Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (première chambre)

8 octobre 2026 *

« Pourvoi – Politique étrangère et de sécurité commune – Mesures restrictives prises au regard de l'agression militaire contre l'Ukraine – Règlement (UE) 2022/334 modifiant le règlement (UE) nº 833/2014 – Articles 3 quinquies et 3 sexies – Interdiction à tout aéronef non immatriculé en Russie détenu, affrété ou contrôlé d'une autre manière par une personne physique ou morale, une entité ou un organisme russe d'atterrir sur le territoire de l'Union européenne, d'en décoller ou de le survoler – Rejet de plan de vol – Recours en annulation – Recevabilité – Acte susceptible de recours »

Dans l'affaire C-482/24 P,

ayant pour objet un pourvoi au titre de l'article 56 du statut de la Cour de justice de l'Union européenne, introduit le 9 juillet 2024,

Global 8 Airlines, établie à Bichkek (Kirghizstan), représentée par Mes E. Novicāne, K. Novicāns et E. Stankevičs, advokāti,

partie requérante,

l'autre partie à la procédure étant :

Commission européenne, représentée par Mmes M. Bruti Liberati, M. Carpus-Carcea et B. Sasinowska, en qualité d'agents,

partie défenderesse en première instance,

soutenue par :

République fédérale d'Allemagne, représentée par MM. J. Möller et R. Kanitz, en qualité d'agents,

partie intervenante au pourvoi,

LA COUR (première chambre),

composée de M. F. Biltgen (rapporteur), président de chambre, M. T. von Danwitz, vice-président de la Cour, faisant fonction de juge de la première chambre, MM. S. Gervasoni, A. Kumin et Mme I. Ziemele, juges,

* Langue de procédure : l'anglais.

avocat général : M. M. Campos Sánchez-Bordona,

greffier : M^me^ A. Lamote, administratrice,

vu la procédure écrite et à la suite de l'audience du 17 décembre 2025,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 12 mars 2026,

rend le présent

Arrêt

1 Par son pourvoi, Global 8 Airlines LLC demande l'annulation de l'ordonnance du Tribunal de l'Union européenne du 29 avril 2024, Global 8 Airlines/Commission (T-277/23, ci-après l'« ordonnance attaquée », EU:T:2024:285), par laquelle celui-ci a rejeté comme étant irrecevable son recours tendant à l'annulation de la décision adoptée par la Commission européenne, dont elle aurait été informée le 20 mars 2023, relative à l'inscription de deux avions d'affaires légers lui appartenant sur une liste d'aéronefs soumis à l'interdiction d'atterrir sur le territoire de l'Union européenne, d'en décoller ou de le survoler, en vertu du règlement (UE) 2022/334 du Conseil, du 28 février 2022, modifiant le règlement (UE) n° 833/2014 du Conseil concernant des mesures restrictives eu égard aux actions de la Russie déstabilisant la situation en Ukraine (JO 2022, L 57, p. 1) (ci-après la « décision litigieuse »).

Le cadre juridique

Le droit international

2 La convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne « Eurocontrol », signée à Bruxelles le 13 décembre 1960, a été amendée à plusieurs reprises et coordonnée par le protocole du 27 juin 1997. Bien que cette convention ne soit pas encore en vigueur, ses dispositions sont appliquées provisoirement depuis l'année 1998, conformément à une décision de la commission permanente de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) prise au mois de décembre 1997. La Communauté européenne a approuvé le protocole d'adhésion à Eurocontrol par la décision 2004/636/CE du Conseil, du 29 avril 2004, concernant la conclusion par la Communauté européenne du protocole relatif à l'adhésion de la Communauté européenne à l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (JO 2004, L 304, p. 209).

3 Conformément à son article 1^er^, cette convention internationale a pour but de renforcer la coopération de ses parties contractantes dans le domaine de la navigation aérienne et de développer leurs activités communes en ce domaine, en tenant dûment compte des nécessités de la défense, tout en assurant à tous les usagers de l'espace aérien le maximum de liberté compatible avec le niveau de sécurité requis. Eurocontrol a été instituée à cet effet.

Le droit de l'Union

Le règlement nº 833/2014

4 L'article 3 quinquies du règlement (UE) nº 833/2014 du Conseil, du 31 juillet 2014, concernant des mesures restrictives eu égard aux actions de la Russie déstabilisant la situation en Ukraine (JO 2014, L 229, p. 1), tel que modifié par le règlement 2022/334 (ci-après le « règlement nº 833/2014 »), prévoit :

« 1. Il est interdit à tout aéronef exploité par des transporteurs aériens russes, y compris en tant que transporteur contractuel dans le cadre d'accords de partage de codes ou de réservation de capacité, ou à tout aéronef immatriculé en Russie, ou à tout aéronef non immatriculé en Russie qui est détenu, affrété ou contrôlé d'une autre manière par une personne physique ou morale, une entité ou un organisme russe, d'atterrir sur le territoire de l'Union, d'en décoller ou de le survoler.

2. Le paragraphe 1 ne s'applique pas en cas d'atterrissage d'urgence ou de survol d'urgence.

3. Par dérogation au paragraphe 1, les autorités compétentes peuvent autoriser un aéronef à atterrir sur le territoire de l'Union, à en décoller ou à le survoler, si les autorités compétentes ont déterminé qu'un atterrissage, un décollage ou un survol est nécessaire à des fins humanitaires ou à toute autre fin compatible avec les objectifs du présent règlement.

4. L'État membre ou les États membres concernés informent les autres États membres et la Commission de toute autorisation accordée en vertu du paragraphe 3 dans un délai de deux semaines suivant l'autorisation. »

5 L'article 3 sexies du règlement nº 833/2014 dispose :

« 1. Le gestionnaire de réseau désigné par la Commission conformément à sa décision d'exécution (UE) 2019/709, du 6 mai 2019, relative à la nomination du gestionnaire du réseau chargé des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien pour le ciel unique européen [(JO 2019, L 120, p. 27),] aide la Commission et [les] États membres à assurer la mise en œuvre et le respect de l'article 3 quinquies. En particulier, le gestionnaire de réseau rejette tous les plans de vol présentés par des exploitants d'aéronefs indiquant leur intention d'exercer sur le territoire de l'Union des activités qui constituent une violation du présent règlement ou d'autres mesures de sécurité et de sûreté en vigueur, de sorte que le pilote n'est pas autorisé à voler.

2. Le gestionnaire de réseau présente régulièrement à la Commission et aux États membres, sur la base de l'analyse des plans de vol, des rapports sur l'application de l'article 3 quinquies. »

La décision d'exécution 2019/709

6 En vertu de l'article 1er, paragraphes 1 et 2, de la décision d'exécution 2019/709, lu en combinaison avec l'article 7 du règlement d'exécution (UE) 2019/317 de la Commission, du 11 février 2019, établissant un système de performance et de tarification dans le ciel unique européen et abrogeant les règlements d'exécution (UE) nº 390/2013 et (UE) nº 391/2013 (JO 2019, L 56, p. 1), Eurocontrol a été nommée gestionnaire de réseau pour la période comprise entre l'année 2020 et l'année 2029.

Les antécédents du litige

7 Les antécédents du litige, qui figurent aux points 2 à 17 de l'ordonnance attaquée, peuvent être résumés comme suit.

8 Global 8 Airlines est une société à responsabilité limitée de droit kirghize. Il s'agit d'une compagnie aérienne commerciale, inscrite au registre des entreprises de la République kirghize, dont il ressort qu'elle est la propriété de M. D. L. et qu'elle est gérée par M. U. M., tous les deux de nationalité lettone.

9 Le 28 février 2022, dans le contexte d'une série de mesures restrictives portant, notamment, sur la fermeture de l'espace aérien de l'Union à certaines catégories d'aéronefs, le Conseil de l'Union européenne a adopté, sur le fondement de l'article 29 TUE, la décision (PESC) 2022/335 modifiant la décision 2014/512/PESC concernant des mesures restrictives eu égard aux actions de la Russie déstabilisant la situation en Ukraine (JO 2022, L 57, p. 4) et, sur le fondement de l'article 215 TFUE, le règlement 2022/334.

10 Par deux décisions, respectivement, du 9 septembre 2022 et du 20 février 2023, le conseil d'administration de Global 8 Airlines a approuvé l'achat de deux aéronefs, portant les numéros de série du constructeur RB274 et RB120 (ci-après les « deux aéronefs »). L'achat a été conclu entre Global 8 Airlines et une société russe, dont les seuls actionnaires étaient des ressortissants russes.

11 Les deux aéronefs ont été inscrits au registre des entreprises de la République kirghize comme appartenant à Global 8 Airlines, respectivement, le 12 septembre 2022 sous l'immatriculation EX-88012 et le 9 mars 2023 sous l'immatriculation EX-88011.

12 Depuis leur inscription au registre de la République kirghize, l'aéronef immatriculé EX-88012 a effectué plusieurs vols, notamment, au départ de la Russie et à destination de l'Union, et l'aéronef immatriculé EX-88011 n'a effectué aucun mouvement enregistré.

13 Le 24 février 2023, Global 8 Airlines a présenté à Eurocontrol un plan de vol pour l'aéronef immatriculé EX-88012 concernant un trajet en provenance d'Augsbourg (Allemagne) et à destination de Budapest (Hongrie). Eurocontrol a rejeté ce plan de vol le même jour par un message automatisé.

14 Le 15 mars 2023, Global 8 Airlines a adressé un courriel à Eurocontrol afin d'obtenir des éclaircissements sur ce message automatisé.

15 Par courriel du 20 mars 2023, Eurocontrol a, d'une part, confirmé à Global 8 Airlines que l'aéronef immatriculé EX-88012 figurait sur une liste d'aéronefs qui relèvent de l'article 3 quinquies du règlement n° 833/2014 et sont soumis à une interdiction de vol (ci-après la « liste en cause »), en précisant que cette liste lui avait été fournie par la Commission. D'autre part, Eurocontrol l'a invitée à s'adresser à cette institution, par l'intermédiaire de sa boîte aux lettres fonctionnelle (ci-après la « boîte fonctionnelle »), gérée par sa direction générale (DG) « Mobilité et transports », au cas où elle souhaiterait demander le retrait de l'aéronef en question de la liste en cause.

16 Le 21 mars 2023, Global 8 Airlines a adressé un courriel à la Commission, par l'intermédiaire de la boîte fonctionnelle, afin de clarifier sa position et d'obtenir, en substance, un réexamen de sa situation, en ce qui concerne, notamment, la levée de l'interdiction de vol pour les deux aéronefs, leur retrait de la liste en cause, ainsi que la communication à Eurocontrol d'informations actualisées la concernant. Elle a également demandé à ce que lui soit communiqué, le cas échéant, le nom de l'autorité nationale compétente pour traiter sa demande de réexamen.

17 Par courriel du 28 mars 2023, l'agent de la DG « Mobilité et transports » gérant la boîte fonctionnelle a informé Global 8 Airlines que les deux aéronefs faisaient l'objet d'une interdiction de vol en vertu des articles 3 quater et 3 quinquies du règlement n° 833/2014. Il l'a également informée du fait que cette interdiction de vol devait être maintenue ainsi que des motifs de celle-ci.

18 Par courriel du 6 avril 2023, Global 8 Airlines a répondu à l'agent de la DG « Mobilité et transports », en lui fournissant des informations supplémentaires concernant sa situation.

19 Le 25 avril 2023, cet agent a de nouveau informé Global 8 Airlines du fait qu'il n'y avait aucune raison justifiant le retrait des deux aéronefs de la liste en cause.

Le recours devant le Tribunal et l'ordonnance attaquée

20 Par requête déposée au greffe du Tribunal le 22 mai 2023, Global 8 Airlines a introduit un recours au titre de l'article 263 TFUE tendant à l'annulation de la décision litigieuse.

21 Par acte séparé, déposé au greffe du Tribunal le 15 septembre 2023, la Commission a soulevé une exception d'irrecevabilité, au titre de l'article 130, paragraphe 1, du règlement de procédure du Tribunal, en soutenant que, premièrement, la décision litigieuse n'existait pas et, en tout état de cause, ne saurait être identifiée avec précision, deuxièmement, cette décision n'était pas susceptible de faire l'objet d'un recours en annulation, car elle devait être considérée, le cas échéant, comme étant une mesure intermédiaire qui, en tout état de cause, ne produisait pas d'effets juridiques obligatoires à l'égard de Global 8 Airlines, troisièmement, l'acte faisant grief n'était imputable qu'aux États membres, quatrièmement, le recours en annulation avait été dirigé contre l' acte erroné et devant une juridiction incompétente pour en connaître, cinquièmement, ce recours était tardif et, sixièmement, ledit recours était sans objet, compte tenu de l'interdiction d'exploitation générale dans l'Union, pour des motifs de sécurité, frappant les transporteurs aériens inscrits au registre de la République kirghize.

22 Par l'ordonnance attaquée, le Tribunal a rejeté, pour cause d'irrecevabilité, le recours en annulation, au motif que la décision litigieuse ne constituait pas un acte susceptible de recours en annulation en vertu de l'article 263 TFUE.

La procédure devant la Cour et les conclusions des parties au pourvoi

23 Par décision du président de la Cour du 22 novembre 2024, la République fédérale d'Allemagne a été admise à intervenir au soutien des conclusions de la Commission.

24 Par son pourvoi, Global 8 Airlines demande à la Cour :

– de déclarer le pourvoi recevable et bien fondé ;

– d'annuler dans son intégralité l'ordonnance attaquée, et

– de condamner la Commission aux dépens qu'elle a exposés dans le cadre du pourvoi.

25 La Commission demande à la Cour :

– de rejeter le pourvoi comme irrecevable et, en toute hypothèse, comme non fondé dans son intégralité, et

– de condamner Global 8 Airlines aux dépens de l'instance.

