Recopilación de la Jurisprudencia

CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL
M. CAMPOS SÁNCHEZ-BORDONA
presentadas el 30 de enero de 2025 [1]

Asunto C-783/23

Liège Airport Security
contra
État belge, representado por el ministre de l'Intérieur

[Petición de decisión prejudicial planteada por la Cour de cassation (Tribunal de Casación, Bélgica)]

«Procedimiento prejudicial — Reglamento (CE) n.º 300/2008 — Transporte — Transporte aéreo — Seguridad de la aviación civil — Artículo 4 y anexo I — Normas básicas comunes — Artículo 9 — Autoridad competente responsable de la coordinación y supervisión de las normas básicas comunes — Competencias de las autoridades nacionales para el control sobre los servicios privados de seguridad que ejercen en un aeropuerto — Alcance»

1. El Ministère de l'Intérieur (Service Public Fédéral Intérieur) [Ministerio del Interior (Servicio Público Federal del Interior), Bélgica] sancionó a la sociedad encargada de las tareas de seguridad en el aeropuerto de Lieja (Bélgica) y a dos de sus empleados, por carecer aquélla de la autorización legalmente exigible y éstos de la credencial identificativa, que debían haber requerido del propio Ministerio.

2. Interpuesto un recurso contra esas sanciones, el órgano judicial que lo ha de fallar en última instancia eleva al Tribunal de Justicia una pregunta prejudicial sobre la interpretación del artículo 9 del Reglamento (CE) n.º 300/2008. [2] Quiere saber, en particular, si la competencia otorgada a la autoridad designada en virtud de dicha disposición excluye una intervención como la que, en este caso, llevó a cabo el Ministerio del Interior.

[1] Lengua original: español.

[2] Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2008, sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 2320/2002 (DO 2008, L 97, p. 72), en su versión modificada por el Reglamento (UE) n.º 18/2010 de la Comisión, de 8 de enero de 2010 (DO 2010, L 7, p. 3).

I. Marco jurídico

A. Derecho internacional. Anexo 17 del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional, de 7 de diciembre de 1944 [3]

3. El capítulo 1 («Definiciones») establece:

«Actos de interferencia ilícita. Actos, o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil incluyendo, sin que esta lista sea exhaustiva, lo siguiente:

– apoderamiento ilícito de aeronaves,

– destrucción de una aeronave en servicio,

– toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos,

– intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica,

– introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosos con fines criminales,

– uso de una aeronave en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente,

– comunicación de información falsa que comprometa la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.

[…]».

4. Conforme al capítulo 2, punto 2.1.1:

«Todo Estado contratante tendrá como su objetivo primordial la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra y el público en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguardia contra los actos de interferencia ilícita en la aviación civil».

B. Derecho de la Unión. Reglamento n.º 300/2008

5. A tenor del artículo 1 («Objetivos»):

«1. El presente Reglamento establece normas comunes para proteger a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita que comprometan la seguridad de la aviación civil.

[3] El Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 (Recopilación de Tratados de las Naciones Unidas, volumen 15, n.º 102; en lo sucesivo, «Convenio de Chicago»). Aunque la Unión Europea no ha ratificado el Convenio de Chicago, tiene categoría de observadora en determinados órganos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Los Estados miembros son Estados contratantes del Convenio de Chicago y miembros de la OACI. El anexo 17 de ese Convenio se adoptó el 22 de marzo de 1974.

Asimismo, sienta las bases para una interpretación común del anexo 17 del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional.

2. Los medios para lograr los objetivos mencionados en el apartado 1 serán los siguientes:

a) establecimiento de reglas y normas básicas comunes de seguridad aérea;

b) mecanismos para supervisar su cumplimiento».

6. El artículo 2 («Ámbito de aplicación») dispone:

«1. El presente Reglamento será aplicable a:

a) todos los aeropuertos o partes de los aeropuertos situados en el territorio de un Estado miembro que no se utilicen exclusivamente con fines militares;

b) todos los operadores, entre ellos las compañías aéreas, que presten servicios en los aeropuertos mencionados en la letra a);

c) todas las entidades que aplican normas de seguridad aérea que lleven a cabo sus actividades en locales situados dentro o fuera de las instalaciones del aeropuerto y suministren bienes y/o servicios a los aeropuertos mencionados en la letra a) o a través de ellos.

[…]».

7. El artículo 3 («Definiciones») señala:

«A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

1) “aviación civil”: toda operación aérea llevada a cabo por aeronaves civiles, con exclusión de las operaciones llevadas a cabo por las aeronaves de Estado a que hace referencia el artículo 3 del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional;

2) “seguridad aérea”: el conjunto de medidas y de recursos humanos y materiales destinados a salvaguardar la aviación civil contra actos de interferencia ilícita que comprometan la seguridad de la aviación civil;

[…]

8) “control”: la utilización de medios técnicos o de otra índole cuyo fin es reconocer y/o detectar artículos prohibidos;

9) “control de seguridad”: la utilización de medios que pueden impedir la introducción de artículos prohibidos;

10) “control de acceso”: la utilización de medios para poder impedir la entrada de personas o vehículos no autorizados, o de ambos;

[…]».

8. El artículo 4 («Normas básicas comunes») preceptúa:

«1. Las normas básicas comunes para proteger a la aviación civil de actos de interferencia ilícita que comprometan la seguridad de la aviación civil serán las establecidas en el anexo.

Las normas básicas comunes complementarias que no se hayan previsto en el momento de la entrada en vigor del presente Reglamento deben incluirse en el anexo con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado.

2. Las medidas generales destinadas a modificar elementos no esenciales de las normas básicas comunes mencionadas en el apartado 1, completándolas, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 19, apartado 3.

Tales medidas generales se referirán a los siguientes aspectos:

a) métodos de control autorizados;

b) categorías de artículos que podrán prohibirse;

c) por lo que respecta al control de acceso, razones que justifican el acceso a la zona de operaciones y a las zonas restringidas de seguridad;

d) métodos autorizados para la inspección de vehículos, los controles de seguridad de aeronaves y las inspecciones de seguridad de aeronaves;

e) criterios de reconocimiento de la equivalencia de las normas de seguridad de terceros países;

f) condiciones en que se inspeccionará o se someterá a otros controles de seguridad a la carga y el correo, y el proceso de aprobación o designación de los agentes acreditados, los expedidores conocidos y los expedidores clientes;

g) condiciones en que se inspeccionará o se someterá a otros controles de seguridad el correo de las compañías aéreas y el material de las compañías aéreas;

h) condiciones en que se inspeccionarán o se someterán a otros controles de seguridad las provisiones de a bordo y los suministros de aeropuerto, y el proceso de aprobación o designación de los proveedores acreditados y los proveedores conocidos;

i) criterios para la definición de las zonas críticas de las zonas restringidas de seguridad;

j) criterios de contratación y métodos de formación del personal;

k) condiciones en las que podrán aplicarse procedimientos de seguridad especiales o exenciones de los controles de seguridad, y

l) cualquier medida general destinada a modificar elementos no esenciales de las normas básicas comunes a que se refiere el apartado 1, complementándolas, que no estuviera prevista en el momento de entrada en vigor del presente Reglamento.

Por imperiosas razones de urgencia, la Comisión podrá hacer uso del procedimiento de urgencia contemplado en el artículo 19, apartado 4.

3. Las normas de desarrollo para la aplicación de las normas básicas comunes a que se refiere el apartado 1 y las medidas generales a que se refiere el apartado 2 se establecerán con arreglo al procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 19, apartado 2.

[…]».

9. En el artículo 6 («Medidas más estrictas aplicadas por los Estados miembros») se lee:

«1. Los Estados miembros podrán aplicar medidas más estrictas que las normas básicas comunes mencionadas en el artículo 4. En este caso, deberán actuar sobre la base de una evaluación del riesgo y de conformidad con el derecho comunitario. Dichas medidas serán pertinentes, objetivas, no discriminatorias y proporcionales al riesgo que se plantee.

[…]».

10. El artículo 9 («Autoridad competente») proclama:

«En caso de que un Estado miembro cuente con varios organismos que lleven a cabo tareas en el ámbito de la seguridad de la aviación civil, dicho Estado miembro designará a una única autoridad (denominada en lo sucesivo "la autoridad competente") como responsable de la coordinación y supervisión de la aplicación de las normas básicas comunes contempladas en el artículo 4».

11. El anexo I detalla las «normas básicas comunes para proteger a la aviación civil de actos de interferencia ilícita (artículo 4)».

C. Derecho belga

1. Loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière[4]

12. El artículo 4 considera empresa de seguridad a toda aquella que ofrezca o ejerza actividades de vigilancia o se dé a conocer como tal.

13. A tenor del artículo 16, nadie puede ofrecer los servicios de seguridad u organizar un servicio interno de seguridad sin haber obtenido previamente la autorización del Ministerio del Interior.

14. El artículo 76, apartado 1, exige que las personas encargadas de realizar tareas de seguridad sean titulares de tarjetas de identificación emitidas por el Ministerio del Interior.

15. El artículo 208 prevé la existencia de inspectores, miembros del personal de los servicios públicos, para vigilar el respeto de la LSPP y de sus reglamentos de ejecución.

16. El artículo 210 encarga a los inspectores la emisión de actas en las que constaten las infracciones de la LSPP y de sus reglamentos de ejecución.

[4] Ley de 2 de octubre de 2017 sobre seguridad privada y particular (Moniteur belge de 31 de octubre de 2017, p. 96776; en lo sucesivo, «LSPP»).

17. El artículo 216 otorga a los inspectores poderes de investigación a fin de recoger la información que estimen necesaria para asegurar el respeto de las normas relativas a la seguridad privada.

18. El artículo 236 prescribe que las sanciones sólo pueden imponerse por infracciones de la LSPP o de sus reglamentos de ejecución a las personas que sean objeto de un acta infracción.

2. Décret walon du 23 juin 1994 [5]

19. El artículo 4 *ter*, apartado 2, dispone que:

– Las misiones de servicio público de seguridad aeroportuaria se confiarán a las empresas concesionarias de la explotación de los aeropuertos, según las modalidades previstas en el contrato de concesión y en los pliegos de condiciones respectivos, sin perjuicio de lo previsto en el párrafo tercero del mismo apartado 2 y en los apartados 3 a 5.

– A los efectos de este artículo, se entiende por tareas de seguridad el conjunto de medidas y recursos humanos y materiales destinados a proteger a la aviación civil contra actos de intervención ilícita; se entiende por tareas de protección el conjunto de medidas y recursos humanos y materiales destinados a garantizar el flujo seguro del tráfico aéreo civil.

– La Administración es responsable del control de la correcta ejecución de la concesión, en particular, en lo que se refiere a la ejecución de las tareas de seguridad y protección. Los procedimientos de la Administración para controlar la correcta ejecución de la concesión se describen en los acuerdos de concesión y en los respectivos pliegos de condiciones.

20. El artículo 4 *ter*, apartado 3, prevé que para cada aeropuerto se cree una sociedad anónima de derecho público, cuyo capital pertenezca en un 49 % a la empresa concesionaria encargada de la explotación del aeropuerto y en un 51 % a la Región Valona (Bélgica). La sociedad explotadora delegará las tareas de seguridad en esta sociedad anónima, denominada Liège Airport-Security (en lo sucesivo, «LAS») en el caso del aeropuerto de Lieja-Bierset.

II. Hechos, litigio y pregunta prejudicial

21. El resumen de los hechos que realiza el tribunal de reenvío [6] es el siguiente:

– La Región Valona y la sociedad anónima Liège Airport constituyeron la sociedad anónima de derecho público LAS para garantizar las tareas de seguridad, en el sentido del artículo 4 *ter*, apartado 2, del Decreto valón de 23 de junio de 1994.

– El 16 de marzo de 2018, agentes del Ministerio del Interior se presentaron en el aeropuerto de Lieja para efectuar una inspección del cumplimiento de la LSPP. En el marco de esa inspección, constataron que dos empleados ejecutaban actividades específicas de vigilancia privada: el

[5] Relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne (Decreto valón de 23 de junio de 1994, relativo a la creación y la explotación de los aeropuertos y aeródromos competencia de la Región Valona;) (Moniteur belge de 15 de julio de 1994, p. 18666), en la versión aplicable ratione temporis a los hechos, introducida por el Decreto de 19 de diciembre de 2007 (Moniteur belge de 31 de diciembre de 2007, p. 65947), en lo sucesivo, «Decreto valón de 23 de junio de 1994».

[6] Apartado II de la resolución de reenvío.

primero controlaba el acceso de los pasajeros a las pistas con la ayuda de un detector de metales y el segundo declaraba inspeccionar los puestos y los agentes de control.

– Se levantaron tres actas de infracción. Una contra LAS, por haber organizado un servicio interno de vigilancia privada sin autorización del Ministerio del Interior (infracción del artículo 16, apartado primero, de la LSPP), y otras dos, una por cada empleado, por haber prestado sus servicios sin estar en posesión de una tarjeta de identificación (artículo 76, apartado 1, de la LSPP).

22. El 27 de noviembre de 2020, el Ministerio del Interior impuso a LAS una multa de 15 000 euros. El 11 de marzo de 2021, impuso a cada uno de los dos empleados una multa de 500 euros.

23. LAS recurrió las decisiones del Ministerio del Interior ante el tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Tribunal de primera instancia francófono de Bruselas, Bélgica), alegando que, en Bélgica, la direction générale du transport aérien (Dirección General de transporte aéreo; en lo sucesivo, «DGTA»)[7] era la autoridad responsable de la coordinación y supervisión de la aplicación de las normas básicas comunes en materia de seguridad de la aviación civil, en el sentido del artículo 9 del Reglamento n.º 300/2008.

24. A juicio de LAS, al someter los servicios de seguridad de un aeropuerto al control del Ministerio del Interior, Bélgica habría vulnerado el artículo 9 del Reglamento n.º 300/2008, esto es, no habría respetado la prescripción (contenida en ese precepto) de designar una única autoridad competente.

25. El recurso de LAS fue desestimado por el tribunal de primera instancia en sentencia de 25 de febrero de 2022, contra la que esa sociedad ha interpuesto un recurso de casación. En él vuelve a alegar la falta de competencia del Ministerio del Interior para controlar las actividades de seguridad aeroportuaria.

26. En este contexto, la Cour de cassation (Tribunal de Casación, Bélgica) eleva al Tribunal de Justicia esta pregunta prejudicial:

«¿Debe interpretarse el artículo 9 del Reglamento n.º 300/2008 […] en el sentido de que la autoridad competente designada en virtud de dicha disposición únicamente garantiza la supervisión de la aplicación de las normas básicas comunes contempladas en el artículo 4 del mismo Reglamento, con exclusión de cualquier otra autoridad, cuando esas normas resultan de una normativa específica en materia de seguridad de la aviación civil?»

III. Procedimiento ante el Tribunal de Justicia

27. La petición de decisión prejudicial se registró en el Tribunal de Justicia el 19 de diciembre de 2023.

28. Han depositado observaciones escritas LAS, los Gobiernos belga, francés y polaco, así como la Comisión Europea.

29. No se ha considerado indispensable la celebración de una vista.

[7] Integrada en el servicio público federal de Movilidad y Transporte.

IV. Apreciación

A. Delimitación de la controversia

30. La norma reguladora de la seguridad privada y particular en Bélgica (la LSPP) obliga a que cualquier empresa de seguridad que ofrezca o ejerza actividades de vigilancia, o se dé a conocer como tal, cuente con la previa autorización del Ministerio del Interior.

31. La LSPP obliga, asimismo, a que las personas encargadas del ejercicio de actividades comprendidas en el ámbito de aplicación de esa ley posean una tarjeta o credencial de identificación, emitida por el Ministerio del Interior.

32. La LSPP contiene una regulación de carácter general (horizontal) aplicable a todas las empresas de seguridad privada o particular,[8] sin aludir de manera específica a las tareas o servicios de vigilancia y control que se presten en un aeropuerto.

33. El Decreto valón de 23 de junio de 1994 detalla el régimen jurídico de los aeropuertos de esa región. En su virtud:

– La Administración es responsable del control de la correcta ejecución de la concesión, en particular, en lo que se refiere a la ejecución de las tareas de seguridad y protección.

– Las misiones de seguridad aeroportuaria se confían a las empresas concesionarias de la explotación de los aeropuertos. Para cada aeropuerto se crea una sociedad anónima, cuyo capital pertenece en un 49 % a la sociedad concesionaria que explota el aeropuerto y en un 51 % a la Región Valona. Las tareas de seguridad confiadas a la sociedad concesionaria que explota el aeropuerto han de delegarse a aquella sociedad anónima. En el aeropuerto de Lieja, a LAS.

34. El control de las personas en los aeropuertos belgas se rige por las normas básicas comunes (en el sentido del artículo 4 del Reglamento n.º 300/2008) cuya supervisión corresponde a la DGTA, mientras que la regulación general de las entidades de seguridad privada se contiene en la LSPP.

35. Como resultado, en opinión de LAS, se produce una superposición de competencias no acorde al Reglamento n.º 300/2008, pues las empresas y los agentes de seguridad que realizan funciones de vigilancia privada en los aeropuertos belgas pueden ser controlados tanto por la DGTA como por el Ministerio del Interior.[9]

36. A la tesis de LAS se oponen la Comisión, el Gobierno belga y el resto de los gobiernos que han intervenido en el procedimiento prejudicial.

[8] El artículo 3 de la LSPP, al definir las actividades de vigilancia privada y particular, se refiere, entre otras, y de manera muy amplia, a cualquier forma de guardia estática de bienes, vigilancia y seguimiento del público con el fin de garantizar la seguridad y el buen desarrollo de eventos, así como a las tareas de mantenimiento de la seguridad en lugares accesibles o no al público.

[9] Apartados 45 y 46 de las observaciones escritas de LAS.

37. Dados los hechos que describe el tribunal de reenvío, entiendo que la controversia se ha de ceñir a resolver si: a) el Ministerio del Interior puede ejercer, en aplicación de la LSPP, un cierto control sobre la autorización exigible a LAS y sobre las credenciales de sus empleados; o b) si ese control corresponde, de modo exclusivo, a «la autoridad competente» (la DGTA) designada conforme al artículo 9 del Reglamento n.º 300/2008.

38. No es objeto de debate que LAS, pese a haberse constituido como sociedad anónima de derecho público, está sometida al cumplimiento de las normas belgas aplicables a las entidades de seguridad privada.

39. LAS, después de afirmar que el reenvío prejudicial invita al Tribunal de Justicia a pronunciarse sobre la compatibilidad entre la LSPP y el Reglamento n.º 300/2008, añade que el análisis debería ampliarse a los problemas derivados de «la jerarquía belga de las normas [en la que] los decretos regionales tienen el valor de normas legislativas, al mismo nivel que las leyes federales». [10] A partir de esta premisa, asevera que la LSPP «no tiene primacía sobre el Decreto valón de 23 de junio de 1994».

40. Fácilmente se comprende que el Tribunal de Justicia debe atenerse a interpretar el derecho de la Unión en relación con el marco jurídico que presenta el órgano judicial de reenvío, sin terciar en polémicas de orden puramente nacional, como la suscitada por LAS.

B. Respuesta a la pregunta prejudicial

41. De acuerdo con su considerando vigésimo quinto, el Reglamento n.º 300/2008 pretende «salvaguardar la aviación civil contra actos de interferencia ilícita y sentar las bases para interpretar de forma común el anexo 17 del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional».

42. El artículo 1, apartado 1, del Reglamento n.º 300/2008 proclama el objetivo de «proteger a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita que comprometan la seguridad de la aviación civil». La enumeración de esos actos (o tentativas) se halla en el capítulo 1 del anexo 17 del mencionado Convenio, que contiene una lista ejemplificativa. [11]

43. Con arreglo al artículo 3 del Reglamento n.º 300/2008, la seguridad aérea se define como «el conjunto de medidas y de recursos humanos y materiales destinados a salvaguardar la aviación civil contra actos de interferencia ilícita que comprometan la seguridad de la aviación civil», entendida ésta como «toda operación aérea llevada a cabo por aeronaves civiles». [12]

[10] Escrito de LAS presentado el 15 de julio de 2024, en el que solicita la celebración de una vista para debatir oralmente, entre otras, esta cuestión. El Tribunal de Justicia, como ya se ha dicho, no accedió a esa solicitud.

[11] Apoderamiento ilícito de aeronaves; destrucción de una aeronave en servicio; toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos; intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica; introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosos con fines criminales; uso de una aeronave en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente; comunicación de información falsa que comprometa la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.

[12] Están excluidas las operaciones llevadas a cabo por las aeronaves de Estado a las que hace referencia el artículo 3 del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional.

44. El artículo 1, apartado 2, del Reglamento n.º 300/2008 concreta los medios para lograr los objetivos de ese Reglamento. Se trata, por un lado, del «establecimiento de reglas y normas básicas comunes de seguridad aérea» y, por otro, de los «mecanismos para supervisar su cumplimiento».

45. Las *normas básicas comunes* reguladas en el anexo I del Reglamento n.º 300/2008 inciden en una docena de ámbitos específicos.[13] El Reglamento permite, adicionalmente, la adopción de *normas básicas complementarias*, que asimismo se harán constar en el anexo del Reglamento, y *medidas generales* destinadas a modificar elementos no esenciales de las normas básicas comunes.

46. A efectos de este procedimiento prejudicial, la atención debe centrarse en el artículo 9 del Reglamento n.º 300/2008, cuya interpretación insta el tribunal de reenvío. Su contenido se enmarca en los mecanismos para lograr el cumplimiento de las disposiciones materiales del propio Reglamento.

47. El artículo 9 del Reglamento n.º 300/2008 incorpora dos previsiones sobre la «autoridad competente» para coordinar y supervisar el cumplimiento de las normas básicas comunes de seguridad de la aviación civil:

– Por un lado, admite que un Estado miembro cuente con varios organismos que lleven a cabo tareas en el ámbito de la seguridad de la aviación civil.

– Por otro lado, impone la obligación de que el Estado miembro designe «a una única autoridad […] como responsable de la coordinación y supervisión de la aplicación de las normas básicas comunes contempladas en el artículo 4».

48. Desde el punto de vista literal, el artículo 9 del Reglamento n.º 300/2008 admite sin ambages la confluencia de diferentes organismos que ejerzan tareas en el ámbito de la seguridad de la aviación civil. Tanto si se da esa pluralidad de organismos como si no, el Estado miembro ha de designar, en todo caso, una única autoridad responsable de la *coordinación* y *supervisión* de la aplicación de las normas básicas comunes contempladas en el artículo 4.

49. El contexto normativo apunta igualmente a una admisible pluralidad de organismos, cuya actuación será coordinada y supervisada por la autoridad competente. Así lo refleja el considerando décimo segundo del Reglamento n.º 300/2008.

50. Asumir las tareas de «coordinación y supervisión» en la aplicación de las normas básicas comunes es, pues, con arreglo al artículo 9 del Reglamento n.º 300/2008, lo propio de la autoridad única competente que cada Estado designe. No menos, pero tampoco más (salvo que, como inmediatamente diré, un Estado miembro confíe a esa autoridad otras funciones).

51. El artículo 9 del Reglamento n.º 300/2008 no aboca a que, necesariamente, se atribuyan a esa autoridad funciones adicionales (por ejemplo, las ejecutivas o las de inspección) distintas de las de coordinar y supervisar las actuaciones de los demás organismos a quienes el Estado miembro haya confiado tareas de seguridad de la aviación civil.

[13] Los doce ámbitos atañen a: 1) la seguridad aeroportuaria; 2) las zonas demarcadas de los aeropuertos; 3) la seguridad de las aeronaves; 4) los pasajeros y el equipaje de mano; 5) el equipaje de bodega; 6) la carga y el correo; 7) el correo y el material de la compañía aérea; 8) las provisiones de a bordo; 9) los suministros de aeropuerto; 10) las medidas de seguridad durante el vuelo; 11) la contratación y la formación del personal; y 12) el equipo de seguridad. De acuerdo con el artículo 4, apartados 2 y 3, del Reglamento n.º 300/2008 se aprobó el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 de la Comisión, de 5 de noviembre de 2015, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea (DO 2015, L 299, p. 1).

52. Admitir el punto de vista contrario equivaldría a crear una especie de «autoridad suprema» y a duplicar la competencia de otras autoridades nacionales especializadas o, incluso, a sustituir a éstas. [14]

53. En los aeropuertos pueden confluir las actividades de numerosos organismos o autoridades públicas, sujetas a sus propias reglas sectoriales de funcionamiento. Nada obsta, repito, a que los Estados miembros les atribuyan tareas específicas, también en el ámbito de la seguridad aeroportuaria, cuya coordinación y supervisión corresponderá a la «autoridad competente» si se trata de aplicar las normas básicas comunes contempladas en el artículo 4 del Reglamento n.º 300/2008.

54. De hecho, el campo de aplicación del Reglamento n.º 300/2008 es muy amplio: con arreglo a su considerando sexto y a su artículo 2, apartado 1, comprende los aeropuertos utilizados por la aviación civil situados en el territorio de un Estado miembro, los operadores que prestan servicios en dichos aeropuertos y las entidades suministradoras de bienes o servicios a esos aeropuertos o a través de ellos.

55. Es lógico que, a la vista de ese extenso ámbito de aplicación material, el Reglamento n.º 300/2008 se circunscriba a «establecer los principios básicos de las medidas que se han de tomar para proteger a la aviación civil de actos de interferencia ilícita, sin entrar en detalles técnicos o de procedimiento sobre la manera en que deben aplicarse». [15]

56. En esta misma línea:

– El artículo 1, en relación con el artículo 4, del Reglamento n.º 300/2008 se limita a apuntar al objetivo de establecer normas básicas comunes de la seguridad aérea. Los aspectos técnicos y procedimentales de su aplicación se dejan a la competencia del legislador nacional, sin que el Reglamento n.º 300/2008 prejuzgue todos los detalles de la organización del sistema de seguridad aérea.

– El artículo 6 del Reglamento n.º 300/2008 autoriza a los Estados miembros a aplicar medidas más estrictas que las normas básicas comunes mencionadas en el artículo 4.

– El artículo 10 del Reglamento n.º 300/2008 ordena que el programa nacional de seguridad para la aviación civil determine las responsabilidades para aplicar las normas básicas comunes contempladas en el artículo 4.

57. Según las informaciones puestas a disposición del Tribunal de Justicia, las tareas de seguridad desarrolladas por LAS y por sus empleados corresponden a la ejecución de alguna de las normas básicas comunes previstas en el artículo 4 y en el anexo I del Reglamento n.º 300/2008.

58. