évacuation du premier aéronef, ce qui exclut un règlement amiable du litige. Le 24 octobre 2013, le Tribunal communique ce courrier au recourant et l'invite à se déterminer à son sujet, possibilité que le recourant n'a pas saisie. Le 19 février 2014, les parties sont invitées à présenter d'éventuelles obser-

ventions finales jusqu'au 4 mars suivant. Le 21 février 2014, AIG indique que le second aéronef continue d'occuper une place de stationnement, de sorte que le litige subsiste à cet égard. S'agissant des redevances de stationnement, le recourant demeure débiteur de 14'132 fr. 60 envers AIG, selon relevé daté du 21 février 2014. Le recours doit donc être rejeté s'agissant du paiement des redevances visées dans la décision attaquée, AIG se réservant le droit de rendre une nouvelle décision concernant les redevances ultérieures. De son côté, le recourant ne s'est pas déterminé. Le 6 mars 2014, AIG remet au Tribunal copie de la décision de l'OFAC du 3 mars 2014, révoquant l'autorisation concédée au recourant le 12 février précédent d'utiliser, avec son second aéronef encore stationné à l'aéroport international de Genève, l'espace aérien suisse dans la période comprise entre le 7 février et le 30 avril 2014.

M.

Le 19 mars 2014, le Tribunal administratif fédéral requiert d'AIG qu'il produise les éventuels documents écrits qui auraient été établis pour autoriser le recourant à stationner ses deux aéronefs dans son enceinte ainsi que l'accord-cadre évoqué dans les différentes écritures. Le 25 mars 2014, AIG produit l'accord-cadre en question en précisant qu'il l'avait dénoncé, vis-à-vis du recourant, avec effet au 30 juin 2011 et qu'il n'existe pas de pièces écrites formalisant l'utilisation de places sises dans son enceinte aux fins de stationnement des aéronefs du recourant.

N. Les autres faits déterminants seront évoqués ci-après dans les considérants en droit.

Droit :

1.

1.1 D'après l'art. 24 de la loi de procédure civile fédérale du 4 décembre 1947 (PCF, RS 273) en relation avec l'art. 4 de la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative (PA, RS 172.021), il y a lieu de réunir en une seule procédure des recours qui présentent une étroite unité dans le contenu de leur état de fait et dans lesquels se posent en outre les mêmes questions de droit ou des questions de droit similaires (cf. ANDRÉ MOSER/MICHAEL BEUSCH/LORENZ KNEUBÜHLER, *Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht*, 2^{ème} éd., Bâle 2013, ch. 3.17). Une telle solution répond en effet à un souci d'économie de procédure et correspond à l'intérêt de toutes les parties (ATF 133 IV 217 consid. 1, 131 V 224 consid. 1; voir aussi les arrêts du Tribunal administratif fédéral A-1275/2011 du 20 septembre 2012 consid. 1, A-1656/2006 et A-1659/3006

du 19 mars 2009 consid. 1.3). Dans le cas présent, il s'avère que l'autorité inférieure a rendu deux décisions, contre lesquelles le recourant a interjeté deux recours distincts. Cela étant, les deux affaires concernent les mêmes parties et l'état de fait à la base de ces deux prononcés présente une étroite connexité, à mesure qu'il s'agit dans les deux cas d'aéronefs appartenant au recourant qui sont stationnés dans l'enceinte aéroportuaire d'AIG. Certes, les questions de droit ne sont pas identiques, dans le sens qu'il s'agit dans un cas d'une problématique de *redevances de stationnement* et dans l'autre de *l'autorisation de stationner* elle-même. Toutefois, elles sont connexes et se laissent plus aisément traiter dans le cadre d'un seul arrêt. Partant, par souci d'économie de procédure, il convient de réunir les causes A-213/2013 et A-234/2013 sous un seul numéro de dossier (A-213/2013).

1.2

1.2.1

Le Tribunal administratif fédéral examine d'office la recevabilité des recours qui lui sont soumis (ATAF 2007/6 consid.1; arrêt du Tribunal administratif fédéral B-4767/2012 du 29 juillet 2013 consid. 1). Aux termes de l'art. 33 de la loi du 17 juin 2005 sur le Tribunal administratif fédéral (LTAF, RS 173.32), le recours est recevable contre des décisions émanant d'autorités ou d'organisations extérieures à l'administration fédérale *pour autant* qu'elles statuent dans l'accomplissement de tâches de droit public que la Confédération leur a confiées (let. h). A teneur de l'art. 31 LTAF, le recours est recevable contre des décisions au sens de l'art. 5 PA. Sont considérées comme des décisions au sens de l'art. 5 al. 1 PA les mesures prises par les autorités dans des cas d'espèce, fondées sur le droit public fédéral (ou qui auraient dû se fonder sur le droit fédéral; cf. ATF 117 Ib 399 consid. 1a) et ayant pour objet de créer, modifier ou annuler des droits ou des obligations (let.a); de constater l'existence, l'inexistence ou l'étendue de droits ou d'obligations (let. b); de rejeter ou de déclarer irrecevables des demandes tendant à créer, modifier, annuler ou constater des droits ou obligations (let.c). L'on ne saurait parler de décision fondée sur le droit public fédéral lorsqu'une norme fédérale doit simplement être observée ou appliquée, mais uniquement lorsque le droit public fédéral constitue le – ou l'un des – *fondements* sur lequel la décision repose dans le cas d'espèce (ATF 117 Ib 399 consid. 1a, 112 V 113 consid. 2d).

1.2.2 En l'occurrence, il apparaît que le Tribunal administratif fédéral est saisi de deux recours dont l'un est dirigé contre une "décision" d'AIG portant en substance sur l'interdiction de stationner deux aéronefs dans l'enceinte de l'aéroport de Genève et l'autre contre une "décision" d'AIG prononçant en particulier que le recourant est débiteur envers lui d'un certain

montant à titre de taxes de stationnement de ses deux aéronefs. Il se pose ainsi la question de savoir si les actes attaqués sont des décisions fondées sur le droit public fédéral (art. 5 al. 1 PA) émanant d'autorités ou organisations extérieures à l'administration fédérale, statuant dans l'accomplissement de tâches de droit public que la Confédération leur a confiées (art. 33 let. h LTAF). Le Tribunal se doit de trancher cette question d'office, qu'elle soit ou non litigieuse (cf. infra consid. 1.2.1).

1.2.2.1 Les *caractéristiques matérielles* des prononcés attaqués leur confèrent rang de décisions au sens de l'art. 5 PA, puisqu'ils imposent au recourant certaines obligations, plus précisément celle d'évacuer ses aéronefs et de payer les redevances de stationnement en souffrance. *Formellement*, ces prononcés en revêtent par ailleurs également les caractéristiques. L'*entité* dont émanent les deux prononcés en question, à savoir AIG, est une entreprise de droit public inscrite au registre du commerce de Genève depuis le 17 août 1994, bénéficiant d'une concession d'exploitation (cf. art. 36a de la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation [LA, RS 748.0]), laquelle a été renouvelée le 31 mai 2001 par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) pour une durée de 50 ans. Dite concession porte sur l'exploitation d'un aéroport destiné au trafic national, international et intercontinental et impose à AIG de rendre l'aéroport accessible à tous les aéronefs autorisés à opérer en trafic national et international selon les termes du règlement d'exploitation qui précise les modalités du déroulement du trafic. Il apparaît ainsi qu'AIG constitue une organisation extérieure à l'administration fédérale, susceptible de rendre des décisions dans l'accomplissement de tâches de droit public que la Confédération lui a confiées. En effet, le concessionnaire se voit attribuer – avec l'octroi de la concession – les compétences souveraines qui lui sont nécessaires à l'exécution de la tâche qui lui a été confiée (ATF 129 II 338 consid. 2.3.1). Ceci ne signifie toutefois pas qu'AIG puisse statuer par voie de décision à tout propos (voir, dans ce sens, l'arrêt du Tribunal administratif fédéral A-137/2008 du 21 août 2008 consid. 5.2), cette faculté ressortant à l'exercice de la puissance publique et n'étant pas ouverte par la loi dans tous les cas (ATF 115 V 375 consid. 3b; FRITZ GYGI, Bundesverwaltungsrechtspflege, 2^{ème} éd., 1983, p. 43); encore faut-il que le prononcé se fonde sur le droit public fédéral et s'inscrive "*dans l'accomplissement de tâches de droit public que la Confédération lui a confiées*", soit en d'autres termes que cette faculté ait été déléguée au concessionnaire par le droit fédéral (cf. BLAISE KNAPP in: Mélanges Henri Zwahlen, Lausanne 1977 p. 363 ss; PIERRE MOOR, Droit administratif, vol. III, L'organisation des activités administratives de l'Etat, Berne 1992, p. 105 et 125).