26 La République fédérale d'Allemagne demande à la Cour :

– de rejeter le pourvoi comme irrecevable et, à titre subsidiaire, comme non fondé, et

– de condamner Global 8 Airlines aux dépens.

Sur le pourvoi

27 À l'appui de son pourvoi, la requérante soulève, en substance, trois moyens, dirigés contre les points 34 à 55 de l'ordonnance attaquée et tirés, le premier, d'une erreur dans l'identification de l'objet du recours en première instance, le deuxième, d'une compréhension erronée de la structure du règlement nº 833/2014 et, le troisième, d'une appréciation erronée du droit de l'Union tel qu'il est appliqué en pratique par tous les acteurs concernés. Les deuxième et troisième moyens critiquant tous deux la qualification juridique de la décision litigieuse d'acte non susceptible de recours, ils seront examinés ensemble.

Sur la recevabilité du pourvoi

Argumentation des parties

28 La Commission, soutenue par la République fédérale d'Allemagne, considère que le pourvoi est irrecevable.

29 Cette institution fait valoir, premièrement, que la requérante n'identifie pas avec une précision suffisante les motifs de l'ordonnance attaquée qui sont visés. Deuxièmement, la requérante n'invoquerait aucune erreur de droit précise que le Tribunal aurait commise dans l'ordonnance attaquée. Troisièmement, les erreurs alléguées soit seraient dépourvues de motivation, soit reviendraient à demander à la Cour un réexamen complet de l'intégralité de la requête présentée devant le Tribunal, ce qui échapperait à la compétence de celle-ci lorsqu'elle est saisie d'un pourvoi.

30 Global 8 Airlines estime que son pourvoi est recevable.

Appréciation de la Cour

31 Il convient de rappeler qu'il résulte de l'article 256, paragraphe 1, second alinéa, TFUE, de l'article 58, premier alinéa, du statut de la Cour de justice de l'Union européenne ainsi que de l'article 168, paragraphe 1, sous d), et de l'article 169, paragraphe 2, du règlement de procédure de la Cour qu'un pourvoi doit indiquer de façon précise les points critiqués de l'arrêt ou de l'ordonnance dont l'annulation est demandée ainsi que les arguments juridiques qui soutiennent de manière spécifique cette demande, sous peine d'irrecevabilité du pourvoi ou du moyen concerné (voir, en ce sens, arrêt du 15 juillet 2025, BCE et Commission/Corneli, C-777/22 P et C-789/22 P, EU:C:2025:580, point 58 ainsi que jurisprudence citée).

32 En l'espèce, la requérante identifie les points de l'ordonnance attaquée, à savoir les points 39 à 55 de celle-ci, en tant que points de motifs prétendument entachés d'erreur, et expose, certes, de manière succincte, mais de façon suffisamment compréhensible, non seulement les erreurs de droit prétendument commises par le Tribunal en rapport avec l'identification de l'objet du recours en première instance et la qualification juridique de la décision litigieuse d'acte non susceptible de recours, mais aussi les raisons pour lesquelles elle considère que l'ordonnance attaquée doit être annulée.

33 Dans ces conditions, il y a lieu de déclarer le pourvoi recevable.

Sur le fond

Sur le premier moyen, tiré d'une erreur dans l'identification de l'objet du recours

– *Argumentation des parties*

34 Au soutien du premier moyen, la requérante fait valoir que son recours en première instance portait non pas sur le rejet, par Eurocontrol, de son plan de vol, mais sur l'inscription des deux aéronefs sur la liste en cause.

35 La Commission, soutenue par la République fédérale d'Allemagne, conteste l'argumentation de Global 8 Airlines et estime que le premier moyen doit être écarté.

– *Appréciation de la Cour*

36 S'agissant du premier moyen, il ressort du point 1 de l'ordonnance attaquée que le Tribunal a identifié l'objet du recours en première instance comme étant la « décision adoptée par la Commission européenne, dont [la requérante] aurait été informée le 20 mars 2023, relative à l'inscription de deux avions d'affaires légers lui appartenant sur une liste d'aéronefs soumis à l'interdiction d'atterrir sur le territoire de l'Union européenne, d'en décoller ou de le survoler, en vertu du [règlement 2022/334] ».

37 Il ressort, en outre, d'une lecture combinée des points 14, 37, 39, 48, 51 et 55 de l'ordonnance attaquée que c'est sur cette décision qu'a porté l'examen du Tribunal en vue de déterminer si ladite décision constituait un acte susceptible de faire l'objet d'un recours en annulation au titre de l'article 263, quatrième alinéa, TFUE.

38 Certes, les points 41, 42, 47 et 54 de cette ordonnance sont consacrés au rejet, par Eurocontrol, au nom des États membres, des plans de vol présentés par les exploitants d'aéronefs concernés pour l'exercice d'activités qui enfreindraient l'interdiction prévue à l'article 3 quinquies du règlement nº 833/2014. Cela étant, ces développements s'inscrivent dans le cadre d'une analyse sur le contexte factuel et juridique dans lequel la décision litigieuse a été prise, conformément à la jurisprudence citée au point 36 de l'ordonnance attaquée. Ainsi, ils viennent seulement corroborer la considération du Tribunal selon laquelle d'autres actes, pris dans le cadre du traitement des plans de vol présentés par ces exploitants d'aéronefs et imputables aux États membres, seraient susceptibles de produire des effets juridiques obligatoires affectant la situation juridique desdits exploitants d'aéronefs, de sorte que de tels actes adoptés dans le cadre de la mise en œuvre de l'article 3 quinquies et de l'article 3 sexies de ce règlement seraient soumis au contrôle juridictionnel des juridictions des États membres.

39 Il découle de ce qui précède que le Tribunal n'a pas commis d'erreur en considérant que le recours porté devant lui était dirigé contre la décision de la Commission dont le contenu est exposé aux points 1 et 36 du présent arrêt.

40 Par conséquent, le premier moyen doit être écarté comme étant non fondé.

Sur les deuxième et troisième moyens, tirés d'une qualification erronée de la décision litigieuse d'acte non susceptible de recours

– *Argumentation des parties*

41 Au soutien de ses deuxième et troisième moyens, la requérante fait valoir, d'une part, que l'article 3 quinquies du règlement nº 833/2014 consacre la notion d'« aéronef [...] détenu, affrété ou contrôlé d'une autre manière par une personne physique ou morale, une entité ou un organisme russe », qui appellerait une appréciation juridique distincte portant sur la propriété ou le contrôle des aéronefs visés à cet article. En particulier, cette notion serait indépendante et spécifique par rapport à la notion de fourniture, par Eurocontrol, de services de trafic aérien, évoquée séparément à l'article 3 sexies de ce règlement. Le rôle d'Eurocontrol, en tant que gestionnaire de réseau serait, en effet, simplement accessoire dans cette appréciation juridique.

42 La requérante soutient, d'autre part, que la décision finale quant au statut exact de l'aéronef concerné est prise par la DG « Mobilité et transports », les États membres et Eurocontrol se limitant, quant à eux, à exécuter cette décision dans le cadre de leurs compétences.

