



Teismo praktikos rinkinys

BENDROJO TEISMO (pirmoji išplėstinė kolegija) SPRENDIMAS

2023 m. gruodžio 20 d.*

„Ieškinys dėl panaikinimo – Bendra užsienio ir saugumo politika – Ribojamosios priemonės atsižvelgiant į Rusijos veiksmus, kuriais destabilizuojama padėtis Ukrainoje – Draudimas visiems ne Rusijoje registruotiems orlaiviams, priklausantiems Rusijos fiziniams ar juridiniams asmenims, subjektams ar organizacijoms arba jų užsakytiems ar kitaip kontroliuojamiems, nutūpti Sąjungos teritorijoje, kilti iš jos ar skristi virš jos – Sprendimo 2014/512/BUSP 4e straipsnis – Bendrojo Teismo jurisdikcijos nebuvimas – Reglamento (ES) Nr. 833/2014 3d straipsnis – Teisės pareikšti ieškinį nebuvimas – Nepriimtinumas“

Byloje T-233/22,

Ekaterina Islentyeva, gyvenanti Štrasene (Liuksemburgas), atstovaujama advokatų F. Moyse ir V. Sulea,

ieškovė,

prieš

Europos Sąjungos Tarybą, atstovaujamą V. Piessevaux ir M.-C. Cadilhac,

atsakovę,

palaikomą

Europos Komisijos, atstovaujamos J.-F. Brakeland, C. Giolito, K. Simonsson, M. Carpus Carcea ir B. Sasinowska,

įstojusios į bylą šalies,

BENDRASIS TEISMAS (pirmoji išplėstinė kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas D. Spielmann, teisėjai R. Mastroianni, M. Brkan, I. Gâlea (pranešėjas) ir S. L. Kalėda,

posėdžio sekretorė H. Eriksson, administratorė,

atsižvelgdamas į rašytinę proceso dalį,

įvykus 2023 m. spalio 10 d. posėdžiui,

* Proceso kalba: prancūzų.

priima šį

Sprendimą

- 1 Pagal SESV 263 straipsnį pareikštu ieškiniu ieškovė Ekaterina Islentyeva prašo panaikinti, pirma, 2022 m. vasario 28 d. Tarybos sprendimą (BUSP) 2022/335, kuriuo iš dalies keičiamas Sprendimas 2014/512/BUSP dėl ribojamųjų priemonių atsižvelgiant į Rusijos veiksmus, kuriais destabilizuojama padėtis Ukrainoje (OL L 57, 2022, p. 4, toliau – ginčijamas sprendimas), ir, antra, 2022 m. vasario 28 d. Tarybos reglamentą (ES) 2022/334, kuriuo iš dalies keičiamas Tarybos reglamentas (ES) Nr. 833/2014 dėl ribojamųjų priemonių atsižvelgiant į Rusijos veiksmus, kuriais destabilizuojama padėtis Ukrainoje (OL L 57, 2022, p. 1, toliau – ginčijamas reglamentas) (toliau kartu – ginčijami aktai).

Ginčo aplinkybės

- 2 Ši byla susijusi su Europos Sąjungos nustatytais ribojamosiomis priemonėmis, taikytinomis atsižvelgiant į veiksmus, kuriais kenkiama Ukrainos teritoriniam vientisumui, suverenitetui ir nepriklausomybei arba į juos kėsiamasi.
- 3 Ieškovė turi dvigubą Liuksemburgo ir Rusijos pilietybę. Ji turi Liuksemburgo Didžiosios Hercogystės civilinės aviacijos tarnybos (CAT) išduotą piloto mėgėjo licenciją. Iki ginčijamų aktų priėmimo ieškovė naudojosi Liuksemburgo ne pelno asociacijai *Avia Sport II*, įsikūrusiai Liuksemburgo-Findelio (Liuksemburgas) oro uoste, priklausančiais orlaiviais ir skrisdavo virš Liuksemburgo, Prancūzijos, Vokietijos, Belgijos ir Jungtinės Karalystės. Ji skrisdavo viena arba su instruktoriumi, tačiau visada kaip įgulos vadas, kaip tai suprantama pagal 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamento (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 296, 2012, p. 1), I priedo 93 punktą. 2021 m. ji atliko keturiolika skrydžių.
- 4 2014 m. kovo mėn. Rusijos Federacija neteisėtai aneksavo Krymo Autonominę Respubliką ir Sevastopolio miestą ir nuo to laiko nuolat vykdė destabilizavimo veiksmus Rytų Ukrainoje. Reaguodama į tai, Sąjunga nustatė ribojamąsias priemones dėl Rusijos Federacijos veiksmų, ribojamąsias priemones dėl veiksmų, kuriais pažeidžiamas Ukrainos teritorinis vientisumas, suverenitetas ir nepriklausomybė arba jiems keliami grėsmė, ir ribojamąsias priemones dėl Rusijos Federacijos įvykdytos Krymo Autonominės Respublikos ir Sevastopolio miesto neteisėtos aneksijos.
- 5 2022 m. vasario 24 d. Rusijos Federacijos prezidentas paskelbė apie karinę operaciją Ukrainoje ir tą pačią dieną Rusijos ginkluotosios pajėgos keliose šalies vietose pradėjo Ukrainos puolimą.
- 6 2022 m. vasario 28 d., taikydama įvairias ribojamąsias priemones, susijusias, be kita ko, su Sąjungos oro erdvės uždarymu tam tikrų kategorijų orlaiviams, finansinių pranešimų sistema SWIFT ir Rusijos centrinio banko ištekliams, Europos Sąjungos Taryba, remdamasi ESS 29 straipsniu, priėmė ginčijamą sprendimą, o remdamasi SESV 215 straipsniu – ginčijamą reglamentą.

- 7 2014 m. liepos 31 d. Tarybos sprendimo 2014/512/BUSP dėl ribojamųjų priemonių atsižvelgiant į Rusijos veiksmus, kuriais destabilizuojama padėtis Ukrainoje (OL L 229, 2014, p. 13), 4e straipsnyje, įterptame ginčijamo sprendimo 1 straipsnio 2 punktu, nustatyta:

„1. Valstybės narės, laikydamosi savo nacionalinių taisyklių bei teisės aktų ir vadovaudamosi tarptautine teise, visų pirma atitinkamais tarptautiniais civilinės aviacijos susitarimais, atsisako leisti Sąjungos teritorijoje tūpti, iš jos kilti arba virš jos skristi orlaiviams, kuriuos eksploatuoja Rusijos oro vežėjai, įskaitant bilietų pardavėjo vaidmenį pagal dalijimosi kodu ar grupinės rezervacijos susitarimus atliekančius oro vežėjus, bet kokiems Rusijoje registruotiems orlaiviams ir ne Rusijoje registruotiems, tačiau Rusijos fiziniams ar juridiniams asmenims, subjektams ar organizacijoms priklausantiems arba jų užsakytiems ar kitaip kontroliuojamiems orlaiviams.

2. 1 dalis netaikoma avarinio tūpimo arba avarinio skridimo virš teritorijos atvejais.

3. Nukrypstant nuo 1 dalies, kompetentingos institucijos gali leisti orlaiviui tūpti Sąjungos teritorijoje, iš jos kilti arba virš jos skristi, jei jos nusprendžia, kad toks tūpimas, kilimas arba skridimas virš teritorijos yra būtinas humanitariniais ar kitais tikslais, neprieštaraujančiais šio sprendimo tikslams.

4. Apie pagal 3 dalį suteiktus leidimus atitinkama valstybė narė ar valstybės narės per dvi savaites nuo leidimo suteikimo informuoja kitas valstybes nares ir Komisiją.“

- 8 2014 m. liepos 31 d. Tarybos reglamento (ES) Nr. 833/2014 dėl ribojamųjų priemonių atsižvelgiant į Rusijos veiksmus, kuriais destabilizuojama padėtis Ukrainoje (OL L 229, 2014, p. 1), 3d straipsnyje, įterptame ginčijamo reglamento 1 straipsnio 2 punktu, nustatyta:

„1. Draudžiama Sąjungos teritorijoje tūpti, iš jos kilti ar virš jos skristi Rusijos oro vežėjų eksploatuojamiems orlaiviams, įskaitant bilietų pardavėjo vaidmenį pagal dalijimosi kodu ar grupinės rezervacijos susitarimus atliekančius oro vežėjus, arba bet kokiems Rusijoje registruotiems orlaiviams, arba ne Rusijoje registruotiems, tačiau Rusijos fiziniams ar juridiniams asmenims, subjektams ar organizacijoms priklausantiems arba jų užsakytiems ar kitaip kontroliuojamiems orlaiviams.

2. 1 dalis netaikoma avarinio tūpimo arba avarinio skridimo virš teritorijos atvejais.

3. Nukrypstant nuo 1 dalies, kompetentingos institucijos gali leisti orlaiviui tūpti Sąjungos teritorijoje, iš jos kilti arba virš jos skristi, jei kompetentingos institucijos nusprendžia, kad toks tūpimas, kilimas ar skridimas virš teritorijos yra būtinas humanitariniais ar kitais tikslais, neprieštaraujančiais šio reglamento tikslams.

4. Apie pagal 3 dalį suteiktus leidimus atitinkama valstybė narė ar valstybės narės per dvi savaites nuo leidimo suteikimo informuoja kitas valstybes nares ir Komisiją.“

- 9 Priėmus ginčijamus aktus tiek Europos Komisija, tiek Europos aviacijos saugos agentūra (EASA) savo interneto svetainėje paskelbė dokumentą arba įdėjo skyrių, kuriame atsakė į dažniausiai užduodamus klausimus, susijusius su šiais aktais. Remiantis 2022 m. kovo 21 d. Komisijos paskelbtu dokumentu, ginčijamomis priemonėmis nustatytas draudimas buvo taikomas asmenims, turintiems dvigubą Rusijos ir valstybės narės pilietybę, ir privatiems skrydžiams. Panašiai ir 2023 m. kovo 15 d. EASA interneto svetainėje paskelbtuose atsakymuose į dažniausiai užduodamus klausimus minėtas draudimas buvo taikomas asmenims, turintiems dvigubą Rusijos

ir valstybės narės pilietybę. Be to, paminėta ir tai, kad jis taikomas, kai Rusijos pilietybę turintis asmuo skraido kaip pilotas mėgėjas, todėl kontroliuoja, kada ir kur orlaivis skrenda, išskyrus atvejį, kai minėtas asmuo skraido kaip ne Rusijos oro vežėjo darbuotojas, nes tokiu atveju jis nekontroliuoja orlaivio.

- 10 Liuksemburgo-Findelio oro uosto administracija paskelbė „notice to airmen“ (NOTAM, pranešimas lakūnams), jame pateikė informaciją, susijusią su ginčijamais aktais patvirtintomis ribojamosiomis priemonėmis oro transporto sektoriuje.
- 11 2022 m. balandžio 21 d. atsakydama į ieškovės atstovo klausimą CAT, be kita ko, nurodė, kad EASA interneto svetainėje pateikti paaiškinimai grindžiami bendru požiūriu Sąjungoje ir vienodu Komisijos tarnybų aiškinimu. CAT taip pat nurodė, kad sąvoka „kontrolė“ aiškinama plačiai, tai reiškia, kad ji apima faktinę ir fizinę, o ne tik ekonominę ir finansinę orlaivio kontrolę.

Šalių reikalavimai

- 12 Ieškovė, patikslinusi savo reikalavimus atsakydama į teismo posėdyje pateiktą klausimą, prašo Bendrojo Teismo:
 - pripažinti ieškinį priimtiniu,
 - panaikinti ginčijamą reglamentą tiek, kiek juo į Reglamentą Nr. 833/2014 įterptas 3d straipsnis, ir ginčijamą sprendimą tiek, kiek juo į Sprendimą 2014/512 įterptas 4e straipsnis,
 - pripažinti jos teisę naudotis piloto mėgėjo licencija ir nutūpti Sąjungos teritorijoje, kilti iš jos ar skristi virš jos,
 - priteisti iš Tarybos bylinėjimosi išlaidas.
- 13 Taryba, palaikoma Komisijos, Bendrojo Teismo prašo:
 - pripažinti ieškinį nepriimtiniu,
 - nepatenkinus šio reikalavimo, atmesti ieškinį kaip nepagrįstą,
 - priteisti iš ieškovės bylinėjimosi išlaidas.

Dėl teisės

Bendrojo Teismo jurisdikcija nagrinėti ieškinį tiek, kiek juo prašoma, kad šis teismas pripažintų ieškovės teisę naudotis piloto mėgėjo licencija ir nutūpti Sąjungos teritorijoje, kilti iš jos ar skristi virš jos

- 14 Vienu iš savo reikalavimų ieškovė prašo Bendrojo Teismo pripažinti jos teisę naudotis piloto mėgėjo licencija ir nutūpti Sąjungos teritorijoje, kilti iš jos ar skristi virš jos.

- 15 Šiuo klausimu pakanka priminti, kad vykdydamas teisėtumo kontrolę pagal SESV 263 straipsnį Bendrasis Teismas neturi jurisdikcijos priimti deklaratyvių ar patvirtinamųjų sprendimų (šiuo klausimu žr. 2003 m. gruodžio 9 d. Nutarties *Italija / Komisija*, C-224/03, nepaskelbta Rink., EU:C:2003:658, 20 ir 21 punktus ir 2009 m. vasario 4 d. Sprendimo *Omya / Komisija*, T-145/06, EU:T:2009:27, 23 punktą).
- 16 Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad ieškinys tiek, kiek juo prašoma, kad Bendrasis Teismas pripažintų ieškovės teisę naudotis piloto mėgėjo licencija ir nutūpti Sąjungos teritorijoje, kilti iš jos ar skristi virš jos, turi būti atmestas kaip pareikštas teisme, kuris neturi jurisdikcijos jo nagrinėti.

Dėl Bendrojo Teismo jurisdikcijos nagrinėti ieškinį, kuriuo prašoma panaikinti ginčijamą sprendimą

- 17 Taryba remiasi tuo, kad Bendrasis Teismas neturi jurisdikcijos priimti sprendimo dėl ginčijamo sprendimo teisėtumo. Ji teigia, kad pagal SESV 275 straipsnį Sąjungos teismai neturi jurisdikcijos nagrinėti ieškinių dėl visuotinai taikomų ribojamųjų priemonių, nustatytų sprendimu, kuriuo įgyvendinama bendra užsienio ir saugumo politika (BUSP), panaikinimo. Šiuo atveju ji nurodo, kad Sprendimo 2014/512, iš dalies pakeisto ginčijamu sprendimu, 4e straipsnyje numatytas draudimas yra visuotinai taikoma priemonė, kurios taikymo sritis nustatyta pagal objektyvius kriterijus, be kita ko, pagal orlaivių kategorijas, ir kad jis nėra skirtas identifikuotiems fiziniams ar juridiniams asmenims.
- 18 Komisija mano, kad Bendrasis Teismas turi jurisdikciją tikrinti visų priemonių, priimtų pagal SESV 215 straipsnį, teisėtumą ir tikrinti ribojamųjų priemonių, priimtų remiantis ESS 29 straipsniu, teisėtumą. Ji mano, kad Taryba savo argumentus grindė „mechanišku“ SESV 275 straipsnio sąlygų aiškinimu ir kad yra Sąjungos teismo jurisdikcijos nebuvimo BUSP srityje išimčių. Be to, jis taip pat turi jurisdikciją tikrinti reglamentų, priimtų remiantis SESV 215 straipsnio 1 dalimi, ir BUSP srities sprendimų, priimtų remiantis ESS 29 straipsniu, teisėtumą. Galiausiai Sąjungos teismo jurisdikcija nėra grindžiama tariamu „kontrolės“ kriterijaus subjektyvumu.
- 19 Ieškovė nesutinka su Tarybos argumentais. Ji tvirtina, kad SESV 275 straipsnyje numatyta Europos Sąjungos Teisingumo Teismo jurisdikcijos netaikymo BUSP srityje taisyklė turi būti aiškinama siaurai. Ji teigia, kad nagrinėjamos ribojamosios priemonės taikymo sritis nustatyta ne pagal objektyvius kriterijus. Jos nuomone, pirma, ginčijamais aktais nustatytos priemonės daro poveikį ne tik Rusijos Federacijai, bet ir tretiesiems asmenims, pavyzdžiui, Rusijos piliečiams, ir, antra, orlaivio „kontrolės“ sąvoka, kaip ją aiškina Sąjungos institucijos, yra subjektyvus kriterijus. Be to, ieškovė teigia, kad Bendrojo Teismo jurisdikcija taip pat grindžiama Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 47 straipsniu, pagal kurį, laikantis Sutarčių, galiojančios nuostatos gali būti aiškinamos taip, kad būtų paisoma pagrindinių teisių ir laisvių. Ieškovė priduria, kad ginčijamuose aktuose numatytos ribojamosios priemonės turi būti įvertintos, siekiant nustatyti, ar jos atitinka pagrindines teises ir proporcingumo principą.
- 20 Reikia priminti, kad nors pagal ESS 24 straipsnio 1 dalies antros pastraipos paskutinį sakinį ir SESV 275 straipsnio pirmą pastraipą Teisingumo Teismas iš principo neturi jurisdikcijos dėl nuostatų, susijusių su BUSP, ir jų pagrindu priimtų aktų, Sutartyse aiškiai nustatytos dvi šio principo išimtys. Pirma, tiek ESS 24 straipsnio 1 dalies antros pastraipos paskutiniame sakinyje, tiek SESV 275 straipsnio antroje pastraipoje numatyta, kad Europos Sąjungos Teisingumo Teismas turi jurisdikciją tikrinti, kaip laikomasi ESS 40 straipsnio. Antra, ESS 24 straipsnio 1 dalies antros pastraipos paskutiniame sakinyje jam priskirta jurisdikcija tikrinti

tam tikrų sprendimų, nurodytų SESV 275 straipsnio antroje pastraipoje, teisėtumą. Pastarojoje nuostatoje įtvirtinta Europos Sąjungos Teisingumo Teismo jurisdikcija priimti sprendimus dėl ieškinių, pareiktų pagal SESV 263 straipsnio ketvirtoje pastraipoje numatytas sąlygas dėl Tarybos sprendimų, priimtų remiantis nuostatomis dėl BUSP, kuriais nustatomos fiziniams ar juridiniams asmenims skirtos ribojamosios priemonės, teisėtumo kontrolės (2017 m. kovo 28 d. Sprendimo *Rosneft*, C-72/15, EU:C:2017:236, 60 punktas).

- 21 Taigi, kiek tai susiję su aktais, priimtais remiantis nuostatomis dėl BUSP, būtent dėl jų individualaus pobūdžio, kaip tai numatyta SESV 275 straipsnio antroje pastraipoje, galima kreiptis į Sąjungos teismus (žr. 2017 m. kovo 28 d. Sprendimo *Rosneft*, C-72/15, EU:C:2017:236, 103 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją; 2018 m. rugsėjo 13 d. Sprendimo *Gazprom Neft / Taryba*, T-735/14 ir T-799/14, EU:T:2018:548, 53 punktą).
- 22 Šiuo klausimu pažymėtina, kad Teisingumo Teismas nusprendė, jog Sprendimo 2014/512 4 ir 4a straipsniuose numatytos priemonės, kurių taikymo sritis nustatyta nurodant objektyvius kriterijus, be kita ko, naftos žvalgybos ir gamybos projektų kategorijas. Vis dėlto šios priemonės nėra skirtos identifikuotiems fiziniams ar juridiniams asmenims, bet taikomos visiems ūkio subjektams, dalyvaujantiems parduodant, tiekiant, perduodant ar eksportuojant įrangą, dėl kurios nustatyta pareiga gauti išankstinį leidimą, ir bendrai visiems susijusių paslaugų teikėjams (2017 m. kovo 28 d. Sprendimo *Rosneft*, C-72/15, EU:C:2017:236, 97 punktas). Taigi Teisingumo Teismas konstatavo, kad šios priemonės yra ne priemonės fiziniams ar juridiniams asmenims, kaip tai suprantama pagal SESV 275 straipsnio antrą pastraipą, bet visuotinai taikomos priemonės, ir kad jis neturi jurisdikcijos kontroliuoti, ar jos galioja (2017 m. kovo 28 d. Sprendimo *Rosneft*, C-72/15, EU:C:2017:236, 98 ir 99 punktai).
- 23 Be to, dėl Sprendimo 2014/512 1 straipsnio 2 dalies b–d punktų ir 3 dalies, 7 straipsnio ir III priedo Teisingumo Teismas konstatavo, kad šių priemonių dalykas apibrėžtas nurodant konkrečius subjektus. Jis nusprendė, kad pagal šias nuostatas draudžiama, be kita ko, vykdyti įvairius finansinius sandorius su į to sprendimo III priedą įtrauktais subjektais ir kad jis turi jurisdikciją priimti sprendimą dėl to, ar jos galioja (šiuo klausimu žr. 2017 m. kovo 28 d. Sprendimo *Rosneft*, C-72/15, EU:C:2017:236, 100 ir 107 punktus).
- 24 Taigi Taryba, nustatydamą kriterijus, pagal kuriuos galima identifikuoti fizinį ar juridinį asmenį, ir sprendimo, priimto pagal su BUSP susijusias nuostatas, priede nurodydamą šio asmens pavardę ar pavadinimą, priima atitinkamam fiziniam ar juridiniam asmeniui skirtas ribojamąsias priemones, nepaisant to, kad tokios priemonės gali būti individualiai taikomos ir kitiems subjektams (šiuo klausimu žr. 2017 m. kovo 28 d. Sprendimo *Rosneft*, C-72/15, EU:C:2017:236, 104 punktą ir 2018 m. rugsėjo 13 d. Sprendimo *Gazprom Neft / Taryba*, T-735/14 ir T-799/14, EU:T:2018:548, 54 punktą).
- 25 Nagrinėjamu atveju Sprendimo 2014/512 4e straipsnyje, įtrauktame ginčijamo sprendimo 1 straipsnio 2 punktu, įtvirtintas draudimas taikomas „orlaiviams, kuriuos eksploatuoja Rusijos oro vežėjai, įskaitant bilietų pardavėjo vaidmenį pagal dalijimosi kodu ar grupinės rezervacijos susitarimus atliekančius oro vežėjus, [taip pat] bet kokiems Rusijoje registruotiems orlaiviams ir ne Rusijoje registruotiems, tačiau Rusijos fiziniams ar juridiniams asmenims, subjektams ar organizacijoms priklausantiems arba jų užsakytiems ar kitaip kontroliuojamiems orlaiviams“.
- 26 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad nagrinėjamos priemonės taikymo sritis nustatyta remiantis objektyviais kriterijais, t. y. orlaivių kategorijomis. Iš tikrųjų ginčijamos priemonės yra susijusios su orlaiviais, kuriuos eksploatuoja Rusijos oro vežėjai, įskaitant bilietų pardavėjo vaidmenį pagal

dalijimosi kodu ar grupinės rezervacijos susitarimus atliekančius oro vežėjus, Rusijoje registruotais orlaiviais ir ne Rusijoje registruotais, tačiau Rusijos fiziniams ar juridiniams asmenims, subjektams ar organizacijoms priklausančiais arba jų užsakytais ar kitaip kontroliuojamais orlaiviais. Taigi nagrinėjamos ribojamosios priemonės yra taikomos ne identifikuotiems fiziniams ar juridiniams asmenims, o visiems orlaiviams, kurie atitinka pirma nurodytus kriterijus.

