Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Primeira Secção)

8 de outubro de 2026 *

«Recurso de decisão do Tribunal Geral — Política Externa e de Segurança Comum — Medidas restritivas adotadas tendo em conta a agressão militar contra a Ucrânia — Regulamento (UE) 2022/334 que altera o Regulamento (UE) n.º 833/2014 — Artigos 3.º-D e 3.º-E — Proibição de qualquer aeronave não registada na Rússia mas detida ou fretada, ou de qualquer forma controlada por qualquer pessoa singular ou coletiva, entidade ou organismo russo, aterrar ou descolar no território da União ou sobrevoá-lo — Rejeição de um plano de voo — Recurso de anulação — Admissibilidade — Ato recorrível»

No processo C-482/24 P,

que tem por objeto um recurso de um despacho do Tribunal Geral nos termos do artigo 56.º do Estatuto do Tribunal de Justiça da União Europeia, interposto em 9 de julho de 2024,

Global 8 Airlines, com sede em Bichkek (Quirguistão), representada por E. Novicāne, K. Novicāns e E. Stankevičs, advokāti,

recorrente,

sendo a outra parte no processo:

Comissão Europeia, representada por M. Bruti Liberati, M. Carpus-Carcea e B. Sasinowska, na qualidade de agentes,

recorrida em primeira instância,

apoiada por:

República Federal da Alemanha, representada por J. Möller e R. Kanitz, na qualidade de agentes,

interveniente no presente recurso,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Primeira Secção),

composto por: F. Biltgen (relator), presidente de secção, T. von Danwitz, vice-presidente do Tribunal de Justiça, exercendo funções de juiz da Primeira Secção, S. Gervasoni, A. Kumin e I. Ziemele, juízes,

advogado-geral: M. Campos Sánchez-Bordona,

* Língua do processo: inglês.

secretário: A. Lamote, administradora,

vistos os autos e após a audiência de 17 de dezembro de 2025,

ouvidas as conclusões do advogado-geral na audiência de 12 de março de 2026,

profere o presente

Acórdão

1 Por meio do presente recurso, a Global 8 Airlines LLC pede a anulação do Despacho do Tribunal Geral da União Europeia de 29 de abril de 2024, Global 8 Airlines/Comissão (T-277/23, a seguir «despacho recorrido», EU:T:2024:285), pelo qual este julgou inadmissível o seu recurso de anulação da decisão adotada pela Comissão Europeia, da qual foi informada em 20 de março de 2023, relativa à inclusão de dois aviões executivos ligeiros que lhe pertencem numa lista de aeronaves sujeitas à proibição de aterrar, descolar ou sobrevoar o território da União Europeia, nos termos do Regulamento (UE) 2022/334 do Conselho, de 28 de fevereiro de 2022, que altera o Regulamento (UE) n.º 833/2014 do Conselho que impõe medidas restritivas tendo em conta as ações da Rússia que desestabilizam a situação na Ucrânia (JO 2022, L 57, p. 1) (a seguir «decisão controvertida»).

Quadro jurídico

Direito internacional

2 A Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea «Eurocontrol», assinada em Bruxelas em 13 de dezembro de 1960, foi diversas vezes modificada e consolidada pelo protocolo de 27 de junho de 1997. Embora esta convenção ainda não esteja em vigor, as suas disposições são aplicadas a título provisório desde 1998, em conformidade com uma decisão da Comissão Permanente da Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (Eurocontrol) adotada em dezembro de 1997. A Comunidade Europeia aprovou o protocolo de adesão ao Eurocontrol por meio da Decisão 2004/636/CE do Conselho, de 29 de abril de 2004, relativa à conclusão pela Comunidade Europeia do Protocolo de Adesão da Comunidade Europeia à Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (JO 2004, L 304, p. 209).

3 Em conformidade com o artigo 1.º, esta convenção internacional tem por objetivo reforçar a cooperação das partes contratantes no domínio da navegação aérea e desenvolver as suas atividades comuns neste domínio, tomando devidamente em conta as necessidades de defesa, garantindo simultaneamente a todos os utilizadores do espaço aéreo a máxima liberdade compatível com o nível de segurança exigido. O Eurocontrol foi instituído para esse efeito.

Direito da União

Regulamento n.º 833/2014

4 O artigo 3.º-D do Regulamento (UE) n.º 833/2014 do Conselho, de 31 de julho de 2014, que impõe medidas restritivas tendo em conta as ações da Rússia que desestabilizam a situação na Ucrânia (JO 2014, L 229, p. 1), conforme alterado pelo Regulamento 2022/334 (a seguir «Regulamento n.º 833/2014»), prevê:

«1. É proibido a qualquer aeronave operada por transportadoras aéreas russas, incluindo as transportadoras que efetuam a comercialização através da partilha de códigos ou de acordos relativos à reserva de capacidade, assim como a qualquer aeronave não registada na Rússia mas detida ou fretada, ou de qualquer outra forma controlada por qualquer pessoa singular ou coletiva, entidade ou organismo russo, aterrar ou descolar no território da União ou sobrevoá-lo.

2. O n.º 1 não se aplica no caso de uma aterragem de emergência ou de um sobrevoo de emergência.

3. Em derrogação do disposto no n.º 1, as autoridades competentes podem autorizar uma aeronave a descolar ou aterrar no território da União ou a sobrevoá-lo se determinarem que tal é necessário para fins humanitários ou quaisquer outros efeitos compatíveis com os objetivos do presente regulamento.

4. O Estado-Membro ou Estados-Membros em causa informam os restantes Estados-Membros e a Comissão das autorizações concedidas ao abrigo do n.º 3 no prazo de duas semanas a contar da concessão da autorização.»

5 O artigo 3.º-E do Regulamento n.º 833/2014 dispõe:

«1. O gestor da rede designado pela Comissão nos termos da Decisão de Execução (UE) 2019/709, de 6 de maio de 2019, relativa à nomeação do gestor da rede para as funções da rede de gestão do tráfego aéreo (ATM) no céu único europeu [(JO 2019, L 120, p. 27),] deve ajudar a Comissão e os Estados-Membros a assegurar a aplicação e o cumprimento do artigo 3.º-D. O gestor da rede deve, em especial, rejeitar qualquer plano de voo apresentado por operadores de aeronaves que indique a intenção de realizar atividades no território da União que constituam uma violação do presente regulamento ou de outras medidas de segurança em vigor, de forma a que o piloto não seja autorizado a voar.

2. O gestor da rede apresenta regularmente à Comissão e aos Estados-Membros, com base na análise dos planos de voo, relatórios sobre a aplicação do artigo 3.º-D.»

Decisão de Execução 2019/709

6 Por força do artigo 1.º, n.ºs 1 e 2, da Decisão de Execução 2019/709, lido em conjugação com o artigo 7.º do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, de 11 de fevereiro de 2019, que estabelece um sistema de desempenho e um regime de tarifação no âmbito do céu único europeu e que revoga os Regulamentos de Execução (UE) n.º 390/2013 e (UE) n.º 391/2013 (JO 2019, L 56, p. 1), o Eurocontrol foi nomeado gestor da rede para o período compreendido entre 2020 e 2029.

Antecedentes do litígio

7 Os antecedentes do litígio, conforme expostos nos n.os 2 a 17 do despacho recorrido, podem ser resumidos como se segue.

8 A Global 8 Airlines é uma sociedade de responsabilidade limitada de direito quirguiz. Trata-se de uma companhia aérea comercial, inscrita no registo comercial da República Quirguiz, do qual resulta que é propriedade de D. L. e que é gerida por U. M., ambos de nacionalidade letã.

9 Em 28 de fevereiro de 2022, no contexto de uma série de medidas restritivas relativas, nomeadamente, ao encerramento do espaço aéreo da União a determinadas categorias de aeronaves, o Conselho da União Europeia adotou, com base no artigo 29.º TUE, a Decisão (PESC) 2022/335 que altera a Decisão 2014/512/PESC que impõe medidas restritivas tendo em conta as ações da Rússia que desestabilizam a situação na Ucrânia (JO 2022, L 57, p. 4) e, com base no artigo 215.º TFUE, o Regulamento 2022/334.

10 Por duas Decisões, respetivamente, de 9 de setembro de 2022 e de 20 de fevereiro de 2023, o conselho de administração da Global 8 Airlines aprovou a aquisição de duas aeronaves, com os números de série do construtor RB274 e RB120 (a seguir «duas aeronaves»). A aquisição foi celebrada entre a Global 8 Airlines e uma sociedade russa, cujos únicos acionistas eram nacionais russos.

11 As duas aeronaves foram inscritas no registo comercial da República Quirguiz como pertencendo à Global 8 Airlines, respetivamente, em 12 de setembro de 2022, com a matrícula EX-88012 e, em 9 de março de 2023, com a matrícula EX-88011.

12 Desde a sua inscrição no registo da República Quirguiz, a aeronave com a matrícula EX-88012 efetuou vários voos, nomeadamente, com partida da Rússia e com destino à União, e a aeronave com a matrícula EX-88011 não efetuou nenhum movimento registado.

13 Em 24 de fevereiro de 2023, a Global 8 Airlines apresentou ao Eurocontrol um plano de voo para a aeronave com a matrícula EX-88012 relativo a um trajeto proveniente de Augsburgo (Alemanha) e com destino a Budapeste (Hungria). O Eurocontrol rejeitou este plano de voo no mesmo dia por mensagem automática.

14 Em 15 de março de 2023, a Global 8 Airlines enviou uma mensagem de correio eletrónico ao Eurocontrol a fim de obter esclarecimentos sobre essa mensagem automática.

15 Por mensagem de correio eletrónico de 20 de março de 2023, o Eurocontrol, por um lado, confirmou à Global 8 Airlines que a aeronave com a matrícula EX-88012 constava de uma lista de aeronaves abrangidas pelo artigo 3.º-D do Regulamento n.º 833/2014 e sujeitas a uma proibição de voo (a seguir «lista em causa»), especificando que essa lista lhe foi fornecida pela Comissão. Por outro lado, o Eurocontrol convidou-a a dirigir-se a essa instituição, por meio da sua caixa de correio funcional (a seguir «caixa funcional»), gerida pela sua Direção-Geral (DG) «Mobilidade e Transportes», no caso de pretender pedir a retirada da aeronave em questão da lista em causa.

16 Em 21 de março de 2023, a Global 8 Airlines enviou uma mensagem de correio eletrónico à Comissão, por meio da caixa funcional, a fim de esclarecer a posição desta e de obter, em substância, a reapreciação da sua situação, no que diz respeito, nomeadamente, ao levantamento

da proibição de voo das duas aeronaves, à retirada destas da lista em causa e à comunicação ao Eurocontrol de informações atualizadas a seu respeito. Pediu também que lhe fosse comunicado, se fosse caso disso, o nome da autoridade nacional competente para tratar o seu pedido de reapreciação.

17 Por mensagem de correio eletrónico de 28 de março de 2023, o agente da DG «Mobilidade e Transportes» que gere a caixa funcional informou a Global 8 Airlines que as duas aeronaves eram objeto de uma proibição de voo nos termos dos artigos 3.º-C e 3.º-D do Regulamento n.º 833/2014. Informou-a também de que essa proibição de voo devia manter-se e dos motivos da mesma.

18 Por mensagem de correio eletrónico de 6 de abril de 2023, a Global 8 Airlines respondeu ao agente da DG «Mobilidade e Transportes», fornecendo-lhe informações adicionais sobre a sua situação.

19 Em 25 de abril de 2023, esse agente informou novamente a Global 8 Airlines de que não havia nenhuma razão que justificasse a retirada das duas aeronaves da lista em causa.

Recurso para o Tribunal Geral e despacho recorrido

20 Por petição apresentada na Secretaria do Tribunal Geral em 22 de maio de 2023, a Global 8 Airlines interpôs recurso de anulação da decisão controvertida ao abrigo do artigo 263.º TFUE.

21 Por requerimento separado, apresentado na Secretaria do Tribunal Geral em 15 de setembro de 2023, a Comissão suscitou uma exceção de inadmissibilidade, ao abrigo do artigo 130.º, n.º 1, do Regulamento de Processo do Tribunal Geral, defendendo que, primeiro, a decisão controvertida não existia e, em todo o caso, não podia ser identificada com precisão, segundo, essa decisão não era suscetível de ser objeto de um recurso de anulação, uma vez que devia ser considerada, sendo caso disso, uma medida intermédia que, em todo o caso, não produzia efeitos jurídicos vinculativos em relação à Global 8 Airlines, terceiro, o ato lesivo só era imputável aos Estados-Membros, quarto, o recurso de anulação era dirigido contra o ato errado e perante um órgão jurisdicional incompetente para dele conhecer, quinto, esse recurso era extemporâneo e, sexto, o referido recurso não tinha objeto, tendo em conta a proibição geral de operação na União, por razões de segurança, que afeta as transportadoras aéreas inscritas no registo da República Quirguiz.

22 Por meio do despacho recorrido, o Tribunal Geral negou provimento ao recurso de anulação, por ser inadmissível, com o fundamento de que a decisão controvertida não era um ato suscetível de recurso de anulação ao abrigo do artigo 263.º TFUE.

Tramitação processual no Tribunal de Justiça e pedidos das partes no recurso

23 Por Decisão do presidente do Tribunal de Justiça de 22 de novembro de 2024, foi admitida a intervenção da República Federal da Alemanha em apoio da Comissão.

24 Com o recurso, a Global 8 Airlines conclui pedindo ao Tribunal de Justiça que se digne:

– declarar o recurso admissível e procedente;

– anular, na íntegra, o despacho recorrido; e

– condenar a Comissão nas despesas que efetuou no âmbito do presente recurso.

25 A Comissão conclui pedindo ao Tribunal de Justiça que se digne:

– julgar o recurso inadmissível e, em todo o caso, improcedente na íntegra, e

– condenar a Global 8 Airlines nas despesas da instância.