43 La Commission, soutenue par la République fédérale d'Allemagne, estime que le pourvoi est dénué de fondement.

44 Selon cette institution, l'inscription d'aéronefs sur la liste en cause n'a pas à être soumise à un contrôle de légalité du Tribunal, car l'interdiction de vol serait directement applicable en vertu de l'article 3 quinquies du règlement nº 833/2014 et il appartiendrait non à la Commission, mais aux seuls États membres d'adopter les mesures d'exécution nécessaires de ce règlement, lesquelles seraient mises en œuvre, en leur nom, par Eurocontrol.

45 Par conséquent, le Tribunal aurait considéré à bon droit que l'inscription par la Commission des deux aéronefs sur la liste en cause ne constituait pas un acte produisant des effets juridiques contraignants. De tels effets résulteraient uniquement du rejet des plans de vol individuels par Eurocontrol, agissant au nom des États membres.

46 Au demeurant, même à admettre que la liste en cause doive faire l'objet d'un contrôle de légalité et que la DG « Mobilité et transports » prenne la décision finale sur le statut des aéronefs figurant sur cette liste, l'annulation d'une telle décision n'aurait pas d'effet juridique sur la situation juridique de la requérante, dès lors qu'elle n'entraînerait pas automatiquement la nullité des décisions de mise en œuvre des États membres et de rejet du plan de vol concerné par Eurocontrol.

47 La République fédérale d'Allemagne partage le point de vue de la Commission selon lequel l'interdiction de vol prévue à l'article 3 quinquies du règlement n° 833/2014 est directement applicable et la requérante aurait dû contester non pas l'inscription sur la liste en cause des deux aéronefs, mais le rejet de son plan de vol. Toutefois, à la différence de la Commission, la République fédérale d'Allemagne considère qu'un recours en annulation contre le rejet d'un plan de vol devrait être dirigé contre Eurocontrol, organisation qui, en vertu de l'article 3 sexies de ce règlement, s'est vu conférer le pouvoir de rejeter les plans de vol présentés par les exploitants d'aéronefs pour l'exercice d'activités qui enfreindraient l'interdiction prévue à l'article 3 quinquies dudit règlement.

– *Appréciation de la Cour*

48 Il importe de rappeler que, en vertu de l'article 263, premier alinéa, TFUE, la Cour contrôle, notamment, la légalité des actes de la Commission ainsi que des organes ou organismes de l'Union destinés à produire des effets juridiques à l'égard des tiers.

49 Selon la jurisprudence de la Cour, le recours en annulation institué à l'article 263 TFUE est ouvert à l'égard de toutes dispositions prises par les institutions, organes ou organismes de l'Union, quelle qu'en soit la forme, qui visent à produire des effets juridiques obligatoires (voir, en ce sens, arrêts du 12 juillet 2022, Nord Stream 2/Parlement et Conseil, C-348/20 P, EU:C:2022:548, point 62, et du 10 février 2026, WhatsApp Ireland/Comité européen de la protection des données, C-97/23 P, EU:C:2026:81, points 66 et 68 ainsi que jurisprudence citée).

50 Afin de déterminer si un acte produit des effets juridiques obligatoires, il y a lieu de s'attacher, notamment, à la substance de cet acte ainsi qu'à l'intention de son auteur. À cet égard, la Cour a précisé que s'attacher à la substance d'un acte suppose d'apprécier ses effets au regard de critères objectifs, tels que le contenu de cet acte, en tenant compte, le cas échéant, du contexte de l'adoption de ce dernier ainsi que des pouvoirs de l'institution qui en est l'auteur, ces pouvoirs devant être appréhendés non pas de manière abstraite, mais en tant qu'éléments de nature à éclairer l'analyse concrète du contenu dudit acte, laquelle revêt un caractère central et indispensable (voir, en ce sens, arrêts du 6 mai 2021, ABLV Bank e.a./BCE, C-551/19 P et C-552/19 P, EU:C:2021:369, points 40 et 41, ainsi que du 10 février 2026, WhatsApp Ireland/Comité européen de la protection des données, C-97/23 P, EU:C:2026:81, point 67 et jurisprudence citée).

51 C'est à la lumière de la jurisprudence visée aux points 49 et 50 du présent arrêt qu'il convient de déterminer si le Tribunal a correctement qualifié la décision litigieuse d'acte non susceptible de recours en annulation en vertu de l'article 263 TFUE.

52 En premier lieu, en ce qui concerne l'appréciation, par le Tribunal, de la substance de la décision litigieuse, il importe de relever que, en dépit du fait qu'il a énoncé le critère relatif au contenu de l'acte aux points 36 et 37 de l'ordonnance attaquée et qu'il en a expressément fait mention dans la conclusion qu'il a tirée au terme de son examen, au point 53 de de cette ordonnance, le Tribunal n'a pas effectué une analyse concrète du contenu de cette décision. En revanche, il a déterminé le caractère attaquable de celle-ci à la lumière d'autres critères objectifs relatifs au contexte de l'adoption de l'acte en cause et aux pouvoirs de l'institution auteure de celui-ci, qui constituent plutôt des éléments de nature à éclairer l'analyse concrète du contenu de l'acte.

53 En effet, au point 39 de ladite ordonnance, le Tribunal a exposé les raisons pour lesquelles l'analyse de la requérante, selon laquelle la Commission pourrait être considérée comme étant l'auteure de la décision d'interdiction de vol visée à l'article 3 quinquies du règlement n° 833/2014 en ayant inclus les aéronefs de la requérante dans la liste en cause, ne pouvait être suivie. Ces raisons, développées aux points 40 à 48 de la même ordonnance, ont trait au contexte juridique dans lequel s'inscrit la décision litigieuse ainsi qu'aux pouvoirs respectifs de la Commission, d'Eurocontrol et des États membres d'Eurocontrol, plutôt qu'au contenu de cette décision.

54 Au demeurant, le Tribunal ne pouvait pas se dispenser d'une analyse concrète du contenu de l'acte en cause pour la raison selon laquelle le premier motif d'irrecevabilité opposé par la Commission, tiré de ce que la décision litigieuse n'existait pas et, en tout état de cause, ne pouvait être identifiée, aurait par ailleurs été susceptible d'être accueilli. En effet, en s'étant prononcé, aux points 34 à 55 de l'ordonnance attaquée, sur le deuxième motif d'irrecevabilité opposé par la Commission, tiré de ce que cette décision ne constituait pas un acte susceptible de faire l'objet d'un recours en annulation en vertu de l'article 263 TFUE, le Tribunal a implicitement, mais nécessairement écarté ce premier motif d'irrecevabilité et s'est donc fondé sur la prémisse selon laquelle ladite décision existait.

55 Partant, le Tribunal a commis une erreur de droit en omettant d'effectuer une analyse concrète du contenu de la décision litigieuse, alors que cette analyse revêt un caractère central et indispensable pour déterminer le caractère attaquable d'un acte, au sens de l'article 263 TFUE.