- 27 Be to, iš jurisprudencijos matyti, kad ribojamosios priemonės yra ir visuotinai taikomi aktai, kiek jomis draudžiama tam tikriems bendrai ir abstrakčiai apibrėžtiems adresatams suteikti ekonominių išteklių subjektams, nurodytiems šių aktų prieduose, ir individualūs sprendimai dėl šių subjektų (žr. 2017 m. kovo 28 d. Sprendimo *Rosneft*, C-72/15, EU:C:2017:236, 102 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją). Vis dėlto nagrinėjamu atveju reikia pažymėti, kad ribojamosios priemonės, nustatytos Sprendimo 2014/512, iš dalies pakeisto ginčijamu sprendimu, 4e straipsnyje, nėra tokios priemonės ir kad minėtame straipsnyje joks priedas neminimas. Remiantis šio sprendimo 21 punkte nurodyta jurisprudencija, pagal SESV 275 straipsnio antrą pastraipą galimybė kreiptis į Sąjungos teismus suteikiama būtent dėl individualaus teisės aktų pobūdžio.
- 28 Tokiomis aplinkybėmis reikia konstatuoti, kad Sprendimo 2014/512, iš dalies pakeisto ginčijamu sprendimu, 4e straipsnyje nustatytos priemonės yra ne ribojamosios priemonės fiziniams ar juridiniams asmenims, kaip tai suprantama pagal SESV 275 straipsnio antrą pastraipą, o visuotinai taikomos priemonės.
- 29 Šios išvados negali paneigti ieškovės argumentas, kuriuo ji Sąjungos teismų jurisdikciją grindžia tariamu proporcingumo principo ir pagrindinių teisių pažeidimu, nes pagal jurisprudenciją argumentai, susiję tik su ieškinio esme, nepaneigia to, kad Bendrasis Teismas neturi jurisdikcijos nagrinėti ieškinio dėl ginčijamo sprendimo nuostatos panaikinimo (šiuo klausimu žr. 2007 m. liepos 3 d. Nutarties *Commune de Champagne ir kt. / Taryba ir Komisija*, T-212/02, EU:T:2007:194, 217 punktą).
- 30 Atsižvelgiant į išdėstytus argumentus, reikia konstatuoti, kad Bendrasis Teismas neturi jurisdikcijos tikrinti, ar galioja iš dalies pakeisto Sprendimo 2014/512 4e straipsnis. Taigi ieškinys tiek, kiek juo prašoma panaikinti ginčijamą sprendimą, turi būti atmestas kaip pareikštas teismui, kuris neturi jurisdikcijos jo nagrinėti.

Dėl ieškinio priimtimumo, kiek juo prašoma panaikinti ginčijamą reglamentą

- 31 Taryba teigia, kad ieškinys, kiek juo prašoma panaikinti ginčijamą reglamentą, yra nepriimtinas. Nors Taryba sutinka, kad iš dalies pakeisto Reglamento Nr. 833/2014 3d straipsnio 1 dalis yra reglamentuojamojo pobūdžio teisės aktas, kuris tiesiogiai susijęs su ieškove, nes pagal šią nuostatą jai neleidžiama naudotis piloto mėgėjo licencija, ji tvirtina, kad dėl minėtos nuostatos reikia patvirtinti įgyvendinimo priemones. Taigi ieškovė turi įrodyti, kad ginčijamas reglamentas yra susijęs su ja ne tik tiesiogiai, bet ir konkrečiai. Taryba mano, kad ginčijamas reglamentas nėra konkrečiai susijęs su ieškove.
- 32 Be to, dėl ieškovės teiginių, susijusių su pasekmėmis jos situacijai, kylančiomis iš to, kaip aiškinama iš dalies pakeisto Reglamento Nr. 833/2014 3d straipsnio 1 dalis, Taryba pažymi, kad įtvirtindama šią nuostatą nesiekė uždrausti Rusijos piliečiams, turintiems piloto mėgėjo licenciją, naudotis šia licencija, kad galėtų privačiai skraidyti ne Rusijoje registruotu orlaiviu, kuris jiems nepriklauso arba nėra jų užsakytas. Tarybos nuomone, iš dalies pakeisto Reglamento

Nr. 833/2014 3d straipsnio 1 dalyje vartojama sąvoka „kitais kontroliuojamas“ turi būti aiškinama tik taip, kad ji reiškia ekonominę ar finansinę kontrolę. Ji teigia, kad toks aiškinimas atitinka ginčijamų aktų tikslą, t. y. daryti spaudimą Rusijos Federacijos prezidentui ir Rusijos vyriausybei, kad šie nutrauktų veiksmus, kuriais siekiama destabilizuoti padėtį Ukrainoje. Taryba pažymi, kad tokio tikslo negalima pasiekti taikant apribojimus Rusijos fiziniams asmenims vien dėl to, kad jie skraido orlaiviu. Be to, ji primena, kad tais atvejais, kai tekstą galima įvairiai aiškinti, pirmenybė turi būti teikiama tam aiškinimui, pagal kurį nuostata atitinka Sutartis. Taigi, ji mano, kad, vadovaujantis jos nurodytu aiškinimu, iš dalies pakeisto Reglamento Nr. 833/2014 3d straipsnio 1 dalimi negali būti pažeistos Sutarčių ar Pagrindinių teisių chartijos nuostatos.

- 33 Komisija teigia, kad nors ginčijamas reglamentas yra reglamentuojamojo pobūdžio teisės aktas, dėl jo reikia patvirtinti įgyvendinimo priemones, todėl ieškovė turi įrodyti tiesioginę ir konkrečią sąsają. Vis dėlto Komisija, kaip ir Taryba, teigia, kad minėtas reglamentas nėra konkrečiai susijęs su ieškove.
- 34 Kiek tai susiję su tuo, kaip reikėtų aiškinti iš dalies pakeisto Reglamento Nr. 833/2014 3d straipsnio 1 dalį, Komisija teigia, kad sąvoka „kontrolė“ turėtų būti aiškinama plačiai, t. y. orlaivį „kontroliuojančiu“ asmeniu laikomas toks asmuo, kuris vykdo jo techninę arba eksploatacines kontrolę, be kita ko, kai skraido kaip pilotas mėgėjas. Komisijos nuomone, tai, kad kalbama apie „kitais“ vykdomą kontrolę, patvirtina neribojamąją kontrolės sąvokos pobūdį. Ji nurodo, kad reglamentuose dėl ribojamųjų priemonių lėšų išaldymo atveju, siekiant nustatyti priemonės taikymo *ratione personae* sritį, vartojamos sąvokos „turėjimas, disponavimas ir kontrolė“ ir kad šiame kontekste sąvoka „kontrolė“ vartojama finansiniu požiūriu. Vis dėlto toks aiškinimas negali būti taikomas nagrinėjamu atveju, kai kontrolės klausimas yra svarbus nustatant orlaivį, kuriam draudžiama nutūpti Sąjungos teritorijoje. Galiausiai taikant platų aiškinimą siekiama užkirsti kelią tam, kad ribojamosios priemonės būtų apeinamos.
- 35 Ieškovė teigia, kad jos ieškinys, kiek juo prašoma panaikinti ginčijamą reglamentą, yra priimtinas. Nors ieškovė pripažįsta, kad šis reglamentas nėra jai skirtas, ji teigia, kad ginčijamos jo nuostatos turi jai tiesioginį poveikį. Ji mano, kad Komisijos, EASA ir CAT taikomas iš dalies pakeisto Reglamento Nr. 833/2014 3d straipsnio 1 dalies aiškinimas, pagal kurį ji kontroliuoja orlaivį taip, kad galėtų nuspręsti, kada ir kur šis orlaivis skrenda, lemia, kad pagal šią nuostatą jai užkertamas kelias naudotis piloto mėgėjo licencija. Ieškovė taip pat mano, kad ginčijamas reglamentas su ja yra konkrečiai susijęs ir bet kuriuo atveju yra reglamentuojamojo pobūdžio teisės aktas, dėl kurio nereikia patvirtinti įgyvendinimo priemonių.
- 36 Be to, kiek tai susiję su iš dalies pakeisto Reglamento Nr. 833/2014 3d straipsnio 1 dalies aiškinimu, ji mano, kad žodis „kontrolė“ turi reikšti ekonominę ar finansinę orlaivio kontrolę, taigi jai netaikomas šioje nuostatoje nustatytas draudimas ir ji gali toliau naudotis piloto mėgėjo licencija.
- 37 Reikia priminti, kad pagal SESV 263 straipsnio ketvirtą pastraipą kiekvienas fizinis ar juridinis asmuo gali pirmoje ir antroje pastraipose numatytomis sąlygomis pateikti ieškinį dėl jam skirtų aktų arba aktų, kurie yra tiesiogiai ir konkrečiai su juo susiję, ar dėl reglamentuojamojo pobūdžio teisės aktų, tiesiogiai su juo susijusių ir dėl kurių nereikia patvirtinti įgyvendinimo priemonių.
- 38 Atsižvelgiant į tai, kad tiesioginio ryšio sąlyga yra bendra SESV 263 straipsnio ketvirtos pastraipos sakinio antrajai ir trečiajai dalims ir pagal jurisprudenciją ši sąlyga kiekvienoje iš šių sakinio dalių turi reikšti tą patį (šiuo klausimu žr. 2022 m. liepos 12 d. Sprendimo *Nord Stream 2 / Parlamentas ir Taryba*, C-348/20 P, EU:C:2022:548, 73 punktą), reikia išnagrinėti, ar minėta sąlyga yra įvykdyta.

- 39 Remiantis suformuota jurisprudencija, pagal SESV 263 straipsnio ketvirtoje pastraipoje numatytą sąlygą, kad priemonė, dėl kurios pareiškiamas ieškinys, turi būti tiesiogiai susijusi su fiziniu arba juridiniu asmeniu, reikalaujama, kad būtų tenkinami du kumuliaciniai kriterijai, t. y. pirma, kad ginčijama priemonė darytų tiesioginį poveikį šio asmens teisinei padėčiai, ir, antra, kad ji nepalikėtų jokios diskrecijos ją įgyvendinti turintiems subjektams, nes šis įgyvendinimas yra visiškai automatinis ir išplaukia tik iš Sąjungos teisės aktų, netaikant kitų tarpinių normų (žr. 2021 m. birželio 22 d. Sprendimo *Venezuela / Taryba (Poveikis trečiajai valstybei)*, C-872/19 P, EU:C:2021:507, 61 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).
- 40 Šiuo atveju siekiant nustatyti, ar nagrinėjamos ribojamosios priemonės tiesiogiai susijusios su ieškove, pirmiausia reikia išnagrinėti, ar ji patenka į iš dalies pakeisto Reglamento Nr. 883/2014 3d straipsnio 1 dalies taikymo sritį.
- 41 Dėl to būtina nustatyti, kaip turi būti aiškinama orlaivio „kontrolės“ sąvoka.
- 42 Remiantis jurisprudencija, aiškinant Sąjungos teisės nuostatą reikia atsižvelgti ne tik į jos tekstą, bet ir į kontekstą ir teisės akto, kuriame ji įtvirtinta, tikslus (žr. 2014 m. liepos 10 d. Sprendimo *D. ir G.*, C-358/13 ir C-181/14, EU:C:2014:2060, 32 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).
- 43 Pirma, iš Reglamento Nr. 833/2014 (iš dalies pakeisto) 3d straipsnio 1 dalies teksto matyti, kad šioje nuostatoje nustatytas draudimas taikomas visiems Rusijos oro vežėjų eksploatuojamiems orlaiviams, Rusijoje registruotiems orlaiviams ir ne Rusijoje registruotiems, tačiau Rusijos fiziniams ar juridiniams asmenims, subjektams ar organizacijoms priklausantiems arba jų užsakytiems ar kitaip kontroliuojamiems orlaiviams.
- 44 Šiuo požiūriu pažodžiui aiškinant „kitaip kontroliuojamo“ ne Rusijoje registruoto orlaivio sąvoką galėtų būti daroma išvada, kad ji, kaip teigia Taryba, yra susijusi tik su ekonominiu ar finansiniu pobūdžio kontrole arba, kaip teigia Komisija, taip pat su „technine ar eksploatacine“ kontrole, todėl draudimas galėtų būti taikomas orlaiviui, kurį pilotuoja Rusijos pilietybę turintis fizinis asmuo.
- 45 Antra, kalbant apie „kitaip kontroliuojamo“ ne Rusijoje registruoto orlaivio sąvokos aiškinimą atsižvelgiant į kontekstą, pirmiausia reikia pažymėti, kad ginčijamu reglamentu iš dalies keičiamas Reglamentas Nr. 833/2014, kuriame numatytos sektorinės ekonominio pobūdžio ribojamosios priemonės, priimtose remiantis SESV 215 straipsnio 1 dalimi. Antra, reikėtų pažymėti, kad žodžiai „kitaip kontroliuojamas“ yra žodžių „priklausantis“ ir „užsakomas“, o tai yra ekonominiu ar finansiniu požiūriu reikšmingos sąvokos, tęsinys. Trečia, kaip pripažįsta Komisija, sąvoka „kontrolė“ vartojama ekonominiu ar finansiniu požiūriu kitose Reglamento Nr. 833/2014 nuostatose, siekiant nustatyti sektorių ribojamųjų priemonių taikymo *ratione personae* sritį (žr., pavyzdžiui, minėto reglamento 2 straipsnio 4 dalies e ir f punktus bei 3 straipsnio 6 dalies b punktą), arba 2014 m. kovo 17 d. Tarybos reglamento (ES) Nr. 269/2014 dėl ribojamųjų priemonių, taikytinų atsižvelgiant į veiksmus, kuriais kenkiama Ukrainos teritoriniam vientisumui, suverenitetui ir nepriklausomybei arba į juos kėsiamasi (OL L 78, 2014, p. 6), nuostatose dėl individualių ribojamųjų priemonių, susijusių su lėšų ar ekonominių išteklių įšaldymu (žr. minėto reglamento 2 straipsnio 1 dalį).

- 46 Trečia, kalbant apie „kitą kontroluojamą“ ne Rusijoje registruoto orlaivio sąvokos teleologinį aiškinimą, pirmiausia reikia pabrėžti, kad ginčijamu reglamentu siekiama, be kita ko, daryti maksimalų spaudimą Rusijos valdžios institucijoms, kad jos nutrauktų Ukrainos destabilizavimo veiksmus ir politiką bei karinę agresiją prieš šią šalį (šiuo klausimu pagal analogiją žr. 2022 m. liepos 27 d. Sprendimo *RT France / Taryba*, T-125/22, EU:T:2022:483, 163 punktą).
- 47 Nagrinėjamu atveju reikia pripažinti, kaip tą padarė ir Taryba, kad nustatant apribojimus ne Rusijoje registruotiems orlaiviams, kurie priklauso tam tikriems asmenims, yra jų užsakomi arba kaip nors kitaip ekonomiškai ar finansiškai kontroliuojami, prisidedama prie tokio spaudimo Rusijos valdžios institucijoms. Iš tiesų tokiais apribojimais, kiek jais daromas ekonominis poveikis Rusijos aviacijos sektoriui, padedama siekti tikslo didinti Rusijos Federacijos veiksmų, kuriais siekiama pakenkti Ukrainos teritoriniam vientisumui, suverenitetui ir nepriklausomybei, sąnaudas (šiuo klausimu žr. 2018 m. rugsėjo 13 d. Sprendimo *Rosneft ir kt. / Taryba*, T-715/14, nepaskelbtas Rink., EU:T:2018:544, 157 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).
- 48 Antra, kiek tai susiję su galimu poreikiu plačiai aiškinti iš dalies pakeisto Reglamento Nr. 833/2014 3d straipsnio 1 dalį tam, kad būtų išvengta bet kokios rizikos apeiti ribojamąsias priemones, susijusias su daugybe esamų galimybių pasinaudoti oro transportu slepiant naudos gavėjo tapatybę ir pilietybę, pakanka pažymėti, kad, priešingai, nei teigia Komisija (žr. šio sprendimo 33 punktą), galimybė nuslėpti naudos gavėjo tapatybę ir pilietybę patenka į „kontrolės“ sąvoką, reiškiančią ekonominę ar finansinę, o ne „techninę“ ar „eksploatacinę“ kontrolę.
- 49 Trečia, reikia priminti, kad iš suformuotos jurisprudencijos matyti, kad pagal proporcingumo principą, vieną iš bendrųjų Sąjungos teisės principų, įtvirtintą ESS 5 straipsnio 4 dalyje, reikalaujama, kad Sąjungos teisės nuostatoje numatytos priemonės būtų tinkamos atitinkamais teisės aktais siekiamiems teisėtiems tikslams įgyvendinti ir neviršytų to, kas būtina jiems pasiekti (2012 m. lapkričio 15 d. Sprendimo *Al-Aqsa / Taryba ir Nyderlandai / Al-Aqsa*, C-539/10 P ir C-550/10 P, EU:C:2012:711, 122 punktas ir 2021 m. lapkričio 24 d. Sprendimo *Assi / Taryba*, T-256/19, nepaskelbtas Rink., EU:T:2021:818, 194 punktas).
- 50 Šiuo klausimu, kaip nurodo Taryba, reikia pažymėti, kad nors nustatant apribojimus Rusijos asmenims ir subjektams, ekonomiškai ar finansiškai kontroliuojantiems ne Rusijoje registruotą orlaivį, prisidedama prie spaudimo Rusijos prezidentui ir jo vyriausybei, to paties negalima pasakyti apie apribojimus, taikomus Rusijos fiziniams asmenims, kurie tik „pilotuoja“ tokį orlaivį. Taigi reikia konstatuoti, kad draudimas nutūpti Sąjungos teritorijoje, kilti iš jos ar skristi virš jos, taikomas bet kokiam orlaiviui, kurį „techniniu ar eksploataciniu“ požiūriu kontroliuoja Rusijos pilietis, kiek tai apima Rusijos piliečius, turinčius piloto mėgėjo licenciją, būtų akivaizdžiai netinkamas, atsižvelgiant į tikslą daryti spaudimą Rusijos prezidentui ir jo vyriausybei, dėl kurio gali būti nutraukti tarptautinės teisės pažeidimai ir išsaugotas Ukrainos teritorinis vientisumas.
- 51 Remiantis suformuota jurisprudencija, kai antrinės teisės aktą galima aiškinti įvairiai, pirmenybę reikia teikti Sutartį atitinkančiam aiškinimui, o ne tokiam, dėl kurio reikėtų konstatuoti nesuderinamumą su ja (žr. 2016 m. gegužės 4 d. Sprendimo *Philip Morris Brands ir kt.*, C-547/14, EU:C:2016:325, 70 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją). Vadinas, reikia konstatuoti, kad iš dalies pakeisto Reglamento Nr. 833/2014 3d straipsnis turi būti aiškinamas taip, kad draudimas nutūpti Sąjungos teritorijoje, kilti iš jos ar skristi virš jos, taikomas „bet kokiems <...> ne Rusijoje registruotiems, tačiau Rusijos fiziniams ar juridiniams asmenims, subjektams ar organizacijoms priklausantiems arba jų užsakytiems ar kitaip kontroliuojamiems orlaiviams“, yra susijęs su visais ne Rusijoje registruotais orlaiviais, kuriuos ekonomiškai ar finansiškai kontroliuoja Rusijos fizinis

ar juridinis asmuo, subjektas ar organizacija, nedarant poveikio situacijai, kai, kaip šiuo atveju, piloto mėgėjo licenciją turintis Rusijos pilietis naudojasi šia licencija, siekdamas pilotuoti ne Rusijoje registruotą orlaivį, kuris nepriklauso Rusijos fiziniam ar juridiniam asmeniui, subjektui ar organizacijai arba nėra jų užsakytas.

- 52 Darytina išvada, kad ieškovės, kuriai nepriklauso ne Rusijoje registruotas orlaivis ir kuri jo nėra užsakiusi, taip pat nevykdo jokios tokio orlaivio ekonominės ar finansinės kontrolės, situacija nepatenka į iš dalies pakeisto Reglamento Nr. 833/2014 3d straipsnio taikymo sritį. Taigi šiame straipsnyje nustatytas draudimas nėra tiesiogiai su ja susijęs, todėl ji neturi teisės pareikšti ieškinio dėl šios nuostatos panaikinimo (šiuo klausimu pagal analogiją žr. 2016 m. gruodžio 21 d. Sprendimo *Taryba / Front Polisario*, C-104/16 P, EU:C:2016:973, 132 ir 133 punktus).
- 53 Vadinas, ieškinys, kiek juo prašoma panaikinti ginčijamą reglamentą, turi būti atmestas kaip nepriimtinas.
- 54 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, reikia atmesti visą ieškinį, iš dalies kaip pareikštą teisme, kuris neturi jurisdikcijos jo nagrinėti, ir iš dalies kaip nepriimtina.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 55 Pagal Bendrojo Teismo procedūros reglamento 134 straipsnio 1 dalį iš pralaimėjusios šalies priteisiamos bylinėjimosi išlaidos, jei laimėjusi šalis to reikalavo. Vis dėlto pagal Procedūros reglamento 135 straipsnio 1 dalį, kai to reikalauja teisingumas, Bendrasis Teismas gali nuspręsti, kad pralaimėjusi šalis, be savo bylinėjimosi išlaidų, padengia tik dalį kitos šalies bylinėjimosi išlaidų arba kad iš pralaimėjusios šalies jos visai neturi būti priteistos.
- 56 Nagrinėjamu atveju Bendrasis Teismas mano, kad, atsižvelgiant į sunkumus aiškinant „kitą kontroluojamą“ orlaivio sąvoką, kurie galėjo iš dalies prisidėti prie to, kad kilo šis ginčas, nors ieškovės reikalavimai ir buvo atmesti, teisingai įvertinus visas šios bylos aplinkybes, reikia nuspręsti, kad ieškovė ir Taryba padengia savo bylinėjimosi išlaidas.
- 57 Remiantis Procedūros reglamento 138 straipsnio 1 dalimi, į bylą įstojusios valstybės narės ir institucijos padengia savo bylinėjimosi išlaidas. Taigi Komisija padengia savo bylinėjimosi išlaidas.

Remdamasis šiais motyvais,

BENDRASIS TEISMAS (pirmoji išplėstinė kolegija)

nusprendžia:

- 1. Atmesti ieškinį.**
- 2. Ekaterina Islentyeva ir Europos Sąjungos Taryba padengia savo bylinėjimosi išlaidas.**
- 3. Europos Komisija padengia savo bylinėjimosi išlaidas.**

Spielmann

Mastroianni

Brkan

Gâlea

Kaléda

Paskelbta 2023 m. gruodžio 20 d. viešame teismo posėdyje Liuksemburge.

Parašai.