Pour délimiter le droit public du droit privé, le Tribunal fédéral s'appuie sur diverses théories (cf. arrêt du Tribunal fédéral 2C_561/2010 du 28 juillet 2011 consid. 1.1) : selon *la théorie des intérêts*, les normes juridiques ainsi que les rapports de droit dont elles sont le fondement relèvent du droit public ou du droit privé selon qu'elles sauvegardent exclusivement ou principalement l'intérêt public ou les intérêts privés, notamment dans ce dernier cas en réduisant les inégalités entre cocontractants par une protection accrue de la partie la plus faible (cf. HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, *Allgemeines Verwaltungsrecht*, 6^{ème} éd., Zurich/St.Gall 2010, n° 257 p. 57); selon la théorie dite *fonctionnelle*, les normes juridiques ressortissent au droit public lorsqu'elles règlementent la réalisation de tâches publiques ou l'exercice d'une activité publique; selon la théorie de la *subordination*, les rapports dans lesquels une partie est supérieure à l'autre en fait ou en droit relèvent du droit public, alors que ceux où les parties traitent d'égal à égal à tous points de vue relèvent du droit privé; enfin, la théorie dite *modale* attribue une norme à l'un ou l'autre droit selon que sa violation entraîne une sanction relevant du droit privé (par exemple, nullité d'un acte juridique) ou une sanction relevant du droit public (par exemple, révocation d'une autorisation). Aucune ne l'emporte a priori sur les autres (cf. ATF 132 V 303 consid. 4.4; arrêts du Tribunal fédéral 2C_561/2010 du 28 juillet 2011 consid. 1.1, 2C_58/2009 du 4 février 2010 consid. 1.2 et les réf. citées).

Il s'agit ainsi d'examiner, dans le cas d'espèce, si l'on se trouve en présence de prononcés qui se *fondent* sur le droit public fédéral et s'inscrivent "*dans l'accomplissement de tâches de droit public que la Confédération a confiées*" à AIG.

1.2.2.2 S'agissant tout d'abord de la *possibilité concédée à un particulier – tel que le recourant – d'utiliser une place de stationnement pour aéronef*, il convient de se demander si elle repose sur le droit public fédéral, respectivement s'il s'agit d'une *tâche de droit public* qui aurait été déléguée par la Confédération à AIG.

D'après la théorie dite *fonctionnelle*, cette problématique s'analyse comme suit. Selon l'art. 36a al. 2 deuxième phrase LA (cf. également art. 10 al. 1 de l'ordonnance du 23 novembre 1994 sur l'infrastructure aéronautique [OSIA, RS 748.131.1]), le concessionnaire doit *mettre à disposition des usagers une infrastructure répondant aux impératifs d'une exploitation sûre et rationnelle*. Certes, il n'est pas d'emblée évident de savoir ce que recouvre exactement le terme d'infrastructure. Le Tribunal de céans retient cependant que ce concept englobe les places de stationnement

destinées aux aéronefs. En effet, d'une part, il va de soi que l'aéroport concessionnaire ne saurait être totalement dépourvu de places de stationnement. L'on concevrait mal que tel soit le cas alors que la loi prescrit que – sous réserve des exceptions fixées par le Conseil fédéral – les aéronefs ne peuvent décoller ou atterrir *que* sur des aérodromes (art. 8 al. 1 LA); logiquement, ils doivent ainsi pouvoir y stationner. Lesdites places sont donc *essentiels* à l'exploitation de l'aéroport concessionnaire, respectivement au respect de l'obligation qui lui incombe de se rendre accessible à tous les appareils du trafic intérieur et du trafic international (sous réserve des restrictions édictées dans le règlement d'exploitation; cf. art. 36a al. 2 2^{ème} phrase LA). Partant, il faut en déduire que la mise à disposition de places de stationnement pour aéronefs est fondée sur le droit public fédéral.

La théorie de *la subordination* aboutit aux mêmes conclusions. De manière générale, l'exploitation de l'aérodrome n'est pas laissée au libre arbitre de l'exploitant : d'une part, aux termes de l'art. 36a al. 1 LA, une *concession* – octroyée par le DETEC – est requise pour l'exploitation de tout aérodrome ouvert à l'aviation publique (aéroport); d'autre part, aux termes de l'art. 36c al. 1 LA, l'exploitant doit édicter un *règlement d'exploitation*, lequel (al. 2) fixe les modalités concrètes de l'exploitation et doit notamment définir (let. a) l'organisation de l'aérodrome, ainsi que (let. b) les procédures d'approche et de départ, de même que les prescriptions particulières pour l'utilisation de l'aérodrome. Dit règlement est soumis à l'approbation de l'OFAC (art. 36c al. 3 LA). Il doit respecter les prescriptions édictées par le Conseil fédéral, sur la base de la délégation de l'art. 36 al. 1 LA. Si l'on considère plus particulièrement la mise à disposition par l'exploitant de places de stationnement pour aéronefs, ici en cause, il faut observer que celle-ci n'est pas laissée au gré du marché. L'utilisateur ne peut pas en négocier librement les conditions, puisque – d'une part – celles-ci doivent s'inscrire dans le cadre des dispositions légales, réglementaires et du règlement d'exploitation et – d'autre part – elles sont destinées à s'appliquer dans la même mesure à tous les utilisateurs d'une même catégorie (cf. MARC PATRICK STREIT, Grundlagen und Ausgestaltung von Flughafenengebührer im schweizerischen Recht, Berne 2005, p. 85 s. ch. 4.4.1). La tarification et la perception des redevances aéroportuaires – dont celles liées au stationnement d'aéronefs – fait d'ailleurs l'objet d'une ordonnance topique (cf. ordonnance du 25 avril 2012 sur les redevances aéroportuaires, RS 748.131.3), laquelle précise que leur calcul est soumis au respect du *principe de la couverture des coûts* (art. 21) applicable aux contributions publiques et les réglementations tarifaires à *l'approbation de l'OFAC* (art. 6 et 7; voir également infra consid. 1.2.2.3).

Le fait que l'initiative de la location d'une place de stationnement revienne à l'utilisateur n'y change rien. Cette mise à disposition n'en relève pas moins du droit public.

La théorie dite *modale* conduit au même résultat, si l'on considère que le non-paiement des redevances de stationnement d'aéronefs est susceptible d'entraîner une conséquence telle que l'interdiction de décoller, voire la révocation de l'autorisation de stationner, soit des sanctions de droit public (cf. infra consid. 3.2.3).

La jurisprudence du Tribunal fédéral conforte cette conclusion. Appelé à trancher la question de savoir sur quelle base les droits d'usage d'un aéroport sont octroyés ou refusés, le Tribunal fédéral a exposé que la compétence fédérale (cf. art. 37^{ter} de la constitution fédérale du 29 mai 1874 [aCst., RS 1 3] et art 87 de la constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 [Cst., RS 101]) englobe non seulement celle de régler le trafic aérien, mais également celle de mettre sur pied des dispositions relatives aux installations au sol *nécessaires* pour l'exploitation dudit trafic. Ainsi, la loi sur l'aviation règle, au chapitre 3 du titre premier, l'organisation au sol. Dans la mesure où l'aéroport sert au trafic aérien public ("öffentlichen Luftverkehr"), par opposition aux champs d'aviation ("Flugfelder"), il sert en premier lieu à l'accomplissement de tâches de droit public de la Confédération qui lui sont transmises par le biais de la concession. Comme – sous réserve de certaines exceptions définies par le Conseil fédéral – les avions ne peuvent décoller et atterrir que sur des aéroports, ceux-ci ont l'obligation de pourvoir aux aménagements nécessaires. Au surplus, la Confédération impose à l'aéroport – tant dans la loi que dans la concession octroyée – l'obligation de garantir l'accès aux utilisateurs externes. Le refus de donner accès constitue ainsi une *décision* fondée sur le droit public fédéral susceptible de recours (cf. ATF 117 Ib 399 consid. 1). Certes, il s'agissait dans cette affaire de droits d'usage relatifs à l'exploitation d'une base d'hélicoptères et non de places de stationnement pour aéronefs. Cela étant, les considérations du Tribunal fédéral valent *mutatis mutandis* dans le présent cas. Ceci implique que la mise à disposition de surfaces destinées au stationnement des avions constitue une tâche de droit public que la Confédération confie au concessionnaire, à savoir ici AIG, puisque ces places de stationnement font parties des installations aéroportuaires *servant à assurer les vols* (art. 39 al. 1 LA), en ce sens qu'elles sont *nécessaires* pour permettre le trafic aérien (cf. sur le critère de nécessité, arrêt du Tribunal administratif fédéral A-137/2008 du 21 août 2008 consid. 5.4).

Il s'ensuit que – en retirant au recourant l'autorisation de stationner ses deux aéronefs dans l'enceinte de l'aéroport, respectivement en lui ordonnant de procéder à leur évacuation – AIG a pris une décision dans l'accomplissement de *tâches de droit public* qui lui ont été confiées par la Confédération. Une autre solution ne se concevrait d'ailleurs pas, si l'on considère que les *redevances dues pour le stationnement d'aéronefs* doivent être tranchées par décision lorsque le calcul en est contesté, ce qui résulte clairement de la loi (cf. infra consid. 1.2.2.3). Il n'est en effet pas concevable, dans le cadre d'un rapport d'échange, que prestation et contre-prestation soient fondées l'une sur le droit privé et l'autre sur le droit public.

1.2.2.3 S'agissant des *redevances de stationnement* d'aéronefs sur un aéroport, lesquelles font l'objet du second prononcé d'AIG, il faut pareillement se demander si cette rémunération relève du droit public ou du droit privé, respectivement si AIG a la possibilité de statuer par voie de décision – comme elle l'a fait – sur lesdites redevances.

Selon l'art. 36a al. 2 LA, le concessionnaire est autorisé à exploiter l'aéroport à titre commercial et, en particulier, à prélever des taxes. Plus précisément, aux termes de l'art. 39 LA, dans sa teneur en vigueur depuis le 1^{er} juin 2012 (RO 2011 1119), l'exploitant de l'aéroport peut percevoir des redevances pour l'utilisation des installations aéroportuaires servant à assurer les vols, y compris pour les contrôles de sécurité spécifiques à l'exploitation des aéronefs et pour l'accès à ces installations (al. 1). Selon l'alinéa 2, il statue par voie de décision lorsque le calcul des redevances est contesté. L'alinéa 3 indique que les catégories de redevances sont notamment les suivantes : (let. a) redevances passagers; (let. b) redevances de sûreté; (let. c) redevances d'atterrissage; (let. d) redevances de stationnement; (let. e) redevances liées au bruit et à l'émission de substances nocives; (let. f) redevances d'utilisation des infrastructures centralisées; (let. g) redevances d'accès aux installations aéroportuaires.

Il apparaît ainsi que le législateur a spécifié que l'exploitant de l'aéroport statuait par voie de décision selon l'art. 5 PA en cas de litige concernant les redevances pour l'utilisation des installations aéroportuaires servant à assurer les vols (art. 39 al. 2 LA), parmi lesquelles les redevances de stationnement (art. 39 al. 3 LA). Le texte légal est à cet égard clair et ne requiert nulle interprétation. D'ailleurs, le message du Conseil fédéral relatif à cette disposition (FF 2009 4405 ss, 4445) exprime non moins clairement la volonté d'attribuer à l'exploitant de l'aéroport la possibilité de statuer par voie de décision sur la facturation des redevances en cas de

contestation. En outre, dans sa jurisprudence, le Tribunal administratif fédéral a reconnu que le titulaire d'une concession d'exploitation d'un aéroport – peu importe qu'il revête la forme d'une entité de droit public ou privé – est à cet égard une autorité au sens de l'art. 33 LTAF, soit en d'autres termes qu'il peut statuer par décision sur la perception de redevances (cf. arrêts du Tribunal administratif fédéral A-137/2008 du 21 août 2008 consid. 5.1 et A-4471/2007 du 30 juin 2008 consid. 6.4). La doctrine est du même avis (cf. TOBIAS JAAG, *Die schweizerischen Flughäfen : Rechtsgrundlagen, Organisation und Verfahren*, in *Rechtsfragen rund um den Flughafen*, Zürich 2004, p. 44; STREIT, *op. cit.*, p. 89). Si le Tribunal en a jugé ainsi s'agissant des redevances d'atterrissage, il doit en aller de même s'agissant des redevances de stationnement d'aéronefs qui constituent pareillement des *redevances aéroportuaires* au sens de l'art. 39 LA (plus précisément des redevances aéronautiques, au même titre que les redevances d'atterrissage, les redevances passagers ou les redevances de fret; cf. art. 1 al. 2 et 3 de l'ordonnance sur les redevances aéroportuaires).

Certes, le législateur a prévu que l'OFAC exerçait *la surveillance* sur l'établissement et la perception des redevances, parmi lesquelles les redevances de stationnement (cf. art. 39 al. 8 LA). Il ne faut toutefois pas en déduire que ce chapitre relève de la libre concurrence et que l'OFAC n'interviendrait qu'en cas d'infraction aux règles qui régissent celle-ci. En effet, d'une part, la loi consacre *le principe de la couverture des coûts* en ce sens que le produit des redevances ne doit pas excéder les frais attestés et une rémunération raisonnable du capital investi (art. 39 al. 5 LA; art. 21 de l'ordonnance sur les redevances aéroportuaires; FF 2009 4428, ch. 1.2.6.2). L'OFAC applique bien par analogie les dispositions de la loi fédérale du 20 décembre 1985 concernant la surveillance des prix (LSPR, RS 942.20), mais pas sur le chapitre de l'assiette des redevances qui est fixé dans la loi à l'art. 39 LA. D'autre part, le législateur a doublé ce système de surveillance d'une procédure d'approbation par l'OFAC sur demande expresse, ce "pour éviter des flous juridiques tant pour les aéroports que pour les usagers" (FF 2009 4427 ch. 1.2.6.1). Il est en effet prévu à l'art. 39 al. 8 LA, deuxième phrase, que l'OFAC approuve les redevances sur demande, en cas de litige entre l'exploitant de l'aéroport et les usagers. La demande ad hoc doit dans ce cas être adressée à l'OFAC par écrit dans les 30 jours à compter de la publication par l'aéroport des redevances concernées dans la Publication d'information aéronautique suisse (Aeronautical Information Publication, AIP Switzerland) (FF 2009 4446 ad art. 39-P; cf. également art. 46 de l'ordonnance sur les redevances aéroportuaires). L'OFAC doit alors rendre une décision, attaquable au

moyen des voies de recours ordinaires, laquelle conditionne l'entrée en vigueur des redevances contrôlées (FF 2009 4446 ad art. 39-P). Cette procédure d'approbation par l'OFAC ouvre la voie du recours au Tribunal administratif fédéral, sans pour autant exclure un recours auprès du même Tribunal contre les factures adressées par l'aéroport, cette seconde procédure étant expressément réservée (cf. FF 2009 4446 ad art. 39-P). Le Tribunal administratif fédéral peut donc être saisi d'un recours contre une décision de l'OFAC approuvant une réglementation tarifaire ou d'un recours contre une décision de l'exploitant de l'aéroport portant sur la facturation de redevances de stationnement d'aéronefs à un exploitant ou un propriétaire d'aéronef, comme dans la présente configuration de faits.

1.2.2.4 Partant, les deux prononcés attaqués se fondent bien sur le droit public fédéral et ont été pris par AIG dans l'accomplissement des tâches de droit public qui lui ont été confiées par la Confédération. Au surplus, un recours préalable à l'OFAC n'est pas prévu contre de semblables décisions, de sorte que les recours corrélatifs s'avèrent à cet égard recevables. A cela s'ajoute que ces recours ont été interjetés par le recourant – qui dispose de la légitimation active (art. 48 al. 1 PA) – dans les formes et les délais légaux (art. 50 et 52 PA).

Le Tribunal administratif fédéral peut dès lors entrer en matière.

1.3 *L'objet du litige* est double. Il porte *d'une part* sur le point de savoir si l'autorisation octroyée au recourant de stationner, en sa qualité de pilote et d'exploitant, ses deux aéronefs sur l'aéroport de Genève a été révoquée à bon droit par AIG le 29 novembre 2012 (respectivement si AIG avait le droit de lui imposer de procéder à leur évacuation et de respecter les différentes prescriptions relatives à l'accès à ses appareils, à leur maintenance, etc.). Il faut observer à cet égard que le recourant a procédé à l'évacuation de l'un de ses aéronefs (immatriculé RA-XXXX) en cours de procédure (le 10 octobre 2013; voir le courrier d'AIG au Tribunal de céans du 17 octobre 2013), de sorte qu'un litige subsiste uniquement pour le second aéronef, immatriculé RA-YYYY, lequel demeure à ce jour stationné dans l'enceinte de l'aéroport.

Il s'agit *d'autre part* de savoir si le recourant est tenu de payer le montant des redevances fixé par la (seconde) décision d'AIG du 29 novembre 2012 à 6'870 fr. 80, plus intérêts. Quand bien même AIG a fait savoir que le montant des redevances de stationnement arriérées se montait désormais à 14'132 fr. 60, intérêts non compris (cf. prise de position d'AIG du 21 février 2014 p. 2 in fine), il n'en demeure pas moins que le litige ne

saurait porter que sur le montant de 6'780 francs et intérêts, seul objet de la décision attaquée. Cet aspect n'a d'ailleurs pas échappé à AIG qui s'est réservée le droit de rendre une décision distincte relative aux redevances couvrant la période postérieure à celle qui a fait l'objet du prononcé entrepris (cf. prise de position d'AIG du 21 février 2014, p. 2 in fine).

Ces deux volets du litige seront successivement examinés ci-après (consid. 4 et 5).

2.

Devant le Tribunal administratif fédéral, le recourant peut invoquer la violation du droit fédéral, y compris l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation (art. 49 let. a PA), la constatation inexacte ou incomplète des faits pertinents (art. 49 let. b PA) ou l'inopportunité (art. 49 let. c PA; cf. également MOSER/ BEUSCH/ KNEUBÜHLER, op. cit., ch. 2.149; HÄFELIN/ MÜLLER/ UHLMANN, op. cit., ch. 1758 ss). Le Tribunal administratif fédéral constate les faits et applique le droit d'office, sans être lié par les motifs invoqués (art. 62 al. 4 PA) ni par l'argumentation juridique développée dans la décision entreprise (PIERRE MOOR/ETIENNE POLTIER, *Droit administratif*, vol. II, Berne 2011, p. 300 s.). La maxime inquisitoire doit cependant être relativisée par son corollaire, soit le devoir des parties de collaborer à l'établissement des faits (art. 13 PA), ainsi que par le droit des parties, compris dans le droit d'être entendu, de participer à la procédure et d'influencer la prise de décision (cf. ATF 128 II 139 consid. 2b, 120 V 357 consid. 1a). Le recourant doit ainsi renseigner le juge sur les faits de la cause, indiquer les moyens de preuve disponibles et motiver sa requête (art. 52 PA; cf. ATF 122 V 11 consid. 1b et 122 V 157 consid. 1a; arrêt du Tribunal administratif fédéral A-704/2012 du 27 novembre 2013 consid. 3.2; ALFRED KÖLZ/ISABELLE HÄNER/MARTIN BERTSCHI, *Verwaltungsverfahren und Verwaltungsrechtspflege des Bundes*, Zurich 2013, ch. 1135 s.).

3. Le recourant fait valoir une violation de son droit d'être entendu, en ce sens qu'AIG aurait rendu une décision insuffisamment motivée, grief qu'il convient d'examiner en premier lieu. En effet, le droit d'être entendu est une garantie constitutionnelle de nature formelle, dont la violation entraîne l'annulation de la décision attaquée, indépendamment des chances de succès du recours sur le fond (cf. ATF 127 V 431 consid. 3d/aa; arrêts du Tribunal fédéral 5A_263/2013 du 13 août 2013 consid. 2.1 et 5A_361/2013 du 11 juillet 2013 consid. 5.1; arrêts du Tribunal administratif fédéral A-704/2012 du 27 novembre 2013 consid. 6.3 et A-566/2012 du 24 janvier 2013 consid. 2.1.1).

3.1 Le droit d'être entendu, tel qu'il est garanti à l'art. 29 al. 2 Cst. et à l'art. 29 PA, impose notamment à l'autorité de *motiver clairement* sa décision, c'est-à-dire de manière à ce que l'intéressé puisse se rendre compte de la portée de celle-ci et l'attaquer en connaissance de cause, respectivement afin que l'autorité de recours puisse exercer son contrôle (ATF 134 I 83 consid. 4.1, 133 III 439 consid. 3.3; arrêt du Tribunal administratif fédéral A-3534/2012 du 7 octobre 2013 consid. 4.4.2). La motivation doit permettre de suivre le raisonnement adopté, même si l'autorité n'est pas tenue d'exprimer l'importance qu'elle accorde à chacun des éléments qu'elle cite; il suffit qu'elle mentionne, au moins brièvement, les motifs qui l'ont guidée et sur lesquels elle a fondé la décision. L'autorité ne doit ainsi pas se prononcer sur tous les moyens des parties; elle peut se limiter aux questions décisives (ATF 137 II 266 consid. 3.2, 136 I 229 consid. 5.2; ATAF 2009/35 consid. 6.4.1; arrêt du Tribunal administratif fédéral A-3534/2012 du 7 octobre 2013 consid. 4.4.2). La PA ne contient pas d'exigence particulière sur le contenu ou la longueur de la motivation qui vont dépendre du cas particulier. Ainsi, plus le pouvoir d'appréciation laissé à l'autorité est grand, plus l'atteinte aux libertés fondamentales est grande, ou plus l'affaire est complexe, et plus la motivation de la décision devra être circonstanciée (ATF 112 Ia 107 consid. 2; arrêt du Tribunal administratif fédéral A-4307/2010 du 28 février 2013 consid. 5.2.4).

3.2 En l'espèce, selon les explications du recourant, les deux décisions attaquées lui imposeraient des obligations, notamment de nature pécuniaire, sans indiquer clairement quelle loi il aurait violé. Elles seraient ainsi insuffisamment motivées. Le Tribunal de céans ne partage toutefois pas cet avis. S'agissant du prononcé relatif à la révocation de l'autorisation de stationner, celui-ci totalise 11 pages dans lesquelles AIG a exposé par le menu les faits qu'il estimait pertinents, le droit applicable et la manière dont ce dernier s'appliquait aux faits. A sa lecture, l'on saisit sans peine que la révocation est intervenue suite à différentes contraventions, notamment celles pour lesquelles il a été dénoncé à l'OFAC (ch. 15.4 ss) et celle qui a entraîné le dépôt par AIG d'une plainte pénale pour violation de domicile (ch. 15.7), auxquelles s'ajoute le non-paiement des redevances de stationnement. N'est pas non plus indifférent le fait que les deux aéronefs ne remplissent pas les conditions pour voler, en ce sens qu'ils sont dépourvus de certificats de navigabilité et de couverture d'assurance valables. Il importe peu de savoir quel poids revêt isolément chacun de ces éléments. Il suffit de savoir que, à tout le moins considérés tous ensemble, ils justifient aux yeux de l'intimée la révocation litigieuse. S'agissant en outre de la décision relative aux redevances de stationnement, celle-ci ne comporte pas moins de 9 pages au travers desquelles les mo-

tifs sur lesquels AIG s'est fondée se laissent aisément appréhender. Il appert ainsi qu'AIG a dénoncé vis-à-vis du recourant l'accord-cadre sur les tarifs spéciaux pour redevances aéroportuaires avec effet au 30 juin 2011, à mesure que ses aéronefs étaient dépourvus de certificats de navigabilité et de couverture d'assurance valables. Ceci a eu pour conséquence que AIG lui a réclamé des redevances calculées au plein tarif, à compter de cette dénonciation. Le montant réclamé par AIG au recourant constitue en définitive la différence entre le tarif préférentiel auquel prétend le recourant et celui que AIG lui a appliqué dès la dénonciation précitée. Au surplus, les dispositions légales et réglementaires pertinentes sont évoquées au ch. II du prononcé entrepris. Il n'y a dès lors pas de violation du droit d'être entendu du recourant.

4.

S'agissant de la *révocation de l'autorisation de stationner* l'aéronef du recourant dans l'enceinte d'AIG, le Tribunal évoquera les règles légales pertinentes avant d'en tirer les conséquences utiles dans le cas d'espèce.

4.1 La relation administrative peut être réglée soit par voie conventionnelle, c'est-à-dire par le biais d'un *contrat de droit administratif* – du moins lorsque la loi ne l'exclut pas formellement – ce qui présuppose que les parties s'entendent sur les éléments essentiels du contrat, ou soit de manière unilatérale, par *décision*. Une décision administrative – et l'autorisation en est une (cf. BLAISE KNAPP, Précis de droit administratif, 4^{ème} éd., Bâle 1991, p. 290 ch. 1371; THIERRY TANQUEREL, Manuel de droit administratif, Genève/Zurich/Bâle 2011, p. 292 ch. 855; PIERRE TSCHAN-NEN/ULRICH ZIMMERLI/MARKUS MÜLLER, Allgemeines Verwaltungsrecht, 3^{ème} éd., Berne 2009, p. 396 ch. 1) – peut être révoquée dans différents cas de figure (cf. ATF 121 II 273 consid. 1a/aa, 119 la 305 consid. 4c, 115 lb 152 consid. 3°, 109 lb 246 consid. 4b). Il faut distinguer la *remise en cause de sa validité* dès son origine ou la *survenance de faits nouveaux* qui peut conduire à révoquer une décision (infra consid. 3.1.1). En outre, une décision peut cesser de déployer ses effets à titre de *sanction de la violation de la loi* (cf. KNAPP, op. cit., ch. 1224 s.; infra consid. 3.1.2).

4.1.1 Les décisions administratives dotées de l'autorité de la chose décidée doivent, en principe, être révoquées lorsqu'elles sont affectées d'un *vice*, soit d'une *erreur de droit ou de fait* (cf. ATF 100 lb 97, 100 lb 302, 103 lb 206, 103 lb 244, 105 la 316, 105 II 141). Cela étant, le Tribunal fédéral considère que la révocation ne doit pas avoir des conséquences disproportionnées pour le destinataire, par rapport aux exigences du respect du droit objectif. Il convient d'appliquer les principes de la *propor-*

tionnalité et de la bonne foi en plus de celui de la légalité. Ainsi, la sécurité juridique, donc le maintien de la décision, l'emporte en principe dans les cas suivants : lorsque la décision a conféré à son destinataire des droits subjectifs opposables à l'Etat (ATF 105 II 141), lorsqu'elle a été prise à la fin d'une procédure complexe qui a permis un examen complet du droit et des faits ou lorsque le destinataire a fait usage des facultés que lui reconnaît la décision (par ex. décisions qui ont des effets continus ou périodiques; cf. ATF 127 II 306 consid. 7a, 121 II 273 consid. 1a; KNAPP, op. cit., p. 272 ch. 1282 s.), à moins que la révocation ne soit commandée par un intérêt public particulièrement important. A l'inverse, les exigences de la sécurité du droit peuvent être prioritaires même lorsqu'aucune de ces trois hypothèses n'est réalisée (cf. arrêts du Tribunal fédéral 1C_125/2012 et 1C_137/2012 du 30 octobre 2012 consid. 3.1, 1C_355/2010 du 19 novembre 2010 consid. 5.1 et 2A.737/2004 du 30 mars 2005 consid. 3.4 in Pra 2006 n° 26 p. 184). Dans tous les cas, l'administré doit être de bonne foi : celui qui a agi dolosivement ou violé ses obligations en induisant l'administration en erreur au moment de demander l'autorisation litigieuse ne saurait en principe s'opposer à la révocation, à moins que cette mesure ne soit contraire au principe de la proportionnalité (ATF 93 I 390 consid. 2).

Outre le cas des décisions viciées, une décision valable à l'origine peut devoir être révoquée notamment lorsque *les faits qui ont permis son adoption changent*; elle cesse en effet d'être conforme à la loi lorsque les faits qui correspondaient aux conditions légales à l'origine se sont modifiés de telle sorte que la même décision ne pourrait plus être prise si elle devait être adoptée dans la situation nouvelle (cf. KNAPP, op. cit., p. 277 ch. 1310 s.). En règle générale, lorsque les faits cessent de satisfaire aux conditions légales, la décision ne saurait être maintenue pour l'avenir, alors même que ses effets passés sont maintenus puisqu'elle était valable et qu'elle a valablement déployé ses effets. Cela étant, si le retour au respect de la condition légale dépend d'un acte du destinataire de la décision, une révocation ne sera valable qu'après que l'intéressé ait été entendu et ait eu l'occasion de rétablir une situation conforme au droit, au moins s'agissant de décisions formatrices favorisantes, qu'elles aient des effets instantanés, aient créé une situation de fait durable ou qu'elles aient des effets continus ou périodiques (cf. ATF 103 Ib 352; KNAPP, op. cit., p. 278 ch. 1319). Pour les décisions ayant des effets continus ou périodiques, la révocation devrait être de règle pour l'avenir, dans la mesure où la condition légale à laquelle il n'est plus satisfait constitue, manifestement, l'une de celles dont le respect continu et persistant est une condi-

tion essentielle de la validité de la décision (ATF 93 I 675; KNAPP, op. cit., p. 279 ch. 1325).

La révocation exige une *pesée des intérêts* mettant en balance l'intérêt de la sécurité du droit et les intérêts justifiant une modification (cf. ATF 137 I 69, 135 V 215, 127 II 306 consid. 7a; arrêt du Tribunal fédéral 1C_397/2010 du 20 décembre 2010 consid. 5.1; TANQUEREL, op. cit., p. 322 ch. 944). Dans ce contexte, on observera en particulier les principes de la proportionnalité (voir concernant ce principe, arrêt du Tribunal administratif fédéral A-3534/2012 du 7 octobre 2013 consid. 8.3.1) et de la bonne foi.

4.1.2 Dans le cas où la révocation intervient à titre de *sanction* du non-respect par son bénéficiaire des obligations légales, réglementaires ou fixées par la décision elle-même qui lui incombent (cf. TANQUEREL, op. cit., p. 325 ch. 952), c'est *la violation de la loi* qui justifie le retrait des avantages administratifs précédemment conférés, mais dont l'administré a fait un usage contraire à l'ordre ou à l'intérêt publics (cf. KNAPP, op. cit., p. 355 ch. 1682). Une sanction ou une mesure administrative est infligée s'il est démontré que le contrevenant a commis une faute, soit s'il a agi intentionnellement ou n'a pas pris les mesures qu'une personne raisonnable aurait pu ou dû prendre dans les circonstances, ou encore s'il ne s'est pas abstenu d'agir, alors qu'il savait ou aurait dû savoir qu'il ne possédait pas les connaissances requises (cf. KNAPP, op. cit., p. 356 ch. 1687).

4.2 En l'espèce, AIG a autorisé le recourant dès juillet 2007, respectivement dès septembre 2008, à stationner deux aéronefs dans son enceinte, aux places dédiées à cet effet, contre paiement des redevances correspondantes (étant précisé qu'un seul de ces aéronefs y demeure encore stationné). Certes, cette autorisation n'a pas été formalisée par écrit, ainsi que AIG l'a confirmé (cf. détermination du 25 mars 2014). Ceci ne change toutefois rien à sa nature intrinsèque. Sur le plan des caractéristiques matérielles, il s'agit en effet d'une décision, indépendamment des aspects formels, lesquels ne sont pas déterminants (cf. ci-avant ATF 133 II 450 consid. 2.1; arrêts du Tribunal administratif fédéral A-4013/2007 du 22 décembre 2008 consid. 4.1.2 et A-8595/2007 du 21 avril 2008 consid. 2). D'ailleurs, une décision peut, suivant les circonstances, intervenir de manière orale (cf. TANQUEREL, op. cit., p. 280-281) et aucune des parties ne prétend, dans le cas présent, que cette autorisation ne soit pas intervenue. Le retrait de ladite autorisation, prononcé dans la décision attaquée, doit être examiné sous l'angle de la révocation d'une décision. Il y a dès lors lieu de déterminer si cette révocation est justifiée et de procéder à

une *pesée des intérêts en présence* destinée à évaluer la proportionnalité de cette mesure.

4.2.1 Aucun élément, si ce n'est éventuellement le fait que les aéronefs n'aient jamais utilisé l'espace aérien depuis leur arrivée, ne permet a priori de retenir que la décision d'autoriser le recourant à stationner ses aéronefs dans l'enceinte d'AIG ait été viciée dès l'origine. C'est bien plutôt sous l'angle des *faits nouveaux subséquents* qu'il y a lieu d'examiner la révocation de cette décision.

4.2.2 En effet, il apparaît que les aéronefs ne disposent plus de certificats de navigabilité valables dès décembre 2008 et que les assurances afférentes sont échues depuis le 31 mai 2008 – pour le premier appareil – et depuis le 10 janvier 2009 pour le second, seule demeurant en vigueur une couverture d'assurance responsabilité civile limitée. Ceci implique qu'ils n'étaient plus autorisés à faire mouvement sur l'aéroport de Genève (cf. courrier d'AIG au recourant du 11 mai 2011, sous pièce n° 1 du dossier d'AIG). Cette carence n'est pas nécessairement sans effet sur l'autorisation de stationnement : en effet, compte tenu des capacités notoirement restreintes de l'aéroport, celles-ci ne sauraient en principe servir aux fins de stockage d'aéronefs qui ne satisfont durablement pas aux conditions leur permettant de faire mouvement, d'accéder aux pistes et d'emprunter l'espace aérien. Il n'est toutefois pas crucial de trancher cet aspect, dans la mesure où d'autres éléments justifient la révocation litigieuse (cf. infra consid. 3.2.4).

4.2.3 Il apparaît également que le recourant n'a plus payé l'intégralité des redevances de stationnement pour ses deux aéronefs à partir de juillet 2011 (cf. s'agissant du bien-fondé du montant de ces redevances, infra consid. 4.2). Le recourant a été informé à de très nombreuses reprises de l'existence d'un arriéré et sommé de l'acquitter (cf. notamment le courrier d'AIG du 10 février 2012 sous pièce n°3 du dossier d'AIG relatif aux redevances de stationnement, le courrier d'AIG du 20 avril 2012 sous pièce n° 5 du dossier d'AIG relatif aux redevances de stationnement, le courrier d'AIG du 25 mai 2012 sous pièce n° 31 du dossier d'AIG et le courrier d'AIG du 16 juillet 2012 sous pièce n° 36 du dossier d'AIG, le fax d'AIG du 17 août 2012 sous pièce n° 38 du dossier d'AIG). Malgré diverses mises en demeure (cf. pièces réunies sous n° 12 du dossier d'AIG relatif aux redevances de stationnement), le recourant ne s'en est pas acquitté. Si l'on retient que l'autorisation était octroyée moyennant paiement de la redevance périodique correspondante, le non paiement serait de nature à justifier la révocation de ladite autorisation.

Il sied toutefois de rappeler qu'en vertu de l'art. 23 PA, l'autorité qui impartit un délai doit signaler en même temps les conséquences de l'inobservation du délai; en cas d'inobservation, seules ces conséquences entrent en ligne de compte. Or, en l'occurrence, les mises en demeure précitées ont été adressées au recourant avec l'avertissement qu'à défaut de paiement, ses aéronefs ne pourraient à l'avenir décoller de l'aéroport, que son compte serait fermé et ne pourrait être ré-ouvert qu'après remise d'une garantie bancaire ou dépôt d'une caution. Il n'est ainsi pas certain que le recourant ait été dûment averti par AIG de la possible révocation de l'autorisation de stationnement, en cas de non-paiement des redevances à l'échéance fixée. Il n'est toutefois pas nécessaire de trancher cette question, la révocation de l'autorisation de stationnement étant en définitive justifiée pour d'autres motifs (cf. infra consid. 3.2.4).

4.2.4 Le recourant a enfreint deux interdictions signifiées par AIG les 11 août et 21 octobre 2011.

Le 14 septembre 2010, le souffle généré lors de la mise en route de l'un de ses deux aéronefs en position de stationnement avait occasionné des dégâts à un autre aéronef, stationné derrière cet appareil. A la suite de cet incident, AIG a indiqué au recourant, le 11 mai 2011, qu'il lui appartenait d'obtenir une autorisation préalable à toute mise en route des moteurs (cf. pièce n° 1 du dossier d'AIG). Peu après, le 5 août 2011, les turbulences provoquées lors d'un nouvel essai-moteur ont eu pour effet de faire bouger les ailes du même aéronef stationné derrière celui du recourant. Suite à ce deuxième incident, AIG a interdit au recourant toute nouvelle mise en route des moteurs à l'emplacement où étaient stationnés ses aéronefs (cf. courrier du 11 août 2011 sous pièce n° 2 du dossier d'AIG). Le recourant a passé outre et procédé le 18 octobre 2011 à une mise en marche d'au moins l'un des deux aéronefs à sa place de stationnement. AIG a dénoncé ces faits à l'OFAC, lequel a condamné le recourant à une amende (cf. pièce n° 24 du dossier d'AIG et courrier de l'OFAC à AIG du 18 février 2013, produite par AIG en annexe à sa détermination du 19 février 2013).

Par décision du 21 octobre 2011 (cf. pièce n° 3 du dossier d'AIG), le recourant s'est vu interdire l'accès par AIG à l'enceinte aéroportuaire jusqu'à nouvel avis. Ce nonobstant, le 25 novembre 2011, le recourant a pénétré sur le tarmac de l'aéroport dans le but de mettre en marche le moteur de l'un de ses aéronefs. Malgré l'injonction formelle du chef du service Airport AIS Unit (AAU) dépêché sur place, il a procédé à des essais-moteur de l'aéronef en question. Il a dès lors violé tout à la fois l'interdic-

tion qui lui avait été signifiée de procéder à une mise en route des moteurs (11 août 2011) et celle de pénétrer dans l'enceinte de l'aéroport (21 octobre 2011). Il a été entendu le même jour par la Police de la Sécurité Internationale intervenue dans l'intervalle. Sa licence de pilote a été saisie.

Agissant de la sorte, le recourant a manifesté un mépris flagrant des interdictions prononcées par AIG, dont on ne peut douter qu'il en ait saisi le sens et la portée. Le 26 novembre 2011, sans désespérer, il a tenté à nouveau de pénétrer dans l'enceinte aéroportuaire. Il s'y est à nouveau essayé ultérieurement (cf. son courrier à AIG du 13 avril 2012 où il se plaint même d'avoir été interrompu par les collaborateurs d'AIG lors de travaux de contrôle technique de ses appareils).

Ces violations réitérées et intentionnelles sont autant de motifs susceptibles d'entraîner la révocation de l'autorisation de stationnement des aéronefs du recourant.

4.2.5 Il demeure à examiner si les motifs précités justifient la révocation en question, au regard du *principe de proportionnalité* et compte tenu de la *protection de la bonne foi*.

D'un côté, le recourant dispose d'un *intérêt privé* à pouvoir stationner l'un de ses deux aéronefs (celui qui y demeure actuellement) dans l'enceinte d'AIG. Cela étant, cet intérêt ne saurait être qualifié d'important puisque ledit appareil n'est pas autorisé à faire mouvement et à voler. Par ailleurs, l'OFAC a dernièrement révoqué l'autorisation, octroyée le 12 février 2014, d'utiliser l'espace aérien suisse avec l'appareil en question, en raison de possibles défauts techniques de ce dernier (cf. annexe aux observations d'AIG du 21 février 2014 et décision de l'OFAC du 3 mars 2014, annexe aux observations d'AIG du 6 mars 2014). En outre, il est bien clair que le recourant ne saurait en aucun cas se prévaloir d'un droit acquis à l'utilisation des places de stationnement en question. Certes, un tel droit peut résulter d'un acte administratif ou d'un contrat de droit administratif. Mais, d'une part, il se caractérise par le fait que l'autorité a voulu exclure toute suppression ou restriction ultérieure du droit par une modification législative (cf. arrêt du Tribunal fédéral 1C_570/2010 du 10 avril 2012 consid. 3.1 et les réf. citées), ce qui n'a pas été son intention dans le cas présent. D'autre part, l'autorisation dont bénéficie le recourant était conditionnée au paiement des redevances corrélatives et au respect des prescriptions en vigueur. Le recourant ne peut dès lors se prévaloir d'aucun droit ac-

quis, puisqu'il n'a pas respecté ses obligations. Le principe de la confiance qu'il invoque ne lui est dès lors d'aucune aide.

A cela s'ajoute que le recourant sait depuis longtemps quelles conséquences AIG entendait attacher aux violations dont il est l'auteur. Certes, la révocation des autorisations de stationnement a été prononcée le 29 novembre 2012, soit il y a un peu plus d'une année. Toutefois, bien auparavant, AIG avait déjà fait savoir au recourant que ses aéronefs devaient quitter la plateforme (cf. courrier d'AIG du 19 décembre 2011 sous pièce n° 8 du dossier d'AIG) évoquant même un délai échéant le 30 septembre 2012 au plus tard (cf. procès-verbal de réunion du 1^{er} mars 2012, sous pièce n° 22 du dossier d'AIG et e-mail du 16 mars 2012 sous pièce n° 4 du dossier d'AIG relatif aux redevances de stationnement). Il sied également de relever que, par l'entremise du présent recours, assorti de l'effet suspensif, le recourant a encore bénéficié d'un délai supplémentaire substantiel durant lequel ses aéronefs sont demeurés stationnés à leur position initiale (avant que – en cours de procédure – le recourant ne fasse procéder à l'évacuation par route de l'un d'entre eux). Dans ces conditions, le recourant, se sachant depuis très longtemps menacé de la révocation en question, ne saurait tirer argument du fait que cette mesure ne serait pas proportionnée. Pour les mêmes raisons, il ne saurait se prévaloir de sa bonne foi.

Cette conclusion s'impose d'autant plus que le recourant a eu à différentes reprises l'occasion de discuter de la situation et de trouver un accord avec AIG, sans pour autant qu'il la saisisse. L'on relèvera notamment qu'il ne s'est pas présenté aux entrevues fixées par AIG les 23 novembre 2011 et 19 janvier 2012. Certes, il a expliqué qu'il n'avait pas reçu la convocation y relative. Il n'en demeure pas moins que le recourant n'était manifestement pas ouvert au dialogue. L'entretien avec AIG prévue le 17 juillet 2012 n'a d'ailleurs pas non plus pu avoir lieu, en raison des vacances du recourant. Si cette entrevue a finalement eu lieu le 31 août 2012, elle n'a débouché sur aucune solution transactionnelle : selon le procès-verbal, à la question de savoir s'il enlèverait ses aéronefs d'ici fin octobre, le recourant a répondu par la négative, arguant qu'il s'agissait d'un travail coûteux et considérable (cf. pièce n° 40 du dossier d'AIG). Interpellé à nouveau par AIG le 8 octobre 2012 sur les démarches effectuées pour évacuer ses aéronefs, le recourant a répondu – le 23 octobre suivant – en expliquant que les avions en question ne pouvaient pas voler, la faute incombant selon lui à AIG qui aurait interdit aux inspecteurs de Russie de procéder à leur contrôle.

Le 11 janvier 2013, par l'intermédiaire de son avocate alors mandatée, il a indiqué souscrire l'engagement formel selon lequel ses deux aéronefs ne seraient plus stationnés dans l'enceinte de l'aéroport d'ici le 21 mai 2013. En réalité, seul l'un des deux avions a été évacué par ses soins et à une date ultérieure, à savoir le 10 octobre 2013. Ceci permet au Tribunal de déduire que l'évacuation par le recourant du second aéronef, qui demeure encore stationné dans l'enceinte d'AIG, est parfaitement possible et peut être exigée du recourant qui y a déjà procédé pour le premier appareil.

D'un autre côté, il existe un *intérêt public* à ce que les places de stationnement pour aéronefs soient attribuées en priorité à des propriétaires dont les appareils remplissent les exigences leur permettant d'accéder aux pistes et à l'espace aérien suisse. Il ne saurait par ailleurs être exigé d'AIG de tolérer les violations intentionnelles et réitérées de ses décisions par un propriétaire d'aéronefs.