26 A República Federal da Alemanha conclui pedindo ao Tribunal de Justiça que se digne:

– julgar o recurso inadmissível e, a título subsidiário, negar-lhe provimento, e

– condenar a Global 8 Airlines nas despesas.

Quanto ao presente recurso

27 Em apoio do seu recurso, a recorrente invoca, em substância, três fundamentos, dirigidos contra os n.os 34 a 55 do despacho recorrido e relativos, o primeiro, a um erro na identificação do objeto do recurso em primeira instância, o segundo, a uma compreensão errada da estrutura do Regulamento n.º 833/2014 e, o terceiro, a uma apreciação errada do direito da União tal como é aplicado na prática por todos os atores em causa. Uma vez que o segundo e terceiro fundamentos criticam a qualificação jurídica da decisão controvertida de ato não suscetível de recurso, serão analisados em conjunto.

Quanto à admissibilidade do recurso

Argumentos das partes

28 A Comissão, apoiada pela República Federal da Alemanha, considera que o presente recurso é inadmissível.

29 Esta instituição alega, primeiro, que a recorrente não identifica com precisão suficiente os fundamentos do despacho recorrido que são visados. Segundo, a recorrente não invoca nenhum erro de direito preciso que o Tribunal Geral tenha cometido no despacho recorrido. Terceiro, os alegados erros são desprovidos de fundamentação ou equivalem a pedir ao Tribunal de Justiça uma reapreciação completa da totalidade da petição apresentada no Tribunal Geral, o que escapa à sua competência quando lhe é submetido um recurso de uma decisão do Tribunal Geral.

30 A Global 8 Airlines considera que o seu recurso é admissível.

Apreciação do Tribunal de Justiça

31 Importa recordar que resulta do artigo 256.º, n.º 1, segundo parágrafo, TFUE, do artigo 58.º, primeiro parágrafo, do Estatuto do Tribunal de Justiça da União Europeia, do artigo 168.º, n.º 1, alínea d), e do artigo 169.º, n.º 2, do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça que um recurso de uma decisão do Tribunal Geral deve indicar com precisão os números criticados do acórdão cuja anulação é pedida e os argumentos jurídicos que sustentam especificamente esse

pedido, sob pena de inadmissibilidade do recurso ou do fundamento em causa (v., neste sentido, Acórdão de 15 de julho de 2025, BCE e Comissão/Corneli, C-777/22 P e C-789/22 P, EU:C:2025:580, n.º 58 e jurisprudência aí referida).

32 No caso em apreço, a recorrente identifica os números do despacho recorrido, a saber, os n.os 39 a 55, como números de fundamentação alegadamente viciados por erro, e expõe, é certo, de maneira sucinta mas de forma suficientemente compreensível, não só os erros de direito alegadamente cometidos pelo Tribunal Geral no que se refere à identificação do objeto do recurso em primeira instância e a qualificação jurídica da decisão controvertida de ato não suscetível de recurso, mas também as razões pelas quais considera que o despacho recorrido deve ser anulado.

33 Nestas circunstâncias, há que julgar o recurso admissível.

Quanto ao mérito

Quanto ao primeiro fundamento, relativo a um erro na identificação do objeto do recurso

– *Argumentos das partes*

34 Em apoio do primeiro fundamento, a recorrente alega que o seu recurso em primeira instância não tinha por objeto a rejeição, pelo Eurocontrol, do seu plano de voo, mas a inclusão das duas aeronaves na lista em causa.

35 A Comissão, apoiada pela República Federal da Alemanha, contesta a argumentação da Global 8 Airlines e considera que o primeiro fundamento deve ser desconsiderado.

– *Apreciação do Tribunal de Justiça*

36 No que respeita ao primeiro fundamento, resulta do n.º 1 do despacho recorrido que o Tribunal Geral identificou o objeto do recurso em primeira instância como sendo a «decisão adotada pela Comissão Europeia, da qual [a recorrente] foi informada em 20 de março de 2023, relativa à inclusão de dois aviões executivos ligeiros que lhe pertencem numa lista de aeronaves sujeitas à proibição de aterrar, descolar ou sobrevoar o território da União Europeia, por força do [Regulamento 2022/334]».

37 Além disso, resulta de uma leitura conjugada dos n.os 14, 37, 39, 48, 51 e 55 do despacho recorrido que foi nesta decisão que incidiu a análise do Tribunal Geral para determinar se a referida decisão constituía um ato suscetível de ser objeto de um recurso de anulação nos termos do artigo 263.º, quarto parágrafo, TFUE.

38 É certo que os n.os 41, 42, 47 e 54 desse despacho são consagrados à rejeição, pelo Eurocontrol, em nome dos Estados-Membros, dos planos de voo apresentados pelos operadores de aeronaves em causa para a realização de atividades que infringem a proibição prevista no artigo 3.º-D do Regulamento n.º 833/2014. Não obstante, estes desenvolvimentos inserem-se no âmbito de uma análise do contexto factual e jurídico em que a decisão controvertida foi tomada, em conformidade com a jurisprudência referida no n.º 36 do despacho recorrido. Assim, apenas vêm corroborar a consideração do Tribunal Geral segundo a qual outros atos, adotados no âmbito do

tratamento dos planos de voo apresentados por esses operadores de aeronaves e imputáveis aos Estados-Membros, são suscetíveis de produzir efeitos jurídicos vinculativos que afetam a situação jurídica dos referidos operadores de aeronaves, pelo que esses atos adotados no âmbito da aplicação do artigo 3.º-D e do artigo 3.º-E deste regulamento estão sujeitos à fiscalização jurisdicional dos órgãos jurisdicionais dos Estados-Membros.

39 Decorre do exposto que o Tribunal Geral não cometeu um erro ao considerar que o recurso que lhe foi submetido era dirigido contra a decisão da Comissão cujo conteúdo está exposto nos n.os 1 e 36 do presente acórdão.

40 Por conseguinte, o primeiro fundamento deve ser julgado improcedente.

Quanto ao segundo e terceiro fundamentos, relativos à qualificação errada da decisão controvertida de ato não recorrível

– *Argumentos das partes*

41 Em apoio do seu segundo e terceiro fundamentos, a recorrente alega, por um lado, que o artigo 3.º-D do Regulamento n.º 833/2014 consagra o conceito de «aeronave […] detida ou fretada, ou de qualquer outra forma controlada por qualquer pessoa singular ou coletiva, entidade ou organismo russo», que exige uma apreciação jurídica distinta sobre a propriedade ou o controlo das aeronaves referidas neste artigo. Em especial, este conceito é independente e específico em relação ao conceito de prestação, pelo Eurocontrol, de serviços de tráfego aéreo, evocado separadamente no artigo 3.º-E deste regulamento. O papel do Eurocontrol, enquanto gestor de rede, é, com efeito, meramente acessório nessa apreciação jurídica.

42 A recorrente sustenta, por outro lado, que a decisão final quanto ao estatuto exato da aeronave em causa é tomada pela DG «Mobilidade e Transportes», limitando-se os Estados-Membros e o Eurocontrol, por sua vez, a executar essa decisão no âmbito das suas competências.

43 A Comissão, apoiada pela República Federal da Alemanha, considera que o presente recurso é improcedente.

44 Segundo esta instituição, a inclusão de aeronaves na lista em causa não tem de ser sujeita a uma fiscalização da legalidade pelo Tribunal Geral, uma vez que a proibição de voo é diretamente aplicável por força do artigo 3.º-D do Regulamento n.º 833/2014 e não compete à Comissão, mas apenas aos Estados-Membros, adotar as medidas de execução necessárias deste regulamento, as quais são executadas, em seu nome, pelo Eurocontrol.

45 Por conseguinte, o Tribunal Geral considerou corretamente que a inclusão pela Comissão das duas aeronaves na lista em causa não constituía um ato que produzisse efeitos jurídicos vinculativos. Esses efeitos resultam unicamente da rejeição dos planos de voo individuais pelo Eurocontrol, agindo em nome dos Estados-Membros.

46 De resto, mesmo admitindo que a lista em causa deve ser objeto de uma fiscalização da legalidade e que a DG «Mobilidade e Transportes» toma a decisão final sobre o estatuto das aeronaves que constam dessa lista, a anulação dessa decisão não tem efeitos jurídicos na situação jurídica da recorrente, uma vez que não implica automaticamente a nulidade das decisões de execução dos Estados-Membros e da rejeição do plano de voo em causa pelo Eurocontrol.

47 A República Federal da Alemanha partilha do ponto de vista da Comissão segundo o qual a proibição de voo prevista no artigo 3.º-D do Regulamento n.º 833/2014 é diretamente aplicável e a recorrente não devia ter contestado a inclusão na lista em causa das duas aeronaves, mas a rejeição do seu plano de voo. Todavia, ao contrário da Comissão, a República Federal da Alemanha considera que um recurso de anulação da rejeição de um plano de voo deve ser dirigido contra o Eurocontrol, organização à qual, por força do artigo 3.º-E deste regulamento, foi conferido o poder de rejeitar os planos de voo apresentados pelos operadores de aeronaves para a realização de atividades que infringem a proibição prevista no artigo 3.º-D do referido regulamento.

– *Apreciação do Tribunal de Justiça*

48 Há que recordar que, nos termos do artigo 263.º, primeiro parágrafo, TFUE, o Tribunal de Justiça fiscaliza, nomeadamente, a legalidade dos atos da Comissão e dos órgãos ou organismos da União destinados a produzir efeitos jurídicos em relação a terceiros.

49 Segundo a jurisprudência do Tribunal de Justiça, o recurso de anulação previsto no artigo 263.º TFUE pode ser interposto contra todas as disposições adotadas pelas instituições, seja qual for a sua forma, que visem produzir efeitos jurídicos vinculativos (v., neste sentido, Acórdãos de 12 de julho de 2022, Nord Stream 2/Parlamento e Conselho, C-348/20 P, EU:C:2022:548, n.º 62, e de 10 de fevereiro de 2026, WhatsApp Ireland/Comité Europeu para a Proteção de Dados, C-97/23 P, EU:C:2026:81, n.os 66 e 68 e jurisprudência aí referida).

50 Para determinar se um ato produz efeitos jurídicos vinculativos, há que atender, nomeadamente, à substância desse ato e à intenção do seu autor. A este respeito, o Tribunal de Justiça especificou que atender à substância de um ato pressupõe apreciar os seus efeitos à luz de critérios objetivos, como o conteúdo desse ato, tendo em conta, sendo caso disso, o contexto da sua adoção e os poderes da instituição que dele é autora, devendo esses poderes ser entendidos não de forma abstrata, mas como elementos suscetíveis de esclarecer a análise concreta do conteúdo do referido ato, que reveste um caráter central e indispensável (v., neste sentido, Acórdãos de 6 de maio de 2021, ABLV Bank e o./BCE, C-551/19 P e C-552/19 P, EU:C:2021:369, n.os 40 e 41, e de 10 de fevereiro de 2026, WhatsApp Ireland/Comité Europeu para a Proteção de Dados, C-97/23 P, EU:C:2026:81, n.º 67 e jurisprudência aí referida).

51 É à luz da jurisprudência referida nos n.os 49 e 50 do presente acórdão que há que determinar se o Tribunal Geral qualificou corretamente a decisão controvertida de ato não suscetível de recurso de anulação nos termos do artigo 263.º TFUE.

52 Em primeiro lugar, no que respeita à apreciação, pelo Tribunal Geral, da substância da decisão controvertida, importa salientar que, apesar de ter enunciado o critério relativo ao conteúdo do ato nos n.os 36 e 37 do despacho recorrido e de o ter expressamente mencionado na conclusão a que chegou após a sua análise, no n.º 53 desse despacho, o Tribunal Geral não efetuou uma análise concreta do conteúdo dessa decisão. Em contrapartida, determinou o caráter impugnável desta à luz de outros critérios objetivos relativos ao contexto da adoção do ato em causa e aos poderes da instituição autora deste, que constituem antes elementos suscetíveis de esclarecer a análise concreta do conteúdo do ato.

53 Com efeito, no n.º 39 do referido despacho, o Tribunal Geral expôs as razões pelas quais a análise da recorrente, segundo a qual a Comissão podia ser considerada autora da decisão de proibição de voo referida no artigo 3.º-D do Regulamento n.º 833/2014 ao incluir as aeronaves da recorrente na

lista em causa, não podia ser seguida. Estas razões, desenvolvidas nos n.os 40 a 48 do mesmo despacho, dizem respeito ao contexto jurídico em que se insere a decisão controvertida e aos poderes respetivos da Comissão, do Eurocontrol e dos Estados-Membros do Eurocontrol, e não ao conteúdo dessa decisão.

54 De resto, o Tribunal Geral não podia dispensar uma análise concreta do conteúdo do ato em causa porque o primeiro fundamento de inadmissibilidade invocado pela Comissão, relativo ao facto de a decisão controvertida não existir e, em qualquer caso, não poder ser identificada, era suscetível de ser acolhido. Com efeito, ao pronunciar-se, nos n.os 34 a 55 do despacho recorrido, sobre o segundo fundamento de inadmissibilidade invocado pela Comissão, relativo ao facto de esta decisão não constituir um ato suscetível de ser objeto de um recurso de anulação nos termos do artigo 263.º TFUE, o Tribunal Geral afastou implícita, mas necessariamente, este primeiro fundamento de inadmissibilidade e baseou-se, portanto, na premissa de que a referida decisão existia.

55 Por conseguinte, o Tribunal Geral cometeu um erro de direito ao não efetuar uma análise concreta do conteúdo da decisão controvertida, quando essa análise reveste um caráter central e indispensável para determinar o caráter impugnável de um ato, na aceção do artigo 263.º TFUE.

56 Além disso, é pacífico que a decisão controvertida não foi junta aos autos em primeira instância pelas partes e que o Tribunal Geral não adotou nenhuma medida de organização do processo a ordenar às partes a apresentação dessa decisão. O terceiro fundamento invocado pela recorrente em primeira instância destinava-se precisamente a que o Tribunal Geral ordenasse, enquanto medida de organização do processo, à Comissão a apresentação de todos os documentos relativos à decisão controvertida na parte em que diziam respeito à recorrente, fundamento que o Tribunal Geral, tendo julgado procedente a exceção de inadmissibilidade suscitada pela Comissão, sem dar início à discussão do mérito da causa, não chegou, todavia, a analisar.

57 Ora, devendo efetuar uma análise concreta do conteúdo da decisão controvertida, o Tribunal Geral não podia deixar de solicitar à Comissão, que adotou a decisão controvertida, que lhe apresentasse essa decisão.

58 Por conseguinte, ao ter analisado o caráter impugnável da decisão controvertida, na aceção do artigo 263.º TFUE, sem ter previamente convidado a Comissão a apresentar essa decisão, o Tribunal Geral cometeu um erro de direito.

59 Em segundo lugar, o Tribunal Geral chegou à conclusão que consta do n.º 48 do despacho recorrido segundo a qual a decisão controvertida não produzia efeitos jurídicos vinculativos que afetassem a situação jurídica da recorrente na sequência de uma análise do contexto jurídico da adoção dessa decisão e dos poderes da instituição da União que dela é autora, efetuada nos n.os 40 a 47 desse despacho.

60 O Tribunal Geral considerou, em substância, nesses n.os 40 a 48, que esses efeitos jurídicos vinculativos decorriam, por um lado, da proibição de voo prevista no artigo 3.º-D do Regulamento n.º 833/2014, dotada de um alcance geral, cujas disposições deviam ser executadas pelos Estados-Membros, e, por outro, das medidas individuais destinadas a fazê-la aplicar e, mais especificamente, da rejeição dos planos de voo dos operadores de aeronaves individuais, para a qual a competência era atribuída aos Estados-Membros e exercida, em nome destes, pelo Eurocontrol, em conformidade com o artigo 3.º-E deste regulamento.

61 Segundo o Tribunal Geral, uma proibição de voo prevista neste artigo 3.º-D com efeitos jurídicos vinculativos em relação a terceiros não podia, em contrapartida, decorrer de um ato imputável à Comissão. Como resulta, em substância, dos n.os 45 a 48 do despacho recorrido, com a elaboração da lista em causa, a Comissão, atuando em concertação com a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) e com a participação das autoridades dos Estados-Membros, limitou-se, com efeito, a coordenar os fluxos de informação provenientes de diferentes fontes sobre as aeronaves controladas ou fretadas por pessoas ou entidades russas suscetíveis de estarem sujeitas à proibição de voo prevista no artigo 3.º-D do referido regulamento, na perspetiva de facilitar a aplicação deste artigo.

62 O Tribunal Geral especificou, a este respeito, no n.º 47 do despacho recorrido que, não sendo competente, por força do artigo 3.º-D do Regulamento n.º 833/2014, para impor uma proibição de voo às aeronaves às quais se aplica este artigo, a Comissão, ao exercer o papel de coletor e transmissor de informações, se limitava a prestar uma simples assistência aos Estados-Membros no desempenho das suas funções, pelo que são estes últimos que tomam decisões coordenadas quanto ao tratamento dos planos de voo individuais. Daqui decorre, segundo o Tribunal Geral, que nem a elaboração da lista em causa nem, consequentemente, a inclusão das aeronaves individuais nessa lista fazem parte de uma alegada decisão tomada pela Comissão, ou em seu nome, que produza efeitos jurídicos vinculativos que afetem a situação jurídica da recorrente.

63 Ora, no que respeita, primeiro, ao contexto jurídico em que a decisão controvertida se insere, importa salientar que nem o alcance geral das disposições do artigo 3.º-D do Regulamento n.º 833/2014 nem a constatação de que estas disposições podem incluir medidas de execução a adotar pelas autoridades nacionais competentes, nomeadamente, no âmbito do tratamento dos planos de voo dos operadores de aeronaves individuais sujeitos à proibição de voo prevista neste artigo, permitem excluir que a decisão controvertida constitua um ato suscetível de recurso de anulação nos termos do artigo 263.º TFUE. Com efeito, este alcance e esta constatação não impedem que o mecanismo estabelecido pela Comissão e pela AESA, com a participação dos Estados-Membros, para coordenar os fluxos de informação provenientes de diferentes fontes sobre as aeronaves controladas ou fretadas por pessoas ou entidades russas, possa ter dado lugar à adoção, a nível da União, de atos destinados a produzir efeitos jurídicos vinculativos relativos à inclusão das aeronaves de operadores de aeronaves individuais entre as aeronaves sujeitas a essa proibição de voo prevista no referido artigo 3.º-D, imputáveis à Comissão.

64 É certo que o artigo 3.º-D e o artigo 3.º-E deste regulamento não preveem expressamente que cabe à Comissão, após uma apreciação do critério de «controlo» exercido por uma pessoa singular ou coletiva, uma entidade ou um organismo russo, sobre operadores de aeronaves, referido no artigo 3.º-D do referido regulamento, incluir os operadores de aeronaves individuais em questão na lista em causa. Não deixa de ser verdade que a primeira frase do artigo 3.º-E, n.º 1, do mesmo regulamento, nos termos do qual «[o] gestor da rede nomeado pela Comissão nos termos da Decisão de Execução [2019/709] deve ajudar a Comissão e os Estados-Membros a assegurar a aplicação e o cumprimento do artigo 3.º-D [do Regulamento n.º 833/2014]», sem conferir poderes de execução à Comissão, evoca, no entanto, a existência de determinadas responsabilidades que a Comissão é chamada a assumir no âmbito da execução deste artigo 3.º-D. Resulta, além disso, de uma leitura conjugada das duas frases do artigo 3.º-E, n.º 1, deste regulamento que as responsabilidades estão relacionadas com as tarefas confiadas ao Eurocontrol, enquanto gestor da rede, ao abrigo deste artigo 3.º-E, que incluem, em especial, a rejeição de qualquer plano de voo apresentado por operadores de aeronaves para a realização de atividades no território da União que constituam uma violação do referido regulamento.

65 Por conseguinte, o contexto jurídico em que se insere a decisão controvertida não podia validamente justificar a qualificação, pelo Tribunal Geral, da decisão controvertida de ato não suscetível de recurso de anulação nos termos do artigo 263.º TFUE.

66 Além disso, o artigo 291.º, n.º 2, TFUE prevê precisamente a atribuição de competências de execução à Comissão ou ao Conselho, quando sejam necessárias condições uniformes de execução dos atos juridicamente vinculativos da União, nas condições definidas nessa disposição. O Tribunal de Justiça considerou que o artigo 215.º TFUE não se opõe a que um regulamento aprovado com base neste artigo confira competências de execução à Comissão ou ao Conselho em matéria de medidas restritivas nas condições definidas no artigo 291.º, n.º 2, TFUE tanto para efeitos da elaboração de normas de aplicação como da aplicação de normas a casos particulares por meio de atos de alcance individual (v., neste sentido, Acórdão de 1 de março de 2016, National Iranian Oil Company/Conselho, C-440/14 P, EU:C:2016:128, n.ºs 34 a 36). Ora, a aplicação do artigo 3.º-D do Regulamento n.º 833/2014, que prevê uma proibição de qualquer aeronave abrangida pelos critérios que nele são enunciados «aterrar ou descolar no território da União ou sobrevoá-lo», exige que essas condições de execução sejam uniformes a nível da União.

67 No que respeita, segundo, aos poderes da instituição da União autora do ato visado, há que salientar que, contrariamente ao que o Tribunal Geral considerou no n.º 47 do despacho recorrido, a constatação de que a Comissão não dispunha de competência para impor uma proibição de voo às aeronaves às quais se aplica o artigo 3.º-D do Regulamento n.º 833/2014 não permite excluir que um ato com o efeito jurídico vinculativo de impor essa proibição de voo a aeronaves de operadores de aeronaves individuais tenha sido adotado pela Comissão ou em seu nome.

68 Com efeito, seguir essa abordagem levaria a subtrair à fiscalização do juiz da União atos da União feridos de um fundamento de ilegalidade relativo à incompetência da instituição que deles é autora, uma vez que não constituiriam, por esse mesmo motivo, atos suscetíveis de recurso de anulação nos termos do artigo 263.º TFUE. Esse resultado seria incompatível com a sistemática do artigo 263.º TFUE, que prevê, no seu segundo parágrafo, que o Tribunal de Justiça é competente, por força deste artigo, para conhecer dos recursos com fundamento, nomeadamente «em incompetência».

69 No que respeita, terceiro, ao contexto factual em que se insere a decisão controvertida, embora o Tribunal Geral tenha analisado os argumentos contextuais da recorrente relativos à «condução efetiva» da DG «Mobilidade e Transportes», do Eurocontrol e da República Federal da Alemanha nos n.ºs 50 a 52 do despacho recorrido, apreciando, mais especificamente, as mensagens de correio eletrónico de 28 de março e de 25 de abril de 2023, enviadas pelo agente dessa DG, por meio da caixa funcional, juntos, respetivamente, no anexo A.2 e no anexo A.4 da petição em primeira instância, considerou, no n.º 49 desse despacho, que esses argumentos não punham em causa a conclusão a que chegou no n.º 48 do referido despacho, segundo a qual a decisão controvertida não produzia efeitos jurídicos vinculativos que afetassem a situação jurídica da recorrente.

70 Ora, contrariamente ao que resulta do n.º 50 do despacho recorrido, as mensagens de correio eletrónico enviadas pelo agente da DG «Mobilidade e Transportes», por meio da caixa funcional, fazem alusão a «decisões» emanadas, nomeadamente, da Comissão e sustentam a tese segundo a qual as explicações dadas por esse agente da Comissão quanto às razões que justificam a inclusão e a manutenção das duas aeronaves da recorrente na lista em causa decorriam de uma posição uniforme e coordenada adotada a nível da União, relativa à inclusão dessas duas aeronaves na lista em causa, suscetível de ser imputada à Comissão.

71 Com efeito, resulta das mensagens de correio eletrónico do agente da DG «Mobilidade e Transportes» de 28 de março e 25 de abril de 2023, juntas, respetivamente, no anexo A.2 e no anexo A.4 da petição em primeira instância, referidos nos n.os 50 e 51 do despacho recorrido, que este agente da Comissão se encarregou de responder, por meio da caixa funcional, aos pedidos de informações e de reapreciação apresentados pela recorrente relativos às duas aeronaves, fornecendo a esta última os motivos da inclusão dessas duas aeronaves na lista em causa e comunicando-lhe o indeferimento dos seus pedidos de informações e de reapreciação.

72 A este respeito, importa especificar, por um lado, que, na sua mensagem de correio eletrónico de 28 de março de 2023, a DG «Mobilidade e Transportes» utiliza expressões como «*we have examined*» (analisámos), «[*t]he following has been established*» (ficou estabelecido o seguinte), «*we see no other options but to continue with grounding of the aircraft*» (não vemos outra solução senão continuar a imobilizar as duas aeronaves). Por outro lado, a mensagem de correio eletrónico da DG «Mobilidade e Transportes» de 25 de abril de 2023 inclui expressões como «*we (and the relevant [M]Ember States) normally base our decisions*» [nós (e os Estados-Membros em causa) baseamos geralmente as nossas decisões] e «*we see no reason to lift the ban on these two aircrafts*» (não vemos razão para levantar a proibição que se aplica a estas duas aeronaves).

73 Assim, essas mensagens de correio eletrónico deixam entender que a Comissão assumia, individual ou conjuntamente com os Estados-Membros, a responsabilidade pela adoção das medidas restritivas contra a recorrente, tanto no que respeita à inclusão das duas aeronaves na lista em causa como à sua manutenção nessa mesma lista.

74 Esta análise é corroborada, por um lado, pela mensagem de correio eletrónico de 20 de março de 2023, junta no anexo A.1 à petição em primeira instância, referida nos n.os 14 e 52 do despacho recorrido, pela qual o Eurocontrol, enquanto gestor da rede, em resposta a um pedido de esclarecimentos da recorrente relativo à rejeição do plano de voo para a aeronave com a matrícula EX-88012, evocou a existência de uma lista das aeronaves abrangidas pelo artigo 3.º-D do Regulamento n.º 833/2014 que a Comissão lhe forneceu e convidou a recorrente a dirigir-se à Comissão por meio da caixa funcional, gerida pela DG «Mobilidade e Transportes», no caso de pretender pedir a retirada da aeronave em questão dessa lista.

75 A referida análise é sustentada, por outro lado, pela mensagem de correio eletrónico do Ministério do Digital e dos Transportes (Alemanha) de 31 de julho de 2023, junta no anexo C.2 às observações da recorrente sobre a exceção de inadmissibilidade suscitada pela Comissão em primeira instância, referida nos n.os 31 e 52 do despacho recorrido, em resposta a uma mensagem de correio eletrónico da recorrente relativa à possibilidade de aceder fisicamente às duas aeronaves para efetuar operações de manutenção. Com efeito, o representante desse ministério especificou, nessa mensagem de correio eletrónico de 31 de julho de 2023, que já tinha contactado a Comissão para obter esclarecimentos adicionais sobre a propriedade dessas duas aeronaves e a sua inclusão na lista em causa.

76 Assim, estas mensagens de correio eletrónico do Eurocontrol e das autoridades alemãs corroboram a análise segundo a qual a Comissão tinha um papel preponderante na inclusão das duas aeronaves entre as aeronaves sujeitas a uma proibição de voo por força do artigo 3.º-D do Regulamento n.º 833/2014.

77 A este respeito, a Comissão reconheceu na audiência, em resposta a uma questão do Tribunal de Justiça, que o Eurocontrol não dispunha de nenhum poder discricionário para se desviar das instruções dos Estados-Membros no que respeita ao tratamento dos planos de voo das aeronaves

sujeitas a uma proibição de voo por força do artigo 3.º-D do Regulamento n.º 833/2014. Pelo contrário, esta organização é obrigada, sem prejuízo das derrogações previstas no artigo 3.º-D, n.º 3, do Regulamento n.º 833/2014, a rejeitar qualquer plano de voo apresentado por operadores de aeronaves individuais para a realização de atividades no território da União que constituam uma violação dessa proibição, em conformidade com o artigo 3.º-E, n.º 1, segundo período, deste regulamento.

78 Daqui resulta que a inclusão das duas aeronaves na lista em causa, que fixa definitivamente a posição da Comissão, a quem é imputável, obriga necessariamente o Eurocontrol no âmbito do tratamento dos planos de voo apresentados pela recorrente e produz, portanto, efeitos jurídicos vinculativos pelo menos em relação a essa organização.

79 Consequentemente, como sublinhou, em substância, o advogado-geral no n.º 73 das suas conclusões, a identificação, na lista em causa, dos operadores de aeronaves visados pela proibição cujos planos de voo poderão, em seguida, ser rejeitados é um ato que possui uma substância própria e que produz diretamente efeitos jurídicos vinculativos em relação a terceiros.

80 Nestas circunstâncias, resulta da análise do contexto factual em que se insere a decisão controvertida que, contrariamente ao que o Tribunal Geral considerou nos n.os 49 a 52 do despacho recorrido, os documentos juntos aos autos em primeira instância e analisados pelo Tribunal Geral corroboram a conclusão de que a decisão controvertida é suscetível de constituir um ato imputável à Comissão, por meio do qual esta última se pronunciou definitivamente sobre a inclusão das duas aeronaves na lista em causa.

81 Por conseguinte, nos n.os 40 a 52 do despacho recorrido, consagrados à análise do contexto jurídico da adoção da decisão controvertida, dos poderes da instituição da União que dela é autora e à análise dos argumentos da recorrente no que respeita ao contexto factual em que se insere essa decisão, o Tribunal Geral cometeu um erro de direito ao fazer prevalecer a circunstância de a Comissão não dispor dos poderes necessários para adotar um ato relativo especificamente à proibição de voo de aeronaves na lista em causa, no conjunto de elementos apresentado pela recorrente para demonstrar que a Comissão tomou uma decisão com efeitos vinculativos em relação a terceiros sobre a inclusão das duas aeronaves nessa lista.

82 Há que acrescentar que, contrariamente ao que resulta, nomeadamente, dos n.os 35, 39, 48 e 53 do despacho recorrido, a conclusão que consta do n.º 78 do presente acórdão não pode ser posta em causa pelo facto, admitindo-o demonstrado, de a decisão controvertida não produzir efeitos jurídicos vinculativos «que afetem a situação jurídica da recorrente».

83 Com efeito, para determinar se um ato, de que a recorrente não é destinatária, como a decisão controvertida, produz efeitos jurídicos vinculativos, e é, por conseguinte, suscetível de ser objeto de um recurso de anulação ao abrigo do artigo 263.º TFUE, não é necessário verificar se estes últimos são suscetíveis de afetar a situação jurídica da recorrente, uma vez que esta verificação só é relevante no âmbito da análise do cumprimento dos requisitos de admissibilidade enunciados no artigo 263.º, quarto parágrafo, TFUE, de acordo com os quais um recurso de anulação pode ser interposto por qualquer pessoa contra os atos que lhe digam direta e individualmente respeito, quando esta última disposição for aplicável. O caráter impugnável de um ato deve, portanto, ser apreciado objetivamente, em função da sua substância, e não em função do recorrente (v., neste sentido, Acórdãos de 12 de julho de 2022, Nord Stream 2/Parlamento e Conselho, C-348/20 P,

EU:C:2022:548, n.º 63; de 13 de fevereiro de 2025, Swissgrid/Comissão, C-121/23 P, EU:C:2025:83, n.º 46; e de 10 de fevereiro de 2026, WhatsApp Ireland/Comité Europeu para a Proteção de Dados, C-97/23 P, EU:C:2026:81, n.º 68).

84 Por conseguinte, nos n.os 35, 39, 48 e 53 do despacho recorrido, o Tribunal Geral expôs e aplicou um critério jurídico errado, a saber, o critério destinado a saber se o ato em causa produzia efeitos jurídicos vinculativos suscetíveis de afetar os interesses da recorrente, alterando de forma caracterizada a sua situação jurídica. Ao fazê-lo, o Tribunal Geral cometeu um erro de direito ao confundir os requisitos resultantes, respetivamente, do primeiro e quarto parágrafos do artigo 263.º TFUE.

85 Tendo em conta todas as considerações precedentes, o segundo e terceiro fundamentos do recurso devem ser julgados procedentes e o despacho recorrido deve ser anulado.

Quanto ao recurso no Tribunal Geral

86 Em conformidade com o artigo 61.º do Estatuto do Tribunal de Justiça da União Europeia, quando o recurso for julgado procedente, o Tribunal de Justiça anula a decisão do Tribunal Geral. Pode, neste caso, decidir definitivamente o litígio, se estiver em condições de ser julgado, ou remeter o processo ao Tribunal Geral, para julgamento.

87 No caso em apreço, no que respeita ao primeiro a terceiro fundamentos de inadmissibilidade suscitados pela Comissão no decurso do processo no Tribunal Geral, por meio dos quais a Comissão alegou que a decisão controvertida não existia, não constituía um ato suscetível de recurso de anulação e não lhe era imputável, na aceção do artigo 263.º, quarto parágrafo, TFUE, o litígio está em condições de ser julgado.

88 No que respeita, mais especificamente, ao segundo fundamento de inadmissibilidade invocado pela Comissão no decurso do processo em primeira instância, relativo ao facto de a decisão controvertida não constituir um ato suscetível de recurso de anulação nos termos do artigo 263.º TFUE, resulta do n.º 50 do presente acórdão que a análise desse fundamento necessita de apreciar os efeitos dessa decisão à luz, nomeadamente, do seu conteúdo concreto. Ora, é pacífico que a referida decisão não foi junta aos autos da primeira instância e o Tribunal Geral não solicitou a sua apresentação às partes.

89 Nestas circunstâncias, por meio de uma medida de organização do processo adotada, em 10 de setembro de 2025, em aplicação do artigo 62.º, n.º 1, do Regulamento de Processo, a Comissão foi convidada a responder a questões para resposta escrita relativas, nomeadamente, à apresentação de um excerto da decisão controvertida, na medida em que esta decisão visava as duas aeronaves, ou, no caso de essa decisão não existir, da lista em causa, que a Comissão forneceu ao Eurocontrol, referida na mensagem de correio eletrónico do Eurocontrol de 20 de março de 2023.

90 Em 7 de outubro de 2025, a Comissão respondeu às questões colocadas pelo Tribunal de Justiça afirmando que não existia «decisão» e apresentando um extrato da lista em causa, que, no entanto, em seu entender, era desprovido de caráter «decisório».

91 Na sequência desta medida de organização do processo e da audiência realizada em 17 de dezembro de 2025, na qual as partes puderam debater em contraditório os elementos de facto e de direito relevantes para efeitos da análise do caráter de ato recorrível da decisão controvertida, o Tribunal de Justiça dispõe, por conseguinte, dos elementos necessários para decidir definitivamente sobre o segundo fundamento de inadmissibilidade invocado pela Comissão no decurso do processo em primeira instância.

92 Na sua resposta à referida medida de organização do processo, a Comissão apresentou um excerto não confidencial da lista em causa, que contém a inclusão das duas aeronaves, redigida, para cada uma dessas duas aeronaves, nos seguintes termos:

«22.02.2023: Decisão da Comissão de incluir a aeronave na lista confirmada, com base nos elementos de prova recolhidos pelas autoridades alemãs durante a inspeção e noutros recursos; a Global 8 Airlines […] presta serviços aos passageiros, voos organizados da Rússia via Minsk para a União Europeia; na Rússia, na União. Esta operação também não cumpre as regras da "lista de segurança" […]»

93 Este excerto refere expressamente uma «decisão», da qual «a Comissão» é autora, em «22 de fevereiro de 2023», relativa à inclusão das duas aeronaves nessa lista, que expõe os motivos da inclusão dessas duas aeronaves na referida lista, identificando as razões específicas e concretas pelas quais as referidas duas aeronaves deviam ser objeto de medidas restritivas.

94 Por conseguinte, decorre tanto do referido excerto, que refere a decisão controvertida, como dos fundamentos expostos nos n.os 59 a 80 do presente acórdão, que esta decisão constitui um ato que produz efeitos jurídicos vinculativos em relação a terceiros, independentemente da questão de saber se a referida decisão teve por consequência alterar de forma caracterizada a situação jurídica da recorrente.

95 Uma vez que a Comissão defendeu na audiência no Tribunal de Justiça que o seu colégio não adotou nenhuma «decisão» a impor especificamente às duas aeronaves uma proibição de voo enunciada no artigo 3.º-D do Regulamento n.º 833/2014, basta recordar que, segundo jurisprudência constante, o facto de um ato não revestir a forma de uma decisão formal da Comissão não é determinante para a sua qualificação de ato recorrível, na aceção do artigo 263.º TFUE (v., neste sentido, Acórdãos de11 de novembro de 1981, IBM/Comissão, 60/81, EU:C:1981:264, n.º 9, e de 17 de julho de 2008, Athinaïki Techniki/Comissão, C-521/06 P, EU:C:2008:422, n.os 44 e 59).

96 Por conseguinte, há que afastar o segundo fundamento de inadmissibilidade invocado pela Comissão e relativo ao facto de a decisão controvertida não constituir um ato suscetível de ser objeto de um recurso de anulação nos termos do artigo 263.º TFUE, bem como, consequentemente, o primeiro fundamento de inadmissibilidade invocado por esta instituição, relativo ao facto de essa decisão não existir e, em qualquer caso, não poder ser identificada, tal como o terceiro fundamento de inadmissibilidade invocado pela referida instituição, relativo ao facto de os alegados efeitos da referida decisão não serem imputáveis à Comissão, mas aos Estados-Membros.

97 Em contrapartida, o litígio não está em condições de ser julgado no que respeita ao quarto, quinto e, em parte, sexto fundamentos de inadmissibilidade suscitados pela Comissão, aos requisitos de admissibilidade previstos no artigo 263.º, quarto parágrafo, TFUE e à questão da competência da

Comissão para adotar a decisão controvertida, uma vez que estes aspetos do litígio implicam apreciações jurídicas e factuais que não foram efetuadas pelo Tribunal Geral e que esses aspetos não foram debatidos no âmbito do processo de recurso.

98 No que respeita, mais especificamente, ao sexto fundamento de inadmissibilidade invocado pela Comissão, o Tribunal Geral apenas analisou o argumento da Comissão segundo o qual a ação não tinha objeto, tendo em conta a proibição geral de operação na União, por razões de segurança, imposta às transportadoras aéreas inscritas no registo da República do Quirguistão, nos termos do Regulamento (CE) n.º 1543/2006 da Comissão, de 12 de outubro de 2006, que altera o Regulamento (CE) n.º 474/2006 que estabelece a lista das transportadoras aéreas comunitárias que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade, prevista no capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho, conforme alterado pelo Regulamento (CE) n.º 910/2006 (JO 2006, L 283, p. 27), argumento que rejeitou no n.º 34 do despacho recorrido, mas que não esgota este fundamento de inadmissibilidade.

99 Por outro lado, no que respeita ao quarto e quinto fundamentos de inadmissibilidade invocados pela Comissão, o Tribunal Geral não analisou os argumentos invocados pela Comissão segundo os quais, por um lado, o recurso em primeira instância foi interposto contra o ato errado e perante um órgão jurisdicional incompetente para dele conhecer e, por outro, e em todo o caso, admitindo que tivesse sido dirigido contra o ato pertinente, esse recurso devia ser julgado intempestivo.

100 O Tribunal Geral também não analisou, por um lado, os requisitos de admissibilidade fixados no artigo 263.º, quarto parágrafo, TFUE, que constituem um motivo de inadmissibilidade de ordem pública que os órgãos jurisdicionais da União podem a todo o tempo analisar, mesmo oficiosamente (Acórdão de 27 de fevereiro de 2014, Stichting Woonpunt e o./Comissão, C-132/12 P, EU:C:2014:100, n.º 45 e jurisprudência aí referida), nem, por outro, o mérito do recurso nele interposto, e, nomeadamente, a competência do autor do ato, que constitui, ela própria, um fundamento de ordem pública (Acórdão de 14 de dezembro de 2016, SV Capital/ABE, C-577/15 P, EU:C:2016:947, n.º 32 e jurisprudência aí referida).

101 Por conseguinte, há que julgar improcedente a exceção de inadmissibilidade suscitada pela Comissão, uma vez que tem por objeto o seu primeiro a terceiro fundamentos e remeter, quanto ao restante, o processo ao Tribunal Geral.

Quanto às despesas

102 Sendo o processo remetido ao Tribunal Geral, há que reservar para final a decisão quanto às despesas do presente recurso.

Pelos fundamentos expostos, o Tribunal de Justiça (Primeira Secção) decide:

1) É anulado o Despacho do Tribunal Geral da União Europeia de 29 de abril de 2024, Global 8 Airlines/Comissão (T-277/23, EU:T:2024:285).

2) A exceção de inadmissibilidade suscitada pela Comissão Europeia é rejeitada na parte em que se refere ao seu primeiro a terceiro fundamentos.

3) O processo é remetido, quanto ao restante, ao Tribunal Geral da União Europeia.

4) Reserva-se para final a decisão quanto às despesas.

Assinaturas