Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Erste Kammer)

8. Oktober 2026*

„Rechtsmittel – Gemeinsame Außen- und Sicherheitspolitik – Restriktive Maßnahmen angesichts der militärischen Aggression gegen die Ukraine – Verordnung (EU) 2022/334 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 833/2014 – Art. 3d und 3e – Verbot für nicht in Russland registrierte Luftfahrzeuge, die sich im Eigentum russischer natürlicher oder juristischer Personen, Organisationen oder Einrichtungen befinden oder von diesen gechartert werden oder anderweitig unter deren Kontrolle stehen, im Gebiet der Europäischen Union zu landen, vom Gebiet der Europäischen Union zu starten oder das Gebiet der Europäischen Union zu überfliegen – Ablehnung des Flugplans – Nichtigkeitsklage – Zulässigkeit – Anfechtbare Handlung“

In der Rechtssache C-482/24 P

betreffend ein Rechtsmittel nach Art. 56 der Satzung des Gerichtshofs der Europäischen Union, eingelegt am 9. Juli 2024,

Global 8 Airlines mit Sitz in Bischkek (Kirgisistan), vertreten durch E. Novicāne, K. Novicāns und E. Stankevičs, Advokāti,

Rechtsmittelführerin,

andere Partei des Verfahrens:

Europäische Kommission, vertreten durch M. Bruti Liberati, M. Carpus-Carcea und B. Sasinowska als Bevollmächtigte,

Beklagte im ersten Rechtszug,

unterstützt durch:

Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch J. Möller und R. Kanitz als Bevollmächtigte,

Streithelferin im Rechtsmittelverfahren,

erlässt

DER GERICHTSHOF (Erste Kammer)

* Verfahrenssprache: Englisch.

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten F. Biltgen (Berichterstatter), des Vizepräsidenten des Gerichtshofs T. von Danwitz in Wahrnehmung der Aufgaben eines Richters der Ersten Kammer, der Richter S. Gervasoni und A. Kumin sowie der Richterin I. Ziemele,

Generalanwalt: M. Campos Sánchez-Bordona,

Kanzler: A. Lamote, Verwaltungsrätin,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 17. Dezember 2025,

nach Anhörung der Schlussanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 12. März 2026

folgendes

Urteil

1 Mit ihrem Rechtsmittel beantragt die Global 8 Airlines LLC die Aufhebung des Beschlusses des Gerichts der Europäischen Union vom 29. April 2024, Global 8 Airlines/Kommission (T-277/23, im Folgenden: angefochtener Beschluss, EU:T:2024:285), mit dem das Gericht ihre Klage auf Nichtigerklärung der ihr am 20. März 2023 mitgeteilten Entscheidung der Europäischen Kommission über die Aufnahme von zwei ihr gehörenden leichten Geschäftsflugzeugen in eine Liste von Luftfahrzeugen, für die gemäß der Verordnung (EU) 2022/334 des Rates vom 28. Februar 2022 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 883/2014 des Rates über restriktive Maßnahmen angesichts der Handlungen Russlands, die die Lage in der Ukraine destabilisieren (ABl. 2022, L 57, S. 1), das Verbot gilt, im Gebiet der Europäischen Union zu landen, vom Gebiet der Europäischen Union zu starten oder das Gebiet der Europäischen Union zu überfliegen (im Folgenden: streitige Entscheidung), als unzulässig abgewiesen hat.

Rechtlicher Rahmen

Völkerrecht

2 Das am 13. Dezember 1960 in Brüssel unterzeichnete Internationale Übereinkommen über Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt „Eurocontrol“ wurde mehrfach geändert und durch das Protokoll vom 27. Juni 1997 neu gefasst. Obwohl dieses Übereinkommen noch nicht in Kraft ist, werden seine Bestimmungen gemäß einem Beschluss der Ständigen Kommission der Europäischen Organisation für Flugsicherung (Eurocontrol) vom Dezember 1997 seit 1998 vorläufig angewandt. Die Europäische Gemeinschaft genehmigte das Beitrittsprotokoll zu Eurocontrol mit dem Beschluss 2004/636/EG des Rates vom 29. April 2004 über den Abschluss des Protokolls über den Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zur Europäischen Organisation für Flugsicherung durch die Europäische Gemeinschaft (ABl. 2004, L 304, S. 209).

3 Nach seinem Art. 1 hat dieses internationale Übereinkommen zum Ziel, die Zusammenarbeit seiner Vertragsparteien auf dem Gebiet der Flugsicherung zu verstärken und ihre gemeinsamen Tätigkeiten auf diesem Gebiet unter gebührender Berücksichtigung der

Verteidigungserfordernisse weiterzuentwickeln sowie ein Höchstmaß an Handlungsfreiheit, das mit dem erforderlichen Sicherheitsgrad zu vereinbaren ist, für alle Luftraumbenutzer zu gewährleisten. Zu diesem Zweck wurde Eurocontrol gegründet.

Unionsrecht

Verordnung Nr. 833/2014

4 Art. 3d der Verordnung (EU) Nr. 833/2014 des Rates vom 31. Juli 2014 über restriktive Maßnahmen angesichts der Handlungen Russlands, die die Lage in der Ukraine destabilisieren (ABl. 2014, L 229, S. 1), in der durch die Verordnung 2022/334 geänderten Fassung (im Folgenden: Verordnung Nr. 833/2014) sieht vor:

„(1) Luftfahrzeugen, die von russischen Luftfahrtunternehmen betrieben werden, einschließlich als Vertriebsunternehmen im Wege von Code-Sharing- oder Blocked-Space-Vereinbarungen, in Russland registrierten Luftfahrzeugen sowie nicht in Russland registrierten Luftfahrzeugen, die sich im Eigentum [russischer] natürlicher oder juristischer Personen, Organisationen oder Einrichtungen … befinden oder von diesen gechartert werden oder anderweitig unter deren Kontrolle stehen, ist es untersagt, im [Gebiet] der Union zu landen, vom [Gebiet] der Union zu starten, oder das [Gebiet] der Union zu überfliegen.

(2) Absatz 1 gilt nicht für Notlandungen oder Notüberflüge.

(3) Abweichend von Absatz 1 können die zuständigen Behörden genehmigen, dass ein Luftfahrzeug im [Gebiet] der Union landet, startet oder das [Gebiet] der Union überfliegt, wenn die zuständigen Behörden festgestellt haben, dass das Landen, Starten oder Überfliegen für humanitäre Zwecke oder für andere mit den Zielen dieser Verordnung im Einklang stehende Zwecke erforderlich ist.

(4) Der betreffende Mitgliedstaat oder die betreffenden Mitgliedstaaten unterrichtet bzw. unterrichten die anderen Mitgliedstaaten und die Kommission über jede nach Absatz 3 erteilte Genehmigung innerhalb von zwei Wochen nach deren Erteilung.“

5 Art. 3e der Verordnung Nr. 833/2014 bestimmt:

„(1) Der von der Kommission gemäß ihrem Durchführungsbeschluss (EU) 2019/709 [vom 6. Mai 2019 über die Benennung des Netzmanagers für die Netzfunktionen des Flugverkehrsmanagements (ATM) im einheitlichen europäischen Luftraum (ABl. 2019, L 120, S. 27)] benannte Netzmanager unterstützt die Kommission und [die] Mitgliedstaaten bei der Gewährleistung der Umsetzung und Einhaltung von Artikel 3d. Der Netzmanager hat insbesondere die Aufgabe, alle von Luftfahrzeugbetreibern eingereichten Flugpläne abzulehnen, die auf die Absicht hindeuten, dass über dem Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten der Union Tätigkeiten durchgeführt werden sollen, die einen Verstoß gegen die Bestimmungen dieser Verordnung oder gegen andere geltende Schutz- und Sicherheitsmaßnahmen darstellen, sodass dem Piloten das Fliegen nicht gestattet wird.

(2) Der Netzmanager legt der Kommission und den Mitgliedstaaten auf der Basis einer Analyse der Flugpläne regelmäßig Berichte über die Umsetzung des Artikels 3d vor.“

Durchführungsbeschluss 2019/709

6 Gemäß Art. 1 Abs. 1 und 2 des Durchführungsbeschlusses 2019/709 in Verbindung mit Art. 7 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 der Kommission vom 11. Februar 2019 zur Festlegung eines Leistungssystems und einer Gebührenregelung für den einheitlichen europäischen Luftraum und zur Aufhebung der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 390/2013 und (EU) Nr. 391/2013 (ABl. 2019, L 56, S. 1) wurde Eurocontrol für den Zeitraum 2020 bis 2029 als Netzmanager benannt.