56 En outre, il est constant que la décision litigieuse n'a pas été versée au dossier de première instance par les parties et que le Tribunal n'a pas adopté de mesure d'organisation de la procédure ordonnant aux parties de produire cette décision. Le troisième moyen soulevé par la requérante en première instance tendait précisément à ce que le Tribunal ordonne, en tant que mesure d'organisation de la procédure, à la Commission de produire tous les documents relatifs à la décision litigieuse pour autant qu'ils concernaient la requérante, moyen que le Tribunal, ayant fait droit à l'exception d'irrecevabilité soulevée par la Commission, sans engager le débat au fond, n'a toutefois pas examiné.

57 Or, étant tenu d'effectuer une analyse concrète du contenu de la décision litigieuse, le Tribunal ne pouvait pas se dispenser de solliciter de la Commission, qui aurait adopté la décision litigieuse, la production de cette décision devant lui.

58 Partant, en ayant examiné le caractère attaquable de la décision litigieuse, au sens de l'article 263 TFUE, sans avoir invité préalablement la Commission à produire cette décision, le Tribunal a commis une erreur de droit.

59 En second lieu, le Tribunal est parvenu à la conclusion figurant au point 48 de l'ordonnance attaquée selon laquelle la décision litigieuse ne produisait pas d'effets juridiques obligatoires affectant la situation juridique de la requérante à l'issue d'un examen du contexte juridique de l'adoption de cette décision ainsi que des pouvoirs de l'institution de l'Union qui en est l'auteure effectué aux points 40 à 47 de cette ordonnance.

60 Le Tribunal a, en substance, considéré, à ces points 40 à 48, que de tels effets juridiques contraignants découlaient, d'une part, de l'interdiction de vol prévue à l'article 3 quinquies du règlement nº 833/2014, dotée d'une portée générale, dont les dispositions devaient être exécutées par les États membres, ainsi que, d'autre part, des mesures individuelles visant à la faire appliquer et, plus particulièrement, du rejet des plans de vol des exploitants d'aéronefs individuels, pour lequel la compétence était dévolue aux États membres et exercée, au nom de ceux-ci, par Eurocontrol, conformément à l'article 3 sexies de ce règlement.

61 Selon le Tribunal, une interdiction de vol visée à cet article 3 quinquies ayant des effets juridiques obligatoires à l'égard des tiers ne pouvait, en revanche, découler d'un acte qui serait imputable à la Commission. Ainsi qu'il ressort, en substance, des points 45 à 48 de l'ordonnance attaquée, par l'établissement de la liste en cause, la Commission, agissant de concert avec l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) et avec la participation des autorités des États membres, se serait, en effet, bornée à coordonner les flux d'informations provenant de différentes sources sur les aéronefs contrôlés ou affrétés par des personnes ou entités russes susceptibles d'être soumises à l'interdiction de vol prévue à l'article 3 quinquies dudit règlement, dans la perspective de faciliter la mise en œuvre de cet article.

62 Le Tribunal a précisé, à cet égard, au point 47 de l'ordonnance attaquée que, n'étant pas compétente, en vertu de l'article 3 quinquies du règlement nº 833/2014, pour frapper d'une interdiction de vol des aéronefs auxquels s'applique cet article, la Commission, en exerçant le rôle de collecteur et de diffuseur d'informations, se limitait à porter une simple assistance aux États membres pour l'accomplissement de leurs tâches, de sorte que ce sont ces derniers qui prennent des décisions coordonnées quant au traitement des plans de vol individuels. Il en découle, selon le Tribunal, que ni l'établissement de la liste en cause ni, par voie de conséquence, l'inclusion des aéronefs individuels dans cette liste ne relèvent d'une prétendue décision prise par la Commission, ou en son nom, qui produirait des effets juridiques obligatoires affectant la situation juridique de la requérante.

63 Or, s'agissant, premièrement, du contexte juridique dans lequel la décision litigieuse s'inscrit, il importe de relever que ni la portée générale des dispositions de l'article 3 quinquies du règlement nº 833/2014 ni le constat selon lequel ces dispositions peuvent comporter des mesures d'exécution à adopter par les autorités nationales compétentes, notamment, dans le cadre du traitement des plans de vols des exploitants d'aéronefs individuels soumis à l'interdiction de vol prévue à cet article ne permettent d'exclure que la décision litigieuse constitue un acte susceptible d'un recours en annulation en vertu de l'article 263 TFUE. En effet, cette portée et ce constat n'empêchent pas que le mécanisme établi par la Commission et l'AESA, avec la participation des États membres, pour coordonner les flux d'informations provenant de différentes sources sur les aéronefs contrôlés ou affrétés par des personnes ou entités russes, ait pu donner lieu à l'adoption, à l'échelle de l'Union, d'actes visant à produire des effets juridiques obligatoires concernant l'inclusion des aéronefs d'exploitants d'aéronefs individuels parmi les aéronefs soumis à cette interdiction de vol prévue audit article 3 quinquies, qui seraient imputables à la Commission.

64 L'article 3 quinquies et l'article 3 sexies de ce règlement ne prévoient, certes, pas explicitement qu'il incombe à la Commission, au terme d'une appréciation du critère de « contrôle » exercé par une personne physique ou morale, une entité ou un organisme russe, sur des exploitants d'aéronefs, visé à l'article 3 quinquies dudit règlement, d'inscrire les exploitants d'aéronefs individuels concernés sur la liste en cause. Il n'en demeure pas moins que la première phrase de l'article 3 sexies, paragraphe 1, du même règlement, aux termes de laquelle « [l]e gestionnaire du réseau désigné par la Commission conformément à [l]a décision d'exécution [2019/709] aide la Commission et [l]es États membres à assurer la mise en œuvre et le respect de l'article 3 quinquies [du règlement nº 833/2014] », sans conférer de pouvoirs d'exécution à la Commission, évoque néanmoins l'existence de certaines responsabilités que la Commission est appelée à assumer dans le cadre de la mise en œuvre de cet article 3 quinquies. Il ressort, en outre, d'une lecture conjointe des deux phrases de l'article 3 sexies, paragraphe 1, de ce règlement que ces responsabilités sont liées aux tâches confiées à Eurocontrol, en tant que gestionnaire de réseau, au titre de cet article 3 sexies, qui comprennent, en particulier, le rejet de tous les plans présentés par des exploitants d'aéronefs pour l'exercice d'activités sur le territoire de l'Union constituant une violation dudit règlement.

65 Dès lors, le contexte juridique dans lequel s'inscrit la décision litigieuse ne pouvait valablement justifier la qualification, par le Tribunal, de la décision litigieuse d'acte non susceptible de recours en annulation en vertu de l'article 263 TFUE.

66 Au demeurant, l'article 291, paragraphe 2, TFUE envisage précisément l'attribution des compétences d'exécution à la Commission ou au Conseil, lorsque des conditions uniformes d'exécution des actes juridiquement contraignants de l'Union sont nécessaires, dans les conditions définies à cette disposition. La Cour a jugé que l'article 215 TFUE ne s'oppose pas à ce qu'un règlement, adopté sur son fondement, confère des compétences d'exécution à la Commission ou au Conseil en matière de mesures restrictives dans les conditions définies à l'article 291, paragraphe 2, TFUE, aux fins tant de l'élaboration de règles d'application que de l'application de règles à des cas particuliers au moyen d'actes à portée individuelle (voir, en ce sens, arrêt du 1er mars 2016, National Iranian Oil Company/Conseil, C-440/14 P, EU:C:2016:128, points 34 à 36). Or, la mise en œuvre de l'article 3 quinquies du règlement nº 833/2014, qui prévoit une interdiction à tout aéronef relevant des critères qui y sont énoncés « d'atterrir sur le territoire de l'Union, d'en décoller ou de le survoler », requiert de telles conditions uniformes d'exécution à l'échelle de l'Union.

67 S'agissant, deuxièmement, des pouvoirs de l'institution de l'Union auteure de l'acte visé, il y a lieu de relever que, contrairement à ce que le Tribunal a retenu au point 47 de l'ordonnance attaquée, le constat selon lequel la Commission ne disposait pas d'une compétence pour frapper d'une interdiction de vol des aéronefs auxquels s'applique l'article 3 quinquies du règlement nº 833/2014 ne permet pas d'exclure qu'un acte ayant pour effet juridique obligatoire de frapper de cette interdiction de vol des aéronefs d'exploitants d'aéronefs individuels ait été pris par la Commission ou en son nom.

68 Suivre une telle approche conduirait, en effet, à soustraire au contrôle du juge de l'Union des actes de l'Union entachés d'un motif d'illégalité tiré de l'incompétence de l'institution qui en est l'auteure dès lors qu'ils ne constitueraient pas, pour ce motif même, des actes susceptibles de recours en annulation en vertu de l'article 263 TFUE. Un tel résultat serait incompatible avec l'économie de l'article 263 TFUE, qui prévoit, à son deuxième alinéa, que la Cour est compétente, en vertu de cet article, pour se prononcer sur les recours introduits, notamment « pour incompétence ».

69 S'agissant, troisièmement, du contexte factuel dans lequel s'inscrit la décision litigieuse, si le Tribunal a examiné les arguments contextuels de la requérante relatifs à la « conduite effective » de la DG « Mobilité et transports », d'Eurocontrol et de la République fédérale d'Allemagne aux points 50 à 52 de l'ordonnance attaquée, en appréciant, plus particulièrement, les courriels des 28 mars et 25 avril 2023, envoyés par l'agent de cette DG, par l'intermédiaire de la boîte fonctionnelle, joints, respectivement, en annexe A.2 et en annexe A.4 à la requête en première instance, il a considéré, au point 49 de cette ordonnance, que ces arguments ne remettaient pas en cause la conclusion à laquelle il était arrivé au point 48 de ladite ordonnance, selon laquelle la décision litigieuse ne produisait pas d'effets juridiques obligatoires affectant la situation juridique de la requérante.

70 Or, contrairement à ce qui ressort du point 50 de l'ordonnance attaquée, les courriels envoyés par l'agent de la DG « Mobilité et transports », par l'intermédiaire de la boîte fonctionnelle, font allusion à des « décisions » émanant, notamment, de la Commission et étayent la thèse selon laquelle les explications données par cet agent de la Commission quant aux raisons justifiant l'inclusion et le maintien des deux aéronefs de la requérante sur la liste en cause découlaient d'une position uniforme et coordonnée adoptée à l'échelle de l'Union, relative à l'inclusion de ces deux aéronefs sur la liste en cause, susceptible d'être imputée à la Commission.

71 Il ressort, en effet, des courriels de l'agent de la DG « Mobilité et transports » des 28 mars et 25 avril 2023, joints, respectivement, à l'annexe A.2 et à l'annexe A.4 à la requête en première instance, visés aux points 50 et 51 de l'ordonnance attaquée, que cet agent de la Commission s'est chargé de répondre, par l'intermédiaire de la boîte fonctionnelle, aux demandes d'informations et de réexamen présentées par la requérante concernant les deux aéronefs, en fournissant à cette dernière les motifs de l'inscription de ces deux aéronefs sur la liste en cause et en lui communiquant le rejet de ses demandes d'informations et de réexamen.

72 Il convient de préciser à cet égard, d'une part, que, dans son courriel du 28 mars 2023, la DG « Mobilité et transports » emploie des expressions telles que *« we have examined »* (nous avons examiné), *« [t]he following has been established »* (il a été établi ce qui suit), *« we see no other option but to continue with grounding of the aircraft »* (nous ne voyons pas d'autre solution que de continuer à immobiliser les deux aéronefs). D'autre part, le courriel de la DG « Mobilité et transports » du 25 avril 2023 comprend des expressions telles que *« we (and the relevant [M]ember States) normally base our decisions »* [nous (et les États membres concernés) fondons généralement nos décisions] et *« we see no reason to lift the ban on these two aircrafts »* (nous ne voyons pas de raison de lever l'interdiction s'appliquant à ces deux aéronefs).

73 Ainsi, ces courriels laissent entendre que la Commission assumait, seule ou conjointement avec les États membres, la responsabilité de l'adoption des mesures restrictives à l'encontre de la requérante, aussi bien en ce qui concerne l'inclusion des deux aéronefs dans la liste en cause que leur maintien dans cette même liste.

74 Cette analyse est corroborée, d'une part, par le courriel du 20 mars 2023, joint en annexe A.1 à la requête en première instance, visé aux points 14 et 52 de l'ordonnance attaquée, par lequel Eurocontrol, en tant que gestionnaire de réseau, a, en réponse à une demande d'éclaircissements de la requérante concernant le rejet du plan de vol pour l'aéronef immatriculé EX-88012, évoqué l'existence d'une liste des aéronefs relevant de l'article 3 quinquies du règlement nº 833/2014 que la Commission lui avait fournie et a invité la requérante à s'adresser à la Commission par l'intermédiaire de la boîte aux lettres fonctionnelle, gérée par la DG « Mobilité et transports », au cas où elle souhaiterait demander le retrait de l'aéronef en question de cette liste.

75 Ladite analyse est étayée, d'autre part, par le courriel du ministère du Numérique et des Transports (Allemagne) du 31 juillet 2023, joint en annexe C.2 aux observations de la requérante sur l'exception d'irrecevabilité soulevée par la Commission en première instance, visé aux points 31 et 52 de l'ordonnance attaquée, en réponse à un courriel de la requérante concernant la possibilité d'accéder physiquement aux deux aéronefs pour effectuer des opérations de maintenance. Le représentant de ce ministère a, en effet, précisé dans ce courriel du 31 juillet 2023 avoir déjà pris contact avec la Commission afin d'obtenir des éclaircissements complémentaires sur la propriété de ces deux aéronefs et l'inclusion de ceux-ci dans la liste en cause.

76 Ainsi, ces courriels d'Eurocontrol et des autorités allemandes confortent l'analyse selon laquelle la Commission avait un rôle prépondérant dans l'inscription des deux aéronefs parmi les aéronefs frappés d'une interdiction de vol en vertu de l'article 3 quinquies du règlement nº 833/2014.

77 À cet égard, la Commission a reconnu lors de l'audience, en réponse à une question de la Cour, qu'Eurocontrol ne disposait d'aucun pouvoir discrétionnaire de dévier des instructions des États membres en ce qui concerne le traitement des plans de vol des aéronefs frappés d'une interdiction de vol en vertu de l'article 3 quinquies du règlement nº 833/2014. Au contraire, cette organisation est tenue, sous réserve des dérogations prévues à l'article 3 quinquies, paragraphe 3, du règlement nº 833/2014, de rejeter tous les plans de vol présentés par des exploitants d'aéronefs individuels pour l'exercice des activités sur le territoire de l'Union qui constituent une violation de cette interdiction, conformément à l'article 3 sexies, paragraphe 1, seconde phrase, de ce règlement.

78 Il s'ensuit que l'inclusion des deux aéronefs dans la liste en cause, qui fixe définitivement la position de la Commission, à qui elle est imputable, lie nécessairement Eurocontrol dans le cadre du traitement des plans de vol soumis par la requérante et produit donc des effets juridiques obligatoires à tout le moins à l'égard de cette organisation.

79 En conséquence, comme M. l'avocat général l'a souligné, en substance, au point 73 de ses conclusions, l'identification, dans la liste en cause, des exploitants d'aéronefs visés par l'interdiction dont les plans de vol pourront, par la suite, être rejetés est un acte qui possède une substance propre et qui produit directement des effets juridiques obligatoires à l'égard des tiers.

80 Dans ces conditions, il ressort de l'analyse du contexte factuel dans lequel s'inscrit la décision litigieuse que, contrairement à ce que le Tribunal a retenu aux points 49 à 52 de l'ordonnance attaquée, les pièces versées au dossier de première instance et examinées par le Tribunal corroborent la conclusion selon laquelle la décision litigieuse est susceptible de constituer un acte imputable à la Commission, par lequel cette dernière s'est prononcée définitivement sur l'inclusion des deux aéronefs dans la liste en cause.

81 Partant, aux points 40 à 52 de l'ordonnance attaquée, consacrés à l'analyse du contexte juridique de l'adoption de la décision litigieuse et des pouvoirs de l'institution de l'Union qui en est l'auteure ainsi qu'à l'examen des arguments de la requérante s'agissant du contexte factuel dans lequel s'insère cette décision, le Tribunal a commis une erreur de droit en faisant prévaloir la circonstance que la Commission ne disposait pas des pouvoirs nécessaires pour l'adoption d'un acte portant spécifiquement sur l'interdiction de vol d'aéronefs dans la liste en cause, sur le faisceau d'éléments produit par la requérante en vue de démontrer que la Commission avait pris une décision ayant des effets obligatoires vis-à-vis des tiers sur l'inclusion des deux aéronefs dans cette liste.

82 Il convient d'ajouter que, contrairement à ce qui résulte, notamment, des points 35, 39, 48 et 53 de l'ordonnance attaquée, la conclusion figurant au point 78 du présent arrêt ne saurait être remise en cause par le fait, à le supposer établi, que la décision litigieuse ne produisait pas d'effets juridiques obligatoires « affectant la situation juridique de la requérante ».

83 En effet, afin d'établir si un acte, dont la partie requérante n'est pas le destinataire, telle la décision litigieuse, produit des effets juridiques obligatoires, et partant, est susceptible de faire l'objet d'un recours en annulation en vertu de l'article 263 TFUE, il n'est pas besoin de vérifier si ces derniers sont de nature à affecter la situation juridique de la partie requérante, cette vérification n'étant pertinente que dans le cadre de l'examen du respect des conditions de recevabilité énoncées à l'article 263, quatrième alinéa, TFUE, selon lesquelles un recours en annulation contre un acte est ouvert à toute personne directement et individuellement concernée par celui-ci, lorsque cette dernière disposition trouve à s'appliquer. Le caractère attaquable d'un acte doit donc être apprécié objectivement, en fonction de la substance de celui-ci, et non en fonction de la partie requérante (voir, en ce sens, arrêts du 12 juillet 2022, Nord Stream 2/Parlement et Conseil, C-348/20 P, EU:C:2022:548, point 63, du 13 février 2025, Swissgrid/Commission, C-121/23 P, EU:C:2025:83, point 46, et du 10 février 2026, WhatsApp Ireland/Comité européen de la protection des données, C-97/23 P, EU:C:2026:81, point 68).

84 Partant, aux points 35, 39, 48 et 53 de l'ordonnance attaquée, le Tribunal a exposé et appliqué un critère juridique erroné, à savoir celui tendant à savoir si l'acte visé produisait des effets juridiques obligatoires de nature à affecter les intérêts de la requérante, en modifiant de façon caractérisée la situation juridique de cette dernière. Ce faisant, le Tribunal a commis une erreur de droit, en ayant opéré une confusion entre les exigences résultant, respectivement, du premier et du quatrième alinéa de l'article 263 TFUE.

85 Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, les deuxième et troisième moyens du pourvoi doivent être accueillis et l'ordonnance attaquée doit être annulée.

Sur le recours devant le Tribunal

86 Conformément à l'article 61 du statut de la Cour de justice de l'Union européenne, lorsque le pourvoi est fondé, la Cour annule la décision du Tribunal. Elle peut alors soit statuer elle-même définitivement sur le litige, lorsque celui-ci est en état d'être jugé, soit renvoyer l'affaire devant le Tribunal pour qu'il statue.

87 En l'espèce, s'agissant des premier à troisième motifs d'irrecevabilité soulevés par la Commission au cours de la procédure devant le Tribunal, par lesquels la Commission avait allégué que la décision litigieuse n'existait pas, ne constituait pas un acte susceptible de recours en annulation et ne lui était pas imputable, au sens de l'article 263, quatrième alinéa, TFUE, le litige est en état d'être jugé.

88 En ce qui concerne, plus particulièrement, le deuxième motif d'irrecevabilité opposé par la Commission au cours de la procédure en première instance, tiré de ce que la décision litigieuse ne constituait pas un acte susceptible d'un recours en annulation en vertu de l'article 263 TFUE, il résulte du point 50 du présent arrêt que l'examen de ce motif nécessite d'apprécier les effets de cette décision au regard, notamment, du contenu concret de celle-ci. Or, il est constant que ladite décision n'a pas été versée au dossier de la première instance et le Tribunal n'en a pas sollicité la production auprès des parties.

89 Dans ces conditions, par une mesure d'organisation de la procédure prise, le 10 septembre 2025, en application de l'article 62, paragraphe 1, du règlement de procédure, la Commission a été invitée à répondre à des questions pour réponse écrite portant, notamment, sur la production d'un extrait de la décision litigieuse, pour autant que cette décision visait les deux aéronefs, ou, dans l'hypothèse où cette décision n'existerait pas, sur celle de la liste en cause, que la Commission a fournie à Eurocontrol, visée dans le courriel d'Eurocontrol du 20 mars 2023.

90 Le 7 octobre 2025, la Commission a répondu aux questions posées par la Cour en affirmant qu'il n'existait pas de « décision » et en produisant un extrait de la liste en cause, qui était néanmoins, selon elle, dépourvue de caractère « décisionnel ».

91 À la suite de cette mesure d'organisation de la procédure et de l'audience qui s'est tenue le 17 décembre 2025, lors de laquelle les parties ont pu débattre contradictoirement des éléments de fait et de droit pertinents aux fins de l'analyse du caractère d'acte attaquable de la décision litigieuse, la Cour dispose, dès lors, des éléments nécessaires pour statuer définitivement sur le deuxième motif d'irrecevabilité opposé par la Commission au cours de la procédure en première instance.

92 Dans sa réponse à ladite mesure d'organisation de la procédure, la Commission a produit un extrait non confidentiel de la liste en cause, qui contient l'inscription des deux aéronefs, rédigée, pour chacun de ces deux aéronefs, dans les termes suivants :

« 22.02.2023 : Décision de la Commission d'inscrire l'aéronef sur la liste confirmée, sur la base des éléments de preuve recueillis par les autorités allemandes lors de l'inspection et d'autres ressources ; Global 8 Airlines [...] fournit des services aux passagers, des vols organisés depuis la Russie via Minsk vers l'Union européenne ; au sein de la Russie, au sein de l'Union. Cette exploitation ne respecte pas non plus les règles de la "liste de sécurité" [...] »

93 Cet extrait vise expressément une « décision », dont « la Commission » est l'auteure, en date du « 22 février 2023 », relative à l'inscription des deux aéronefs sur cette liste, laquelle expose les motifs d'inscription de ces deux aéronefs sur ladite liste, en identifiant les raisons spécifiques et concrètes pour lesquelles lesdits deux aéronefs devaient faire l'objet de mesures restrictives.

94 Dès lors, il découle tant dudit extrait, qui fait état de la décision litigieuse, que des motifs exposés aux points 59 à 80 du présent arrêt, que cette décision constitue un acte produisant des effets juridiques obligatoires vis-à-vis des tiers, indépendamment de la question de savoir si ladite décision a eu pour conséquence de modifier de façon caractérisée la situation juridique de la requérante.

95 Dans la mesure où la Commission a soutenu lors de l'audience devant la Cour qu'aucune « décision » frappant spécifiquement les deux aéronefs d'une interdiction de vol énoncée à l'article 3 quinquies du règlement n° 833/2014 n'avait été adoptée par son collège, il suffit de rappeler que, selon une jurisprudence constante, le fait qu'un acte ne revêt pas la forme d'une décision formelle de la Commission n'est pas déterminant pour sa qualification d'acte attaquable, au sens de l'article 263 TFUE (voir, en ce sens, arrêts du 11 novembre 1981, IBM/Commission, 60/81, EU:C:1981:264, point 9, et du 17 juillet 2008, Athinaïki Techniki/Commission, C-521/06 P, EU:C:2008:422, points 44 et 59).

96 Par conséquent, il y a lieu d'écarter le deuxième motif d'irrecevabilité opposé par la Commission et tiré de ce que la décision litigieuse ne constituait pas un acte susceptible de faire l'objet d'un recours en annulation en vertu de l'article 263 TFUE, ainsi que, par voie de conséquence, le premier motif d'irrecevabilité opposé par cette institution, tiré de ce que cette décision n'existait pas et, en tout état de cause, ne pouvait être identifiée, de même que le troisième motif d'irrecevabilité opposé par ladite institution, tiré de ce que les effets présumés de ladite décision n'étaient pas imputables à la Commission, mais l'étaient aux États membres.

97 En revanche, le litige n'est pas en état d'être jugé en ce qui concerne les quatrième, cinquième et, en partie, sixième motifs d'irrecevabilité soulevés par la Commission, les conditions de recevabilité prévues à l'article 263, quatrième alinéa, TFUE, ainsi que la question de la compétence de la Commission pour adopter la décision litigieuse, dès lors que ces aspects du litige impliquent des appréciations juridiques et factuelles qui n'ont pas été opérées par le Tribunal et que lesdits aspects n'ont pas été débattus dans le cadre de la procédure de pourvoi.

98 En ce qui concerne, plus précisément, le sixième motif d'irrecevabilité opposé par la Commission, le Tribunal a seulement examiné l'argument de la Commission selon lequel le recours était sans objet, compte tenu de l'interdiction d'exploitation générale dans l'Union, pour des motifs de sécurité, frappant les transporteurs aériens inscrits au registre de la République kirghize, au titre du règlement (CE) nº 1543/2006 de la Commission, du 12 octobre 2006, modifiant le règlement (CE) nº 474/2006 établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté, visée au chapitre II du règlement (CE) nº 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil, tel que modifié par le règlement (CE) nº 910/2006 (JO 2006, L 283, p. 27), argument qu'il a écarté au point 34 de l'ordonnance attaquée, mais qui n'épuise pas ce motif d'irrecevabilité.

99 Par ailleurs, en ce qui concerne les quatrième et cinquième motifs d'irrecevabilité opposés par la Commission, le Tribunal n'a pas examiné les arguments invoqués par la Commission selon lesquels, d'une part, le recours en première instance avait été formé contre l'acte erroné et devant une juridiction incompétente pour en connaître ainsi que, d'autre part, et en tout état de cause, à supposer qu'il ait été dirigé contre l'acte pertinent, ce recours devrait être rejeté comme étant tardif.

100 Le Tribunal n'a pas davantage examiné, d'une part, les conditions de recevabilité fixées à l'article 263, quatrième alinéa, TFUE, qui constituent une fin de non-recevoir d'ordre public qu'il appartient aux juridictions de l'Union d'examiner à tout moment, même d'office (arrêt du 27 février 2014, Stichting Woonpunt e.a./Commission, C-132/12 P, EU:C:2014:100, point 45 ainsi que jurisprudence citée), ni, d'autre part, le fond du recours introduit devant lui, et, notamment, la compétence de l'auteur de l'acte, qui constitue, elle-même, un moyen d'ordre public (arrêt du 14 décembre 2016, SV Capital/ABE, C-577/15 P, EU:C:2016:947, point 32 et jurisprudence citée).

101 Partant, il y a lieu d'écarter l'exception d'irrecevabilité soulevée par la Commission en tant qu'elle porte sur ses premier à troisième motifs et de renvoyer, pour le surplus, l'affaire devant le Tribunal.

Sur les dépens

102 L'affaire étant renvoyée devant le Tribunal, il convient de réserver les dépens afférents à la procédure de pourvoi.

Par ces motifs, la Cour (première chambre) déclare et arrête :

1) **L'ordonnance du Tribunal de l'Union européenne du 29 avril 2024, Global 8 Airlines/Commission (T-277/23, EU:T:2024:285), est annulée.**

2) **L'exception d'irrecevabilité soulevée par la Commission européenne est écartée en tant qu'elle porte sur ses premier à troisième motifs.**

3) **L'affaire est renvoyée, pour le surplus, devant le Tribunal de l'Union européenne.**

4) **Les dépens sont réservés.**

Signatures