Tout bien pesé, la révocation de l'autorisation de stationnement est proportionnelle et a ainsi été prononcée à bon droit. Le recours s'avère à cet égard mal fondé et doit être rejeté.

4.3 S'agissant finalement du délai qui doit être imparti au recourant pour procéder à l'évacuation de l'appareil subsistant dans l'enceinte d'AIG, celui fixé au ch. 2 du dispositif de la décision attaquée s'avère désormais révolu et le recours ainsi privé d'objet. Sur ce point, un nouveau délai devra être signifié au recourant par AIG, à laquelle l'affaire doit pour ce faire être renvoyée. Il en sera de même du délai nécessaire pour que le recourant soumette à AIG le plan des dispositions et des mesures à prendre afin d'exécuter l'évacuation en question (ch. 3 du dispositif de la décision attaquée). Ceci dispense de se prononcer sur le grief du recourant selon lequel des délais excessivement courts lui auraient été impartis. Finalement, concernant la menace de faire procéder à l'évacuation par un tiers, en cas d'inexécution à l'issue du délai imparti (ch. 6 du dispositif de la décision entreprise) et celle relative aux suites pénales auxquelles s'expose le recourant en cas d'inexécution (ch. 7 du dispositif de la décision entreprise), il s'agit-là de menaces de recourir à des *moyens de contrainte* au sens de l'art. 41 al. 2 PA, lesquelles ne sauraient faire l'objet d'un recours devant le Tribunal de céans (cf. THOMAS GÄCHTER/PHILIPP EGLI in: VwVG, Kommentar zum Bundesgesetz über das Verwaltungsverfahren, Auer/Müller/Schindler [éd.], Zurich/St. Gallen 2008, ch. 51 ad art. 41; contra, TOBIAS JAAG/RETO HÄGGI in: VwVG, Praxiskommentar zum Bundesgesetz über das Verwaltungsverfahren, Waldmann/Weissenberger

[éd.], Zurich/Bâle/Genève 2009, ch. 45 ad art. 41). Le recours s'avère à cet égard irrecevable. Même s'il en était autrement, le Tribunal ne voit guère en quoi la menace de recourir à des moyens de contrainte expressément prévus à l'art. 41 al. 1 let. a et d PA apparaîtrait inadéquate ou disproportionnée. Le recourant ne l'explique pas non plus. Pour finir, s'agissant de l'accès à l'aéronef demeurant actuellement stationné dans l'enceinte d'AIG, objet du ch. 5 du dispositif de la décision attaquée, le recours n'est pas dirigé contre ce point du dispositif, lequel est ainsi entré en force.

5.

S'agissant des *redevances de stationnement échues*, dont le paiement est réclamé au recourant, il y a lieu de rappeler à quelles règles elles sont soumises avant d'appliquer celles-ci au présent litige.

Les redevances de stationnement pour aéronefs sont prélevées par l'aéroport concessionnaire sur la base des art. 36a al. 2 et 39 LA (cf. infra consid. 1.2.2.2). Aux termes de l'art. 14 al. 1 du règlement d'exploitation d'AIG du 31 mai 2001 (disponible sous https://www.gva.ch/Portaldata/1/Resourcess/fichiers/institutionnels/reglement-exploitation-AIG_fr.pdf), l'exploitant fixe et perçoit les tarifs de l'aéroport qui s'appliquent aux installations utilisées pour le trafic aérien et sont de ce fait soumis à la surveillance de l'office et publiés dans l'AIP. Selon l'art. 4 de l'ordonnance du 25 avril 2012 sur les redevances aéroportuaires (RS 748.131.3), en vigueur depuis le 1^{er} juin 2012, l'exploitant de l'aéroport publie les tarifs des redevances aéroportuaires – parmi lesquelles les redevances de stationnement d'aéronefs – dans l'AIP. Auparavant, l'art. 34 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique du 23 novembre 1994 (OSIA, RO 1994 3050; article abrogé par l'art. 50 de l'ordonnance du 25 avril 2012 sur les redevances aéroportuaires [RO 2012 2753]) indiquait que l'exploitant de l'aéroport faisait publier dans l'AIP les tarifs et les taxes qui les composent. Aux termes de l'AIP Switzerland (Gen. 4, Gen. 4.1, 5 [LSGG- Genève Airport – Aerodrome Charges], 5.2 [General Provisions], art. 14), sous le titre « Parking Charges », il est spécifié ce qui suit : « For the parking of an aircraft in the open a charge is levied on the basis of the MTOM after a free parking time has elapsed. Parts of a tonne, an hour or a day are computed as full tonne, full hour or full day. The airport operator decides on the parking place of the aircraft. (...) After the free parking period the parking charge is : (...) let. b : CHF 5.- per day and per tonne for aircraft with a MTOM over 2000 kg, and up to a MTOM of 20000 kg ». En outre, AIG a conclu, le 12 février 2003, un accord-cadre avec l'Association des propriétaires d'avions privés de Genève sur les ta-

rifs spéciaux pour redevances aéroportuaires à l'Aéroport International de Genève concernant les aéronefs privés d'un poids maximum au décollage de 5,7 tonnes (ci-après : l'accord-cadre). Ledit accord-cadre prévoit que les bénéficiaires, définis à l'art. 2 et 3, 1^{er} §, paient une redevance de stationnement réduite de 50 % par rapport aux tarifs AIP (art. 4.3, 1^{er} §). Il est précisé que la redevance est calculée à raison de 360 jours par an, soit 30 jours par mois, que l'avion soit ou non effectivement stationné sur le tarmac de l'AIG (art. 4.3, 2^{ème} §). L'art. 5, 1^{er} §, prévoit que la facturation est mensuelle et que toutes les redevances dues à l'AIG sont échues 30 jours suivant la période de facturation.

5.1 En l'espèce, le litige porte non le principe, mais sur le montant des redevances de stationnement réclamées par AIG au recourant. Le recourant soulève deux griefs qui seront successivement examinés ci-après : d'une part, AIG lui aurait appliqué à tort un plein tarif, dérogeant à l'accord-cadre précité, à partir de juillet 2011 (cf. infra consid. 4.2.1) ; d'autre part, le décompte établi par AIG ne tiendrait pas compte de trois de ses versements (cf. infra consid. 4.2.2). Il ne conteste en revanche pas le tarif en lui-même.

5.1.1 S'agissant du premier grief, il s'agit de savoir si le recourant pouvait encore se prévaloir des tarifs préférentiels résultant de l'accord-cadre à partir de juillet 2011. Le recourant soutient cette thèse, en se prévalant de sa domiciliation à Genève. Il se plaint ainsi que les redevances soient passées de Fr. 194.40 par aéronef (soit Fr. 388.80 pour les deux) à Fr. 777.60 (voire Fr. 803.50) dès le mois de juillet 2011. Il prétend n'avoir jamais accepté cette augmentation et avoir continué à verser à AIG Fr. 194.40 par mois et par aéronef (cf. recours, p. 3). AIG, au contraire, retient que le recourant n'était plus au bénéfice de cet accord-cadre, dès le moment où il s'est aperçu que les aéronefs du recourant ne disposaient plus de certificats d'assurance et de navigabilité valables et où il lui a fait savoir, par lettre du 15 avril 2011, dont l'envoi a été réitéré le 11 mai 2011 (cf. pièce n° 1 du dossier d'AIG) qu'il était désormais redevable des redevances calculées au plein tarif.

Le Tribunal retient ce qui suit. D'une part, il est douteux que le recourant puisse être admis à remettre en cause, dans le présent recours, le tarif des redevances de stationnement qui lui sont appliqués par AIG depuis le 1^{er} juillet 2011. En effet, le courrier du 15 avril 2011, respectivement celui du 11 mai 2011, comporte toutes les caractéristiques matérielles d'une décision au sens de l'art. 5 PA. Certes, il n'en revêt pas la forme, puisque font défaut tant l'intitulé « décision » que les voies de recours. Il

n'empêche que – les caractéristiques matérielles, bien plutôt que les aspects formels, étant déterminantes (cf. ATF 133 II 450 consid. 2.1; ATAF 2008/17 consid. 1; arrêt du Tribunal administratif fédéral A-8595/2007 du 21 avril 2008 consid. 2; MOSER/BEUSCH/KNEUBÜHLER, op. cit., ch. 2.14) – il faut considérer qu'il s'agissait bien d'une décision contre laquelle le recourant aurait dû recourir dans le délai légal (art. 50 al. 1 PA), s'il entendait s'y opposer. Tel n'a pas été le cas, de sorte qu'il faudrait probablement considérer que le recourant en est désormais forclo.

Même si l'on retenait que le courrier du 15 avril 2011, respectivement celui du 11 mai 2011, ne représente pas une décision et que le recourant peut encore en contester l'objet, c'est-à-dire le tarif des redevances de stationnement qui lui est appliqué depuis le 1^{er} juillet 2011, le recourant ne pourrait en tirer aucun bénéfice. En effet, le recours n'en devrait pas moins être rejeté au vu des motifs suivants. L'accord-cadre prévoit, à son article 3, que « le bénéfice de l'accord-cadre ne peut être accordé que pour des aéronefs immatriculés en Suisse basés à Genève et utilisés exclusivement à des buts de tourisme, de plaisance et de formation à l'exclusion de tout usage professionnel ou commercial. Toutefois, si les qualités personnelles du propriétaire ou de l'exploitant d'un aéronef immatriculé à l'étranger sont remplies, AIG tranchera, de cas en cas, selon son appréciation discrétionnaire, à la condition expresse que l'avion réponde aux critères d'immatriculation appliqués en Suisse par l'Office fédéral de l'Aviation Civile. L'acceptation d'immatriculations étrangères restera cependant l'exception. ». Or, si le recourant dispose des qualités personnelles (domicile à Genève, exercice d'une activité professionnelle principale à Genève ; cf. art. 3, 1^{er} § de l'accord-cadre), ses deux aéronefs sont immatriculés au registre de la Fédération de Russie (RA-XXXX et RA-YYYY) de sorte qu'ils doivent impérativement répondre aux critères d'immatriculation appliqués en Suisse par l'OFAC pour que le recourant puisse bénéficier de l'accord-cadre (à noter que tel était déjà le cas en 2011, lorsqu'ils étaient immatriculés au registre du Kirghizistan EX-YYY et EX-XXX ; voir les pièces 3 et 4 annexes au recours). Tel n'était plus le cas, dès le moment où ces aéronefs ne bénéficiaient plus de certificats de navigabilité et d'assurance valables. En tout état de cause, AIG disposait, en vertu de cet accord, d'un large pouvoir d'appréciation à mesure qu'il s'agissait d'aéronefs immatriculés à l'étranger (cf. art. 3, dernier § de l'accord-cadre : « selon son appréciation discrétionnaire »). AIG pouvait dès lors légitimement dénier au recourant le droit de se prévaloir de cet accord-cadre, respectivement dénoncer cet accord vis-à-vis du recourant, ce qu'elle a fait dans le courrier précité.

Le recourant était dès lors bel et bien redevable des redevances calculées au plein tarif depuis le 1^{er} juillet 2011.

Le recourant se plaint de n'avoir pas bénéficié des places de stationnement qui lui avaient été attribuées initialement. Cela étant, ainsi qu'AIG le lui a rappelé, il appartient à celui-ci de décider de l'emplacement des aéronefs (cf. ci-avant consis. 4.1, lequel reprend la teneur de l'art. 14 AIP Switzerland; cf. également à ce sujet, détermination d'AIG du 25 janvier 2013). L'objection du recourant ne le dispensait dès lors pas de payer les redevances en question.

5.1.2 S'agissant du second grief, relatif à l'absence de prise en compte par AIG de trois versements que le recourant aurait effectués en date des 28 novembre 2011 (3'110 fr. 40, avec l'annotation : parking aircraft GM-17, EX-XXX EX-YYY November 2011 - May [erratum manuscrit June] 2012), 10 juillet 2012 (1'162 fr. 20, avec l'annotation parking aircraft EX-XXX [RA-XXXX] EX-YYY [RA-YYYY] July-Septemb [manuscrit : 2012]) et 24 octobre 2012 (1'162 francs avec l'annotation parking aircraft EX-XXX [RA-XXXX] EX-YYY [RA-YYYY] Oct+ Dec 12) (cf. recours, p. 4 et les justificatifs de versements sous pièces 13 à 15 annexes au recours), le Tribunal relève ce qui suit. Si l'on s'en tient aux mentions que le recourant a fait figurer sur les justificatifs de ces versements, lesquelles permettent de les attribuer à une période de huit mois pour le premier, trois mois pour le second et trois mois pour le dernier, il apparaît que ceux-ci portent sur des redevances calculées au tarif préférentiel (50 %) prévu par l'accord-cadre, alors même que le recourant n'en bénéficiait plus depuis le 1^{er} juillet 2011. Il n'apparaît dès lors pas qu'AIG n'ait pas pris en compte ces versements, même si le relevé de compte remis en annexe à la décision attaquée ne permet pas de remonter à l'année 2011. La problématique se réduit bien plutôt au fait que le recourant a poursuivi des paiements au tarif préférentiel, alors qu'il n'y avait plus droit à partir du 1^{er} juillet 2011. Au 30 novembre 2012, son arriéré se montait dès lors à Fr. 6'870.80, ce qui reflète de manière cohérente le différentiel (voir infra consid. 5.1.1) calculé sur près d'une année et demi (de juillet 2011 à novembre 2012). Le grief du recourant, au demeurant fort peu développé, doit dès lors être rejeté.

Pour le surplus, le montant prétendu par AIG n'est pas contesté par le recourant. Le Tribunal n'a dès lors pas de raison de douter, sur la base des pièces au dossier, que les calculs d'AIG soient corrects (sur le fardeau de l'allégation du recourant dans ce contexte, cf. ATF 125 V 193 consid. 2, 122 V 157 consid. 1a, 121 V 204 consid. 6c; arrêt du Tribunal administra-

tif fédéral A-5097/2011 du 10 janvier 2013 consid. 2.2; KÖLZ/HÄNER/BERTSCHI, op. cit., ch. 1135), de sorte que tant le montant des redevances arriérées que celui des intérêts dus peut être confirmé.

5.2 Il s'ensuit que c'est à juste titre qu'AIG a retenu que le recourant lui devait encore Fr. 6'870.80 au titre des redevances de stationnement avec intérêts à 5 % par an, représentant Fr. 82.70 au 30 novembre 2012. S'agissant par ailleurs du ch. 3 du dispositif de la décision attaquée, par lequel AIG prononce que la décision litigieuse constitue un titre de mainlevée définitive au sens de l'art. 80 al. 2 ch. 2 de la loi fédérale du 11 avril 1889 sur la poursuite pour dettes et la faillite (LP, RS 281.1), le recourant n'élève aucune objection à cet égard. Il appartiendra quoi qu'il en soit au tribunal compétent de statuer, le cas échéant, sur la mainlevée définitive d'une éventuelle opposition du recourant à une poursuite qui n'est apparemment pas encore entreprise.

6.

Les recours doivent dès lors être rejetés, pour autant qu'ils soient recevables. L'affaire doit être renvoyée à AIG, lequel aura soin de fixer de nouveaux délais raisonnables au recourant afin qu'il procède à l'évacuation de l'aéronef qui demeure encore actuellement stationné sur le tarmac d'AIG et qu'il lui soumette un plan des mesures envisagées à cette fin.

Succombant, le recourant est redevable des frais de procédure (art. 63 al. 1 PA), lesquels sont fixés à 4'300 francs. Ils sont mis à la charge du recourant et prélevés sur le montant de l'avance de frais (3'000 + 1'300 francs) versée par ce dernier. Vu le sort du recours, le recourant n'a pas droit à des dépens (cf. art. 64 al. 1 PA et 7 al. 1 et 2 du règlement du 21 février 2008 concernant les frais, dépens et indemnités fixés par le Tribunal administratif fédéral [FITAF, RS 173.320.2] a contrario).

Par ces motifs, le Tribunal administratif fédéral prononce :

1.

Les causes référencées A-213/2013 et A-234/2013 sont jointes.

2.

Les recours sont rejetés, pour autant qu'ils soient recevables.

3.

Les causes sont renvoyées à AIG afin qu'elle impartisse au recourant de nouveaux délais pour procéder à l'évacuation de l'aéronef qui demeure actuellement stationné dans son enceinte et lui soumette un plan des mesures envisagées à cette fin.

4.

Les frais de procédure sont fixés à 4'300 francs et mis à la charge du recourant. Ils sont prélevés sur le montant équivalent de l'avance de frais.

5.

Il n'est pas alloué de dépens.

6.

Le présent arrêt est adressé :

- au recourant (Acte judiciaire)
- à l'autorité inférieure (Acte judiciaire)
- à l'Office fédéral de l'aviation civile (courrier A)

(Les voies de droit se trouvent à la page suivante)

La présidente du collège :

La greffière :

Marie-Chantal May Canellas

Valérie Humbert

Indication des voies de droit :

La présente décision peut être attaquée devant le Tribunal fédéral, 1000 Lausanne 14, par la voie du recours en matière de droit public, dans les trente jours qui suivent la notification (art. 82 ss, 90 ss et 100 de la loi fédérale du 17 juin 2005 sur le Tribunal fédéral [LTF, RS 173.110]). Le mémoire doit être rédigé dans une langue officielle, indiquer les conclusions, les motifs et les moyens de preuve, et être signé. La décision attaquée et les moyens de preuve doivent être joints au mémoire, pour autant qu'ils soient en mains du recourant (art. 42 LTF).

Expédition :