Vorgeschichte des Rechtsstreits

7 Die Vorgeschichte des Rechtsstreits, die in den Rn. 2 bis 17 des angefochtenen Beschlusses dargestellt wird, lässt sich wie folgt zusammenfassen.

8 Global 8 Airlines ist eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung nach kirgisischem Recht. Es handelt sich um eine gewerbliche Fluggesellschaft, die im Unternehmensregister der Kirgisischen Republik eingetragen ist, aus dem hervorgeht, dass sie im Eigentum von Herrn D. L. steht und von Herrn U. M. geführt wird, die beide lettische Staatsangehörige sind.

9 Am 28. Februar 2022 erließ der Rat der Europäischen Union im Kontext einer Reihe restriktiver Maßnahmen, die u. a. die Schließung des Luftraums der Union für bestimmte Kategorien von Luftfahrzeugen betrafen, auf der Grundlage von Art. 29 EUV den Beschluss (GASP) 2022/335 zur Änderung des Beschlusses 2014/512/GASP über restriktive Maßnahmen angesichts der Handlungen Russlands, die die Lage in der Ukraine destabilisieren (ABl. 2022, L 57, S. 4), und auf der Grundlage von Art. 215 AEUV die Verordnung 2022/334.

10 Mit zwei Beschlüssen vom 9. September 2022 und vom 20. Februar 2023 genehmigte der Verwaltungsrat von Global 8 Airlines den Erwerb von zwei Luftfahrzeugen mit den vom Hersteller verwendeten Seriennummern RB274 und RB120 (im Folgenden: die beiden Luftfahrzeuge). Der Erwerb erfolgte zwischen Global 8 Airlines und einer russischen Gesellschaft, deren einzige Aktionäre russische Staatsangehörige waren.

11 Die beiden Luftfahrzeuge wurden am 12. September 2022 unter dem Flugzeugkennzeichen EX-88012 bzw. am 9. März 2023 unter dem Flugzeugkennzeichen EX-88011 im Unternehmensregister der Kirgisischen Republik als Eigentum von Global 8 Airlines eingetragen.

12 Seit ihrer Eintragung in das Register der Kirgisischen Republik führte das Luftfahrzeug mit dem Kennzeichen EX-88012 mehrere Flüge u. a. von Russland in die Union durch, während für das Luftfahrzeug mit dem Kennzeichen EX-88011 keine Flugbewegungen verzeichnet wurden.

13 Am 24. Februar 2023 legte Global 8 Airlines Eurocontrol einen Flugplan für das Luftfahrzeug mit dem Kennzeichen EX-88012 vor, der eine Flugreise von Augsburg (Deutschland) nach Budapest (Ungarn) betraf. Eurocontrol lehnte diesen Flugplan am selben Tag mit einer automatisierten Nachricht ab.

14 Am 15. März 2023 wandte sich Global 8 Airlines per E-Mail an Eurocontrol, um Erläuterungen zu dieser automatisierten Nachricht zu erhalten.

15 Mit E-Mail vom 20. März 2023 bestätigte Eurocontrol zum einen Global 8 Airlines, dass das Luftfahrzeug mit dem Kennzeichen EX-88012 in einer Liste von Luftfahrzeugen aufgeführt sei, die unter Art. 3d der Verordnung Nr. 833/2014 fielen und einem Flugverbot unterlägen (im Folgenden: in Rede stehende Liste), wobei diese Liste Eurocontrol von der Kommission zur Verfügung gestellt worden sei. Zum anderen forderte Eurocontrol Global 8 Airlines auf, sich über die von der Generaldirektion (GD) „Mobilität und Verkehr“ verwaltete funktionsbezogene Mailbox (im Folgenden: Funktionsmailbox) an die Kommission zu wenden, falls Global 8 Airlines die Streichung des betreffenden Luftfahrzeugs von der in Rede stehenden Liste beantragen wolle.

16 Am 21. März 2023 wandte sich Global 8 Airlines per E-Mail über die Funktionsmailbox an die Kommission, um ihren Standpunkt zu verdeutlichen und im Wesentlichen zu erreichen, dass ihre Situation nochmals überprüft werde, insbesondere im Hinblick auf die Aufhebung des Flugverbots, die Streichung der beiden Luftfahrzeuge von der in Rede stehenden Liste und die Übermittlung sie betreffender aktualisierter Informationen an Eurocontrol. Sie bat ferner darum, ihr gegebenenfalls den Namen der für die Bearbeitung ihres Überprüfungsantrags zuständigen nationalen Behörde mitzuteilen.

17 Mit E-Mail vom 28. März 2023 teilte der für die Funktionsmailbox verantwortliche Bedienstete der GD „Mobilität und Verkehr“ Global 8 Airlines mit, dass für beide Luftfahrzeuge ein Flugverbot nach den Art. 3c und 3d der Verordnung Nr. 833/2014 gelte. Er teilte ihr auch mit, dass dieses Flugverbot aufrechterhalten werden müsse, und nannte die Gründe des Flugverbots.

18 Mit E-Mail vom 6. April 2023 antwortete Global 8 Airlines dem Bediensteten der GD „Mobilität und Verkehr“ und übermittelte ihm zusätzliche Informationen zu ihrer Situation.

19 Am 25. April 2023 teilte dieser Bedienstete Global 8 Airlines erneut mit, dass es keinen Grund gebe, die beiden Luftfahrzeuge von der in Rede stehenden Liste zu streichen.

Klage vor dem Gericht und angefochtener Beschluss

20 Mit Klageschrift, die am 22. Mai 2023 bei der Kanzlei des Gerichts einging, erhob Global 8 Airlines nach Art. 263 AEUV Klage auf Nichtigerklärung der streitigen Entscheidung.

21 Mit gesondertem Schriftsatz, der am 15. September 2023 bei der Kanzlei des Gerichts einging, erhob die Kommission gemäß Art. 130 Abs. 1 der Verfahrensordnung des Gerichts eine Einrede der Unzulässigkeit und machte geltend, dass erstens die streitige Entscheidung nicht existiere und jedenfalls nicht genau identifiziert werden könne, zweitens diese Entscheidung nicht Gegenstand einer Nichtigkeitsklage sein könne, da sie gegebenenfalls als vorläufige Maßnahme anzusehen sei, die jedenfalls keine verbindlichen Rechtswirkungen gegenüber Global 8 Airlines erzeuge, drittens die beschwerende Handlung nur den Mitgliedstaaten zuzurechnen sei, viertens die Nichtigkeitsklage gegen die falsche Handlung und vor einem dafür unzuständigen Gericht erhoben worden sei, fünftens die Klage verspätet sei und sechstens die Klage angesichts der allgemeinen Betriebsuntersagung in der Union aus Sicherheitsgründen, die für in das Register der Kirgisischen Republik eingetragene Luftfahrtunternehmen gelte, gegenstandslos sei.

22 Mit dem angefochtenen Beschluss wies das Gericht die Nichtigkeitsklage mit der Begründung als unzulässig ab, dass die streitige Entscheidung keine mit einer Nichtigkeitsklage gemäß Art. 263 AEUV anfechtbare Handlung darstelle.

Verfahren vor dem Gerichtshof und Anträge der Parteien des Rechtsmittelverfahrens

23 Mit Beschluss des Präsidenten des Gerichtshofs vom 22. November 2024 ist die Bundesrepublik Deutschland als Streithelferin zur Unterstützung der Anträge der Kommission zugelassen worden.

24 Mit ihrem Rechtsmittel beantragt Global 8 Airlines,

– das Rechtsmittel für zulässig und begründet zu erklären,

– den angefochtenen Beschluss in vollem Umfang aufzuheben und

– der Kommission die der Rechtsmittelführerin im Rechtsmittelverfahren entstandenen Kosten aufzuerlegen.

25 Die Kommission beantragt,

– das Rechtsmittel als unzulässig, jedenfalls aber insgesamt als unbegründet zurückzuweisen und

– Global 8 Airlines die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

26 Die Bundesrepublik Deutschland beantragt,

– das Rechtsmittel als unzulässig – hilfsweise als unbegründet – zurückzuweisen und

– Global 8 Airlines die Kosten aufzuerlegen.

Zum Rechtsmittel

27 Die Rechtsmittelführerin stützt ihr Rechtsmittel im Wesentlichen auf drei Rechtsmittelgründe, die sich gegen die Rn. 34 bis 55 des angefochtenen Beschlusses richten und mit denen sie erstens einen Fehler bei der Bestimmung des Klagegegenstands, zweitens ein fehlerhaftes Verständnis der Systematik der Verordnung Nr. 833/2014 und drittens eine fehlerhafte Beurteilung des Unionsrechts, wie es in der Praxis von allen betroffenen Akteuren angewandt wird, geltend macht. Da sowohl mit dem zweiten als auch mit dem dritten Rechtsmittelgrund die rechtliche Einstufung der streitigen Entscheidung als nicht anfechtbare Handlung beanstandet wird, werden sie gemeinsam geprüft.

Zur Zulässigkeit des Rechtsmittels

Vorbringen der Parteien

28 Die Kommission, unterstützt durch die Bundesrepublik Deutschland, hält das Rechtsmittel für unzulässig.

29 Die Kommission macht erstens geltend, die Rechtsmittelführerin bezeichne die beanstandeten Gründe des angefochtenen Beschlusses nicht hinreichend genau. Zweitens mache die Rechtsmittelführerin keinen konkreten Rechtsfehler geltend, den das Gericht im angefochtenen

Beschluss begangen habe. Drittens fehle es entweder an einer Begründung für die behaupteten Fehler oder es laufe darauf hinaus, den Gerichtshof um eine vollständige erneute Prüfung der gesamten beim Gericht eingereichten Klage zu ersuchen, was nicht in seine Zuständigkeit falle, wenn er mit einem Rechtsmittel befasst sei.

30 Global 8 Airlines hält ihr Rechtsmittel für zulässig.

Würdigung durch den Gerichtshof

31 Aus Art. 256 Abs. 1 Unterabs. 2 AEUV, Art. 58 Abs. 1 der Satzung des Gerichtshofs der Europäischen Union sowie Art. 168 Abs. 1 Buchst. d und Art. 169 Abs. 2 der Verfahrensordnung des Gerichtshofs geht hervor, dass ein Rechtsmittel die beanstandeten Teile des Urteils oder des Beschlusses, dessen Aufhebung beantragt wird, sowie die rechtlichen Argumente, die diesen Antrag speziell stützen, genau bezeichnen muss; andernfalls ist das Rechtsmittel oder der betreffende Rechtsmittelgrund unzulässig (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 15. Juli 2025, EZB und Kommission/Corneli, C-777/22 P und C-789/22 P, EU:C:2025:580, Rn. 58 sowie die dort angeführte Rechtsprechung).

32 Im vorliegenden Fall bezeichnet die Rechtsmittelführerin die Randnummern des angefochtenen Beschlusses, nämlich dessen Rn. 39 bis 55, als Teile der Begründung, die fehlerhaft sein sollen, und legt zwar in knapper, aber hinreichend verständlicher Weise nicht nur die Rechtsfehler dar, die das Gericht im Zusammenhang mit der Bestimmung des Klagegegenstands und der rechtlichen Einstufung der streitigen Entscheidung als nicht anfechtbare Handlung begangen haben soll, sondern auch die Gründe, aus denen sie der Ansicht ist, dass der angefochtene Beschluss aufzuheben sei.

33 Das Rechtsmittel ist daher zulässig.

Zur Begründetheit

Zum ersten Rechtsmittelgrund: Fehler bei der Bestimmung des Klagegegenstands

– *Vorbringen der Parteien*

34 Zur Stützung des ersten Rechtsmittelgrundes macht die Rechtsmittelführerin geltend, ihre Klage betreffe nicht die Ablehnung ihres Flugplans durch Eurocontrol, sondern die Aufnahme der beiden Luftfahrzeuge in die in Rede stehende Liste.

35 Die Kommission, unterstützt durch die Bundesrepublik Deutschland, tritt dem Vorbringen von Global 8 Airlines entgegen und ist der Ansicht, dass der erste Rechtsmittelgrund zurückzuweisen sei.

– *Würdigung durch den Gerichtshof*

36 Was den ersten Rechtsmittelgrund betrifft, geht aus Rn. 1 des angefochtenen Beschlusses hervor, dass das Gericht den Klagegegenstand als „die [der Klägerin] am 20. März 2023 mitgeteilte Entscheidung der Europäischen Kommission über die Aufnahme von zwei ihr gehörenden

leichten Geschäftsflugzeugen in eine Liste von Luftfahrzeugen, für die gemäß der [Verordnung 2022/334] … das Verbot gilt, im Gebiet der Europäischen Union zu landen, vom Gebiet der Europäischen Union zu starten oder das Gebiet der Europäischen Union zu überfliegen“, bezeichnet hat.

37 Außerdem ergibt sich aus den Rn. 14, 37, 39, 48, 51 und 55 des angefochtenen Beschlusses, dass die Prüfung des Gerichts, ob die streitige Entscheidung eine Handlung darstelle, die Gegenstand einer Nichtigkeitsklage nach Art. 263 Abs. 4 AEUV sein könne, sich auf diese Entscheidung bezog.

38 Die Rn. 41, 42, 47 und 54 des angefochtenen Beschlusses betreffen zwar die durch Eurocontrol im Namen der Mitgliedstaaten erfolgte Ablehnung der Flugpläne, die von den betreffenden Luftfahrzeugbetreibern für die Durchführung von Tätigkeiten, die gegen das in Art. 3d der Verordnung Nr. 833/2014 vorgesehene Verbot verstoßen würden, eingereicht wurden. Diese Ausführungen fügen sich jedoch im Einklang mit der in Rn. 36 des angefochtenen Beschlusses angeführten Rechtsprechung in den Rahmen einer Analyse des tatsächlichen und rechtlichen Kontexts ein, in dem die streitige Entscheidung erging. Sie bestätigen somit lediglich die Erwägung des Gerichts, dass andere Handlungen, die im Rahmen der Bearbeitung der von diesen Luftfahrzeugbetreibern vorgelegten Flugpläne getroffen worden seien und den Mitgliedstaaten zuzurechnen seien, geeignet seien, verbindliche Rechtswirkungen zu erzeugen, die die Rechtsstellung dieser Luftfahrzeugbetreiber beeinträchtigten, so dass solche im Rahmen der Durchführung der Art. 3d und 3e dieser Verordnung vorgenommenen Handlungen der gerichtlichen Kontrolle durch die Gerichte der Mitgliedstaaten unterlägen.

39 Nach alledem hat das Gericht keinen Fehler begangen, als es die Auffassung vertreten hat, dass die bei ihm erhobene Klage gegen die Entscheidung der Kommission gerichtet gewesen ist, deren Inhalt in den Rn. 1 und 36 des vorliegenden Urteils dargestellt ist.

40 Folglich ist der erste Rechtsmittelgrund als unbegründet zurückzuweisen.

Zum zweiten und zum dritten Rechtsmittelgrund: fehlerhafte Einstufung der streitigen Entscheidung als nicht anfechtbare Handlung

– *Vorbringen der Parteien*

41 Zur Stützung ihres zweiten und ihres dritten Rechtsmittelgrundes macht die Rechtsmittelführerin zum einen geltend, dass in Art. 3d der Verordnung Nr. 833/2014 von „Luftfahrzeugen, die sich im Eigentum [russischer] natürlicher oder juristischer Personen, Organisationen oder Einrichtungen … befinden oder von diesen gechartert werden oder anderweitig unter deren Kontrolle stehen“ die Rede sei und dieser Begriff eine gesonderte rechtliche Beurteilung in Bezug auf das Eigentum an den in diesem Artikel genannten Luftfahrzeugen oder deren Kontrolle erfordere. Insbesondere sei dieser Begriff unabhängig und spezifisch gegenüber dem in Art. 3e dieser Verordnung separat angeführten Begriff der Erbringung von Flugverkehrsdiensten durch Eurocontrol. Die Rolle von Eurocontrol als Netzmanager sei bei dieser rechtlichen Beurteilung nämlich lediglich nebensächlich.

42 Zum anderen werde die endgültige Entscheidung über den genauen Status des betreffenden Luftfahrzeugs von der GD „Mobilität und Verkehr“ getroffen, während sich die Mitgliedstaaten und Eurocontrol darauf beschränkten, diese Entscheidung im Rahmen ihrer Zuständigkeiten durchzuführen.

43 Die Kommission, unterstützt durch die Bundesrepublik Deutschland, hält das Rechtsmittel für unbegründet.

44 Die Aufnahme von Luftfahrzeugen in die in Rede stehende Liste unterliege keiner Rechtmäßigkeitskontrolle durch das Gericht, da das Flugverbot nach Art. 3d der Verordnung Nr. 833/2014 unmittelbar anwendbar sei und es nicht Sache der Kommission, sondern allein der Mitgliedstaaten sei, die in deren Namen von Eurocontrol umgesetzten erforderlichen Maßnahmen zur Durchführung dieser Verordnung zu erlassen.

45 Folglich sei das Gericht zu Recht davon ausgegangen, dass die Aufnahme der beiden Luftfahrzeuge in die in Rede stehende Liste durch die Kommission keine Handlung darstelle, die verbindliche Rechtswirkungen erzeuge. Solche Rechtswirkungen ergäben sich ausschließlich aus der Ablehnung einzelner Flugpläne durch Eurocontrol im Namen der Mitgliedstaaten.

46 Selbst wenn man im Übrigen annähme, dass die in Rede stehende Liste Gegenstand einer Rechtmäßigkeitskontrolle sein müsse und dass die GD „Mobilität und Verkehr“ über den Status der in dieser Liste aufgeführten Luftfahrzeuge abschließend entscheide, hätte die Nichtigerklärung einer solchen Entscheidung keine Rechtswirkung für die Rechtsstellung der Rechtsmittelführerin, da sie nicht automatisch zur Nichtigkeit der Durchführungsentscheidungen der Mitgliedstaaten und der Ablehnung des betreffenden Flugplans durch Eurocontrol führen würde.

47 Die Bundesrepublik Deutschland teilt die Auffassung der Kommission, dass das Flugverbot in Art. 3d der Verordnung Nr. 833/2014 unmittelbar anwendbar sei und die Rechtsmittelführerin nicht die Aufnahme der beiden Luftfahrzeuge in die Liste, sondern die Ablehnung ihres Flugplans hätte beanstanden müssen. Anders als die Kommission ist die Bundesrepublik Deutschland jedoch der Ansicht, dass eine Nichtigkeitsklage gegen die Ablehnung eines Flugplans gegen Eurocontrol zu richten sei, eine Organisation, der nach Art. 3e dieser Verordnung die Befugnis übertragen worden sei, Flugpläne abzulehnen, die von Luftfahrzeugbetreibern für die Durchführung von Tätigkeiten, die gegen das in Art. 3d dieser Verordnung vorgesehene Verbot verstoßen würden, eingereicht worden seien.

– *Würdigung durch den Gerichtshof*

48 Nach Art. 263 Abs. 1 AEUV überwacht der Gerichtshof u. a. die Rechtmäßigkeit der Handlungen der Kommission sowie der Handlungen der Einrichtungen oder sonstigen Stellen der Union mit Rechtswirkung gegenüber Dritten.

49 Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs sind mit der Nichtigkeitsklage gemäß Art. 263 AEUV alle von den Organen, Einrichtungen oder sonstigen Stellen der Union erlassenen Bestimmungen unabhängig von ihrer Form anfechtbar, die verbindliche Rechtswirkungen erzeugen sollen (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 12. Juli 2022, Nord Stream 2/Parlament und Rat, C-348/20 P, EU:C:2022:548, Rn. 62, und vom 10. Februar 2026, WhatsApp Ireland/Europäischer Datenschutzausschuss, C-97/23 P, EU:C:2026:81, Rn. 66 und 68 sowie die dort angeführte Rechtsprechung).

50 Um festzustellen, ob eine Handlung verbindliche Rechtswirkungen erzeugt, ist insbesondere auf ihr Wesen und die Absicht ihres Urhebers abzustellen. Insoweit hat der Gerichtshof klargestellt, dass das Abstellen auf das Wesen einer Handlung bedeutet, dass deren Wirkungen anhand objektiver Kriterien beurteilt werden, wie z. B. des Inhalts der Handlung, wobei gegebenenfalls der

Kontext, in dem die Handlung vorgenommen worden ist, und die Befugnisse des Organs, das die Handlung vorgenommen hat, zu berücksichtigen sind; diese Befugnisse sind nicht abstrakt zu beurteilen, sondern als ein Anhaltspunkt im Rahmen der konkreten Analyse des Inhalts der Handlung, die von zentraler Bedeutung ist und unbedingt vorzunehmen ist (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 6. Mai 2021, ABLV Bank u. a./EZB, C-551/19 P und C-552/19 P, EU:C:2021:369, Rn. 40 und 41, sowie vom 10. Februar 2026, WhatsApp Ireland/Europäischer Datenschutzausschuss, C-97/23 P, EU:C:2026:81, Rn. 67 und die dort angeführte Rechtsprechung).

51 Im Licht der in den Rn. 49 und 50 des vorliegenden Urteils angeführten Rechtsprechung ist zu prüfen, ob das Gericht die streitige Entscheidung zutreffend als Handlung eingestuft hat, die nicht mit der Nichtigkeitsklage nach Art. 263 AEUV angefochten werden kann.

52 Was als Erstes die Beurteilung des Inhalts der streitigen Entscheidung durch das Gericht betrifft, ist darauf hinzuweisen, dass das Gericht den Inhalt dieser Entscheidung nicht konkret geprüft hat, obwohl es das Kriterium des Inhalts der Handlung in den Rn. 36 und 37 des angefochtenen Beschlusses angeführt und in der am Ende seiner Prüfung in Rn. 53 dieses Beschlusses gezogenen Schlussfolgerung ausdrücklich erwähnt hat. Stattdessen hat es die Anfechtbarkeit dieser Handlung anhand anderer objektiver Kriterien beurteilt, die sich auf den Kontext der Vornahme der in Rede stehenden Handlung und die Befugnisse des Organs, das sie vorgenommen hat, beziehen und bei denen es sich vielmehr um Anhaltspunkte im Rahmen der konkreten Analyse des Inhalts der Handlung handelt.

53 In Rn. 39 dieses Beschlusses hat das Gericht nämlich die Gründe dargelegt, aus denen der Analyse der Rechtsmittelführerin, wonach die Kommission als Urheberin der Entscheidung über das in Art. 3d der Verordnung Nr. 833/2014 genannte Flugverbot angesehen werden könne, da sie die Luftfahrzeuge der Rechtsmittelführerin in die in Rede stehende Liste aufgenommen habe, nicht gefolgt werden könne. Diese in den Rn. 40 bis 48 des angefochtenen Beschlusses dargelegten Gründe beziehen sich auf den rechtlichen Kontext, in den sich die streitige Entscheidung einfügt, sowie auf die jeweiligen Befugnisse der Kommission, von Eurocontrol und der Mitgliedstaaten von Eurocontrol und nicht auf den Inhalt dieser Entscheidung.

54 Im Übrigen konnte das Gericht nicht deshalb von einer konkreten Analyse des Inhalts der in Rede stehenden Handlung absehen, weil der erste von der Kommission geltend gemachte Unzulässigkeitsgrund, der darauf gestützt war, dass die streitige Entscheidung nicht existiere und jedenfalls nicht identifiziert werden könne, im Übrigen möglicherweise hätte durchgreifen können. Indem sich das Gericht nämlich in den Rn. 34 bis 55 des angefochtenen Beschlusses zum zweiten Unzulässigkeitsgrund der Kommission geäußert hat, der darauf gestützt war, dass diese Entscheidung keine Handlung darstelle, die Gegenstand einer Nichtigkeitsklage nach Art. 263 AEUV sein könne, hat es implizit, aber zwangsläufig den ersten Unzulässigkeitsgrund zurückgewiesen und sich somit auf die Prämisse gestützt, dass diese Entscheidung existiere.

55 Folglich hat das Gericht einen Rechtsfehler begangen, indem es keine konkrete Analyse des Inhalts der streitigen Entscheidung vorgenommen hat, obwohl diese Analyse von zentraler Bedeutung ist und unbedingt vorzunehmen ist, um die Anfechtbarkeit einer Handlung im Sinne von Art. 263 AEUV zu beurteilen.

56 Außerdem steht fest, dass die streitige Entscheidung von den Parteien nicht zu den Akten des ersten Rechtszugs gereicht wurde und dass das Gericht keine prozessleitende Maßnahme erlassen hat, um den Parteien aufzugeben, diese Entscheidung vorzulegen. Der dritte Klagegrund der Rechtsmittelführerin war gerade darauf gerichtet, dass das Gericht der Kommission als

prozessleitende Maßnahme aufgibt, alle die streitige Entscheidung betreffenden Unterlagen vorzulegen, soweit sie die Rechtsmittelführerin betrafen; diesen Klagegrund hat das Gericht jedoch nicht geprüft, da es der von der Kommission erhobenen Einrede der Unzulässigkeit vorab stattgegeben hat.

57 Da das Gericht jedoch verpflichtet war, eine konkrete Analyse des Inhalts der streitigen Entscheidung vorzunehmen, durfte es nicht davon absehen, von der Kommission, die die streitige Entscheidung getroffen haben soll, die Vorlage dieser Entscheidung zu verlangen.

58 Indem das Gericht die Anfechtbarkeit der streitigen Entscheidung im Sinne von Art. 263 AEUV geprüft hat, ohne zuvor die Kommission zur Vorlage dieser Entscheidung aufgefordert zu haben, hat es somit einen Rechtsfehler begangen.

59 Als Zweites ist das Gericht nach einer in den Rn. 40 bis 47 des angefochtenen Beschlusses vorgenommenen Prüfung des rechtlichen Kontexts, in dem die streitige Entscheidung getroffen worden sei, und der Befugnisse des Unionsorgans, das sie getroffen habe, zu der in Rn. 48 dieses Beschlusses gezogenen Schlussfolgerung gelangt, dass diese Entscheidung keine verbindlichen Rechtswirkungen erzeuge, die die Rechtsstellung der Rechtsmittelführerin beeinträchtigten.

60 Das Gericht hat in diesen Rn. 40 bis 48 im Wesentlichen ausgeführt, dass sich solche verbindlichen Rechtswirkungen zum einen aus dem in Art. 3d der Verordnung Nr. 833/2014 vorgesehenen Flugverbot mit allgemeiner Geltung ergäben, dessen Bestimmungen von den Mitgliedstaaten durchzuführen seien, und zum anderen aus den einzelnen Durchführungsmaßnahmen und insbesondere aus der Ablehnung der Flugpläne einzelner Luftfahrzeugbetreiber, wofür die Zuständigkeit den Mitgliedstaaten übertragen und von Eurocontrol gemäß Art. 3e dieser Verordnung im Namen der Mitgliedstaaten ausgeübt worden sei.

61 Ein in Art. 3d vorgesehenes Flugverbot mit verbindlichen Rechtswirkungen gegenüber Dritten könne sich dagegen nicht aus einer Handlung ergeben, die der Kommission zuzurechnen sei. Wie sich im Wesentlichen aus den Rn. 45 bis 48 des angefochtenen Beschlusses ergibt, habe sich die Kommission mit der Erstellung der in Rede stehenden Liste im Einvernehmen mit der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) und unter Beteiligung der Behörden der Mitgliedstaaten nämlich darauf beschränkt, den Informationsfluss aus verschiedenen Quellen über von russischen Personen oder Organisationen kontrollierte oder gecharterte Luftfahrzeuge, die dem Flugverbot nach Art. 3d dieser Verordnung unterliegen könnten, zu koordinieren, um die Durchführung dieses Artikels zu erleichtern.

62 Hierzu hat das Gericht in Rn. 47 des angefochtenen Beschlusses ausgeführt, dass die Kommission, da sie nach Art. 3d der Verordnung Nr. 833/2014 nicht befugt sei, ein Flugverbot für unter diesen Artikel fallende Luftfahrzeuge zu verhängen, dadurch, dass sie Informationen sammele und verbreite, sich darauf beschränkt habe, die Mitgliedstaaten bei der Erfüllung ihrer Aufgaben bloß zu unterstützen, so dass es Sache der Mitgliedstaaten sei, koordinierte Entscheidungen über die Bearbeitung einzelner Flugpläne zu treffen. Daraus folgt nach Ansicht des Gerichts, dass weder die Erstellung der in Rede stehenden Liste noch folglich die Aufnahme einzelner Luftfahrzeuge in diese Liste auf eine mögliche von der Kommission oder in deren Namen getroffene Entscheidung zurückzuführen sei, die verbindliche Rechtswirkungen erzeuge, die die Rechtsstellung der Rechtsmittelführerin beeinträchtigten.

63 Was erstens den rechtlichen Kontext betrifft, in den sich die streitige Entscheidung einfügt, ist festzustellen, dass weder die allgemeine Geltung der Bestimmungen von Art. 3d der Verordnung Nr. 833/2014 noch die Feststellung, dass diese Bestimmungen Durchführungsmaßnahmen der zuständigen nationalen Behörden – u. a. im Rahmen der Bearbeitung der Flugpläne einzelner Luftfahrzeugbetreiber, die dem in diesem Artikel vorgesehenen Flugverbot unterliegen – nach sich ziehen können, den Schluss zulassen, dass die streitige Entscheidung keine mit einer Nichtigkeitsklage gemäß Art. 263 AEUV anfechtbare Handlung darstellt. Diese Geltung und diese Feststellung verhindern nämlich nicht, dass der von der Kommission und der EASA unter Beteiligung der Mitgliedstaaten eingerichtete Mechanismus zur Koordinierung des Informationsflusses aus verschiedenen Quellen über Luftfahrzeuge, die von russischen Personen oder Organisationen kontrolliert oder gechartert werden, zur Vornahme von Handlungen auf Unionsebene mit dem Ziel führen konnte, verbindliche Rechtswirkungen in Bezug auf die Einbeziehung von Luftfahrzeugen einzelner Luftfahrzeugbetreiber in das Flugverbot nach Art. 3d der Verordnung Nr. 833/2014 zu erzeugen, die der Kommission zuzurechnen wären.

64 Die Art. 3d und 3e dieser Verordnung sehen zwar nicht ausdrücklich vor, dass die Kommission nach einer Beurteilung des in Art. 3d dieser Verordnung genannten Kriteriums der „Kontrolle“, die eine russische natürliche oder juristische Person, Organisation oder Einrichtung über Luftfahrzeugbetreiber ausübt, die betreffenden einzelnen Luftfahrzeugbetreiber in die in Rede stehende Liste aufzunehmen hat. Gleichwohl verweist Art. 3e Abs. 1 Satz 1 dieser Verordnung, wonach „[d]er von der Kommission gemäß [dem] Durchführungsbeschluss [2019/709] benannte Netzmanager … die Kommission und [die] Mitgliedstaaten bei der Gewährleistung der Umsetzung und Einhaltung von Artikel 3d [der Verordnung Nr. 833/2014 unterstützt]“, ohne der Kommission Durchführungsbefugnisse zu übertragen, auf das Bestehen bestimmter Verantwortlichkeiten, die die Kommission im Rahmen der Durchführung dieses Art. 3d wahrzunehmen hat. Außerdem ergibt sich aus einer Zusammenschau der beiden Sätze von Art. 3e Abs. 1 dieser Verordnung, dass diese Verantwortlichkeiten mit den Aufgaben zusammenhängen, die Eurocontrol als Netzmanager nach Art. 3e dieser Verordnung übertragen wurden und die insbesondere die Ablehnung aller Flugpläne umfassen, die von Luftfahrzeugbetreibern für die Durchführung von Tätigkeiten im Gebiet der Union eingereicht werden, die einen Verstoß gegen diese Verordnung darstellen.

65 Daher konnte der rechtliche Kontext, in den sich die streitige Entscheidung einfügt, deren Einstufung durch das Gericht als nicht mit einer Nichtigkeitsklage nach Art. 263 AEUV anfechtbare Handlung nicht rechtfertigen.

66 Im Übrigen sieht Art. 291 Abs. 2 AEUV unter den in dieser Bestimmung festgelegten Bedingungen gerade die Übertragung von Durchführungsbefugnissen an die Kommission oder den Rat vor, wenn es einheitlicher Bedingungen für die Durchführung der verbindlichen Rechtsakte der Union bedarf. Der Gerichtshof hat entschieden, dass Art. 215 AEUV dem nicht entgegensteht, dass der Kommission oder dem Rat mit einer auf der Grundlage dieser Bestimmung erlassenen Verordnung unter den Voraussetzungen von Art. 291 Abs. 2 AEUV Durchführungsbefugnisse im Bereich restriktiver Maßnahmen übertragen werden, sowohl für die Ausarbeitung von Durchführungsvorschriften als auch für die Anwendung von Vorschriften auf Einzelfälle durch den Erlass individueller Rechtsakte (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 1. März 2016, National Iranian Oil Company/Rat, C-440/14 P, EU:C:2016:128, Rn. 34 bis 36). Für die Durchführung von Art. 3d der Verordnung Nr. 833/2014, der für Luftfahrzeuge, die unter die dort genannten Kriterien fallen, ein Verbot vorsieht, „im [Gebiet] der Union zu landen, vom [Gebiet] der Union zu starten, oder das [Gebiet] der Union zu überfliegen“, bedarf es solcher einheitlicher Bedingungen für die Durchführung auf Unionsebene.

67 Was zweitens die Befugnisse des Unionsorgans betrifft, das die betreffende Handlung vorgenommen hat, ist festzustellen, dass entgegen den Ausführungen des Gerichts in Rn. 47 des angefochtenen Beschlusses die Feststellung, dass die Kommission nicht befugt gewesen sei, ein Flugverbot für unter Art. 3d der Verordnung Nr. 833/2014 fallende Luftfahrzeuge zu verhängen, nicht den Schluss zulässt, dass keine Handlung mit der verbindlichen Rechtswirkung, Luftfahrzeuge einzelner Luftfahrzeugbetreiber mit diesem Flugverbot zu belegen, von der Kommission oder in ihrem Namen vorgenommen wurde.

68 Bei einem solchen Ansatz wären Handlungen der Union, die wegen Unzuständigkeit des sie vornehmenden Organs rechtswidrig sind, nämlich der Kontrolle durch die Unionsgerichte entzogen, da sie schon aus diesem Grund keine mit einer Nichtigkeitsklage nach Art. 263 AEUV anfechtbaren Handlungen darstellen würden. Ein solches Ergebnis wäre mit der Systematik von Art. 263 AEUV unvereinbar, der in seinem Abs. 2 vorsieht, dass der Gerichtshof nach diesem Artikel für Klagen zuständig ist, die u. a. „wegen Unzuständigkeit“ erhoben werden.

69 Was drittens den tatsächlichen Kontext betrifft, in den sich die streitige Entscheidung einfügt, hat das Gericht zwar das kontextbezogene Vorbringen der Rechtsmittelführerin zum „tatsächlichen Verhalten“ der GD „Mobilität und Verkehr“, von Eurocontrol und der Bundesrepublik Deutschland in den Rn. 50 bis 52 des angefochtenen Beschlusses geprüft, indem es insbesondere die vom Bediensteten dieser Generaldirektion über die Funktionsmailbox versandten E-Mails vom 28. März und 25. April 2023, die der Klageschrift als Anlage A.2 bzw. Anlage A.4 beigefügt sind, gewürdigt hat; in Rn. 49 des angefochtenen Beschlusses vertrat es jedoch die Auffassung, dass dieses Vorbringen die Schlussfolgerung, zu der es in Rn. 48 dieses Beschlusses gelangt sei, nicht in Frage stelle, wonach die streitige Entscheidung keine verbindlichen Rechtswirkungen erzeuge, die die Rechtsstellung der Rechtsmittelführerin beeinträchtigten.

70 Entgegen den Ausführungen in Rn. 50 des angefochtenen Beschlusses nehmen die vom Bediensteten der GD „Mobilität und Verkehr“ über die Funktionsmailbox versandten E-Mails auf „Entscheidungen“ Bezug, die u. a. von der Kommission stammten, und stützen die Auffassung, dass die Erläuterungen dieses Bediensteten der Kommission zu den Gründen, die es rechtfertigten, die beiden Luftfahrzeuge der Rechtsmittelführerin in die in Rede stehende Liste aufzunehmen und sie darin zu belassen, auf einen einheitlichen und koordinierten Standpunkt zurückzuführen seien, der auf Unionsebene in Bezug auf die Aufnahme dieser beiden Luftfahrzeuge in die in Rede stehende Liste eingenommen worden sei und der Kommission zugerechnet werden könne.

71 Aus den in den Rn. 50 und 51 des angefochtenen Beschlusses genannten E-Mails des Bediensteten der GD „Mobilität und Verkehr“ vom 28. März und 25. April 2023, die der Klageschrift als Anlage A.2 bzw. Anlage A.4 beigefügt sind, geht nämlich hervor, dass dieser Bedienstete der Kommission über die Funktionsmailbox auf die Informations- und Überprüfungsersuchen der Rechtsmittelführerin in Bezug auf die beiden Luftfahrzeuge geantwortet hat, indem er ihr die Gründe für die Aufnahme dieser beiden Luftfahrzeuge in die in Rede stehende Liste und die Ablehnung ihrer Informations- und Überprüfungsersuchen mitteilte.

72 In diesem Zusammenhang ist zum einen darauf hinzuweisen, dass die GD „Mobilität und Verkehr“ in ihrer E-Mail vom 28. März 2023 Ausdrücke wie „we have examined“ (Wir haben geprüft), „[t]he following has been established“ (Folgendes wurde festgestellt) und „we see no other option but to continue with grounding of the aircraft“ (Wir sehen keine andere Möglichkeit, als die beiden Luftfahrzeuge weiterhin am Boden zu halten) verwendet. Zum anderen enthält die E-Mail der GD „Mobilität und Verkehr“ vom 25. April 2023 Ausdrücke wie

„we (and the relevant [M]Ember States) normally base our decisions“ (Wir [und die betreffenden Mitgliedstaaten] stützen unsere Entscheidungen in der Regel) und „we see no reason to lift the ban on these two aircrafts“ (Wir sehen keinen Grund, das für diese beiden Luftfahrzeuge geltende Verbot aufzuheben).

73 Diese E-Mails deuten somit darauf hin, dass die Kommission allein oder gemeinsam mit den Mitgliedstaaten die Verantwortung für den Erlass restriktiver Maßnahmen gegen die Rechtsmittelführerin sowohl in Bezug auf die Aufnahme der beiden Luftfahrzeuge in die in Rede stehende Liste als auch in Bezug auf ihren Verbleib in dieser Liste übernommen hat.

74 Diese Analyse wird zum einen durch die in den Rn. 14 und 52 des angefochtenen Beschlusses genannte E-Mail vom 20. März 2023 bestätigt, die der Klageschrift als Anlage A.1 beigefügt ist und mit der Eurocontrol als Netzmanager in Beantwortung eines Ersuchens der Rechtsmittelführerin um Klarstellung in Bezug auf die Ablehnung des Flugplans für das Luftfahrzeug mit dem Kennzeichen EX-88012 auf das Bestehen einer Eurocontrol von der Kommission zur Verfügung gestellten Liste der unter Art. 3d der Verordnung Nr. 833/2014 fallenden Luftfahrzeuge hingewiesen und die Rechtsmittelführerin aufgefordert hat, sich über die von der GD „Mobilität und Verkehr“ verwaltete Funktionsmailbox an die Kommission zu wenden, falls sie die Streichung des betreffenden Luftfahrzeugs von dieser Liste beantragen wolle.

75 Diese Analyse wird zum anderen durch die E-Mail des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (Deutschland) vom 31. Juli 2023 als Antwort auf eine E-Mail der Rechtsmittelführerin über die Möglichkeit des physischen Zugangs zu den beiden Flugzeugen zur Durchführung von Instandhaltungsarbeiten gestützt, die der Stellungnahme der Rechtsmittelführerin zu der von der Kommission im ersten Rechtszug erhobenen Einrede der Unzulässigkeit, auf die in den Rn. 31 und 52 des angefochtenen Beschlusses Bezug genommen wird, als Anlage C.2 beigefügt ist. Der Vertreter dieses Ministeriums wies nämlich in dieser E-Mail vom 31. Juli 2023 darauf hin, dass er sich bereits mit der Kommission in Verbindung gesetzt habe, um weitere Klarstellungen zu den Eigentumsverhältnissen dieser beiden Luftfahrzeuge und zu deren Aufnahme in die in Rede stehende Liste zu erhalten.

76 Somit bestätigen diese E-Mails von Eurocontrol und den deutschen Behörden, dass die Kommission bei der Einbeziehung der beiden Luftfahrzeuge in das Flugverbot nach Art. 3d der Verordnung Nr. 833/2014 eine herausragende Rolle gespielt hat.

77 Insoweit hat die Kommission in der mündlichen Verhandlung auf eine Frage des Gerichtshofs eingeräumt, dass Eurocontrol in Bezug auf die Bearbeitung der Flugpläne von Luftfahrzeugen, für die ein Flugverbot nach Art. 3d der Verordnung Nr. 833/2014 gelte, über kein Ermessen verfüge, von den Weisungen der Mitgliedstaaten abzuweichen. Vielmehr ist Eurocontrol vorbehaltlich der in Art. 3d Abs. 3 der Verordnung Nr. 833/2014 vorgesehenen Ausnahmen gemäß Art. 3e Abs. 1 Satz 2 dieser Verordnung verpflichtet, alle Flugpläne abzulehnen, die von einzelnen Luftfahrzeugbetreibern für die Durchführung von Tätigkeiten im Gebiet der Union eingereicht werden, die einen Verstoß gegen dieses Verbot darstellen.

78 Daraus folgt, dass die Aufnahme der beiden Luftfahrzeuge in die in Rede stehende Liste, die den Standpunkt der Kommission, der sie zuzurechnen ist, endgültig festlegt, Eurocontrol im Rahmen der Bearbeitung der von der Rechtsmittelführerin eingereichten Flugpläne notwendigerweise bindet und somit zumindest gegenüber Eurocontrol verbindliche Rechtswirkungen erzeugt.

79 Folglich ist, wie der Generalanwalt in Nr. 73 seiner Schlussanträge im Wesentlichen ausgeführt hat, die Identifizierung der vom Verbot betroffenen Luftfahrzeugbetreiber, deren Flugpläne später abgelehnt werden können, in der in Rede stehenden Liste eine Handlung, die eigenes Gewicht hat und unmittelbar verbindliche Rechtswirkungen gegenüber Dritten erzeugt.

80 Unter diesen Umständen ergibt sich aus der Analyse des tatsächlichen Kontexts, in den sich die streitige Entscheidung einfügt, dass entgegen den Feststellungen des Gerichts in den Rn. 49 bis 52 des angefochtenen Beschlusses die zu den Akten des ersten Rechtszugs gereichten und vom Gericht geprüften Unterlagen die Schlussfolgerung stützen, dass die streitige Entscheidung geeignet ist, eine der Kommission zuzurechnende Handlung darzustellen, mit der sich diese endgültig zur Aufnahme der beiden Luftfahrzeuge in die in Rede stehende Liste geäußert hat.

81 Folglich hat das Gericht in den Rn. 40 bis 52 des angefochtenen Beschlusses, die der Analyse des rechtlichen Kontexts, in dem die streitige Entscheidung getroffen wurde, und der Befugnisse des Unionsorgans, das die streitige Entscheidung getroffen hat, sowie der Prüfung des Vorbringens der Rechtsmittelführerin in Bezug auf den tatsächlichen Kontext, in den sich diese Entscheidung einfügt, gewidmet sind, einen Rechtsfehler begangen, indem es dem Umstand, dass die Kommission nicht über die erforderlichen Befugnisse verfüge, um eine speziell das Flugverbot für Luftfahrzeuge in der in Rede stehenden Liste betreffende Handlung vorzunehmen, Vorrang eingeräumt hat gegenüber dem Bündel von Beweismitteln, die die Rechtsmittelführerin zum Nachweis dafür vorgelegt hat, dass die Kommission eine Entscheidung mit verbindlichen Wirkungen gegenüber Dritten über die Aufnahme der beiden Luftfahrzeuge in diese Liste getroffen habe.

82 Hinzuzufügen ist, dass entgegen den Ausführungen u. a. in den Rn. 35, 39, 48 und 53 des angefochtenen Beschlusses die in Rn. 78 des vorliegenden Urteils gezogene Schlussfolgerung nicht dadurch in Frage gestellt werden kann, dass die streitige Entscheidung keine verbindlichen Rechtswirkungen erzeuge, „die die Rechtsstellung der Rechtsmittelführerin beeinträchtigten“, selbst wenn dies erwiesen wäre.

83 Um festzustellen, ob eine nicht an den Kläger gerichtete Handlung, wie die streitige Entscheidung, verbindliche Rechtswirkungen erzeugt und somit Gegenstand einer Nichtigkeitsklage nach Art. 263 AEUV sein kann, braucht nämlich nicht geprüft zu werden, ob diese Wirkungen geeignet sind, die Rechtsstellung des Klägers zu beeinträchtigen, da dieser Aspekt nur im Rahmen der Prüfung relevant ist, ob die in Art. 263 Abs. 4 AEUV genannten Zulässigkeitsvoraussetzungen erfüllt sind, wonach jede Person, die von einer Handlung unmittelbar und individuell betroffen ist, eine Nichtigkeitsklage erheben kann, wenn diese Bestimmung Anwendung findet. Die Anfechtbarkeit einer Handlung ist daher objektiv anhand ihres Wesens und nicht anhand des Klägers zu beurteilen (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 12. Juli 2022, Nord Stream 2/Parlament und Rat, C-348/20 P, EU:C:2022:548, Rn. 63, vom 13. Februar 2025, Swissgrid/Kommission, C-121/23 P, EU:C:2025:83, Rn. 46, und vom 10. Februar 2026, WhatsApp Ireland/Europäischer Datenschutzausschuss, C-97/23 P, EU:C:2026:81, Rn. 68).

84 Folglich hat das Gericht in den Rn. 35, 39, 48 und 53 des angefochtenen Beschlusses ein falsches rechtliches Kriterium dargelegt und angewandt, nämlich das, ob die betreffende Handlung verbindliche Rechtswirkungen erzeugt, die geeignet sind, die Interessen der Rechtsmittelführerin durch eine qualifizierte Änderung ihrer Rechtsstellung zu beeinträchtigen. Damit hat das Gericht einen Rechtsfehler begangen, indem es die sich aus Art. 263 Abs. 1 und 4 AEUV ergebenden Anforderungen verwechselt hat.

85 Nach alledem ist dem zweiten und dem dritten Rechtsmittelgrund stattzugeben und der angefochtene Beschluss aufzuheben.

Zur Klage vor dem Gericht

86 Nach Art. 61 der Satzung des Gerichtshofs der Europäischen Union hebt der Gerichtshof, wenn das Rechtsmittel begründet ist, die Entscheidung des Gerichts auf. Er kann sodann den Rechtsstreit selbst endgültig entscheiden, wenn dieser zur Entscheidung reif ist, oder die Sache zur Entscheidung an das Gericht zurückverweisen.

87 Im vorliegenden Fall ist der Rechtsstreit in Bezug auf die von der Kommission im Verfahren vor dem Gericht geltend gemachten Unzulässigkeitsgründe 1 bis 3, mit denen sie geltend gemacht hatte, dass die streitige Entscheidung nicht existiere, keine mit einer Nichtigkeitsklage anfechtbare Handlung darstelle und ihr nicht im Sinne von Art. 263 Abs. 4 AEUV zuzurechnen sei, zur Entscheidung reif.

88 Was insbesondere den zweiten Unzulässigkeitsgrund betrifft, den die Kommission im Verfahren des ersten Rechtszugs geltend gemacht hat und der darauf gestützt ist, dass die streitige Entscheidung keine mit einer Nichtigkeitsklage nach Art. 263 AEUV anfechtbare Handlung sei, ergibt sich aus Rn. 50 des vorliegenden Urteils, dass die Prüfung dieses Grundes eine Beurteilung der Wirkungen dieser Entscheidung u. a. anhand ihres konkreten Inhalts erfordert. Es steht jedoch fest, dass diese Entscheidung nicht zu den Akten des ersten Rechtszugs genommen wurde und das Gericht die Parteien nicht aufgefordert hat, sie vorzulegen.

89 Daher ist die Kommission mit einer prozessleitenden Maßnahme vom 10. September 2025 gemäß Art. 62 Abs. 1 der Verfahrensordnung aufgefordert worden, Fragen zur schriftlichen Beantwortung zu beantworten, die sich u. a. auf die Vorlage eines Auszugs aus der streitigen Entscheidung bezogen, soweit diese Entscheidung die beiden Luftfahrzeuge betraf, oder, falls diese Entscheidung nicht existiert, auf die Vorlage der in Rede stehenden Liste, die die Kommission Eurocontrol übermittelt hat, auf die in der E-Mail von Eurocontrol vom 20. März 2023 Bezug genommen wird.

90 Am 7. Oktober 2025 hat die Kommission auf die Fragen des Gerichtshofs geantwortet, dass es keine „Entscheidung“ gebe, und einen Auszug aus der in Rede stehenden Liste vorgelegt, die jedoch keinen „Entscheidungscharakter“ habe.

91 Im Anschluss an diese prozessleitende Maßnahme und die mündliche Verhandlung vom 17. Dezember 2025, in der die Parteien die für die Prüfung der Anfechtbarkeit der streitigen Entscheidung relevanten tatsächlichen und rechtlichen Gesichtspunkte kontradiktorisch erörtern konnten, verfügt der Gerichtshof daher über die erforderlichen Angaben, um endgültig über den zweiten Unzulässigkeitsgrund zu entscheiden, den die Kommission im Verfahren des ersten Rechtszugs geltend gemacht hat.

92 In ihrer Antwort auf diese prozessleitende Maßnahme hat die Kommission einen nicht vertraulichen Auszug aus der in Rede stehenden Liste vorgelegt, der die Eintragung der beiden Luftfahrzeuge enthält und für beide Luftfahrzeuge jeweils wie folgt lautet:

„22.2.2023: Entscheidung der Kommission, das Luftfahrzeug auf der Grundlage der von den deutschen Behörden während der Inspektion gesammelten Beweise und anderer Beweismittel in die bestätigte Liste aufzunehmen; Global 8 Airlines … erbringt Dienstleistungen für Fluggäste, Flüge von Russland über Minsk in die Europäische Union; innerhalb Russlands, innerhalb der Union. Dieser Betrieb verstößt ebenfalls gegen die Bestimmungen der ‚Sicherheitsliste' …"

93 Dieser Auszug bezieht sich ausdrücklich auf eine „Entscheidung" über die Aufnahme der beiden Luftfahrzeuge in diese Liste, die von „der Kommission" am „22. Februar 2023" getroffen worden ist und in der die Begründung für die Aufnahme dieser beiden Luftfahrzeuge in diese Liste dargelegt wird, wobei die spezifischen und konkreten Gründe genannt werden, aus denen diese beiden Luftfahrzeuge restriktiven Maßnahmen unterliegen sollten.

94 Daher ergibt sich sowohl aus diesem Auszug, in dem die streitige Entscheidung erwähnt wird, als auch aus den in den Rn. 59 bis 80 des vorliegenden Urteils dargelegten Gründen, dass diese Entscheidung eine Handlung darstellt, die verbindliche Rechtswirkungen gegenüber Dritten erzeugt, unabhängig davon, ob diese Entscheidung eine qualifizierte Änderung der Rechtsstellung der Rechtsmittelführerin bewirkt hat.

95 Soweit die Kommission in der mündlichen Verhandlung vor dem Gerichtshof geltend gemacht hat, dass ihr Kollegium keine „Entscheidung" erlassen habe, die speziell die beiden Luftfahrzeuge mit einem Flugverbot nach Art. 3d der Verordnung Nr. 833/2014 belege, genügt der Hinweis, dass nach ständiger Rechtsprechung der Umstand, dass eine Handlung nicht in Form einer förmlichen Entscheidung der Kommission erging, für ihre Einstufung als anfechtbare Handlung im Sinne von Art. 263 AEUV nicht entscheidend ist (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 11. November 1981, IBM/Kommission, 60/81, EU:C:1981:264, Rn. 9, und vom 17. Juli 2008, Athinaïki Techniki/Kommission, C-521/06 P, EU:C:2008:422, Rn. 44 und 59).

96 Folglich sind der zweite von der Kommission geltend gemachte Unzulässigkeitsgrund, wonach die streitige Entscheidung keine Handlung darstelle, die Gegenstand einer Nichtigkeitsklage nach Art. 263 AEUV sein könne, sowie daraus folgend der erste von der Kommission geltend gemachte Unzulässigkeitsgrund, wonach diese Entscheidung nicht existiere und jedenfalls nicht identifiziert werden könne, sowie der dritte von der Kommission geltend gemachte Unzulässigkeitsgrund, wonach die vermuteten Wirkungen dieser Entscheidung nicht der Kommission, sondern den Mitgliedstaaten zuzurechnen seien, zurückzuweisen.

97 Dagegen ist der Rechtsstreit in Bezug auf den vierten, den fünften und teilweise den sechsten von der Kommission geltend gemachten Unzulässigkeitsgrund, die in Art. 263 Abs. 4 AEUV vorgesehenen Zulässigkeitsvoraussetzungen und die Frage der Zuständigkeit der Kommission für den Erlass der streitigen Entscheidung nicht zur Entscheidung reif, da diese Aspekte des Rechtsstreits rechtliche und tatsächliche Beurteilungen voraussetzen, die das Gericht nicht vorgenommen hat, und diese Aspekte im Rahmen des Rechtsmittelverfahrens nicht erörtert worden sind.

98 Was konkret den sechsten von der Kommission geltend gemachten Unzulässigkeitsgrund angeht, hat das Gericht lediglich das Vorbringen der Kommission geprüft, dass die Klage angesichts der allgemeinen Betriebsuntersagung in der Union aus Sicherheitsgründen, die gemäß der

Verordnung (EG) Nr. 1543/2006 der Kommission vom 12. Oktober 2006 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zur Erstellung der in Kapitel II der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates, geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 910/2006, genannten gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. 2006, L 283, S. 27), für in das Register der Kirgisischen Republik eingetragene Luftfahrtunternehmen gelte, gegenstandslos sei. Dieses Vorbringen hat es in Rn. 34 des angefochtenen Beschlusses zurückgewiesen, wodurch dieser Unzulässigkeitsgrund jedoch nicht erschöpfend behandelt worden ist.

99 Im Übrigen hat das Gericht in Bezug auf den vierten und den fünften von der Kommission geltend gemachten Unzulässigkeitsgrund das Vorbringen der Kommission nicht geprüft, wonach die Klage zum einen gegen die falsche Handlung und bei einem für die Entscheidung über sie unzuständigen Gericht erhoben worden sei sowie zum anderen, selbst wenn sie sich gegen die maßgebliche Handlung richte, jedenfalls als verspätet abzuweisen sei.

100 Ferner hat das Gericht weder die in Art. 263 Abs. 4 AEUV festgelegten Zulässigkeitsvoraussetzungen geprüft, die eine unverzichtbare Prozessvoraussetzung darstellen, deren Vorliegen die Unionsgerichte jederzeit – auch von Amts wegen – zu prüfen haben (Urteil vom 27. Februar 2014, Stichting Woonpunt u. a./Kommission, C-132/12 P, EU:C:2014:100, Rn. 45 sowie die dort angeführte Rechtsprechung), noch die Begründetheit der bei ihm eingereichten Klage und insbesondere die Zuständigkeit des Urhebers der Handlung, die selbst einen Gesichtspunkt zwingenden Rechts darstellt (Urteil vom 14. Dezember 2016, SV Capital/EBA, C-577/15 P, EU:C:2016:947, Rn. 32 und die dort angeführte Rechtsprechung).

101 Folglich ist die von der Kommission erhobene Einrede der Unzulässigkeit zurückzuweisen, soweit sie ihren ersten bis dritten Grund betrifft, und die Sache im Übrigen an das Gericht zurückzuverweisen.

Kosten

102 Da die Sache an das Gericht zurückverwiesen wird, bleibt die Entscheidung über die Kosten des vorliegenden Rechtsmittelverfahrens vorbehalten.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Erste Kammer) für Recht erkannt und entschieden:

1. **Der Beschluss des Gerichts der Europäischen Union vom 29. April 2024, Global 8 Airlines/Kommission (T-277/23, EU:T:2024:285), wird aufgehoben.**

2. **Die von der Europäischen Kommission erhobene Einrede der Unzulässigkeit wird zurückgewiesen, soweit sie ihren ersten bis dritten Grund betrifft.**

3. **Im Übrigen wird die Rechtssache an das Gericht der Europäischen Union zurückverwiesen.**

4. **Die Kostenentscheidung bleibt vorbehalten.**

Unterschriften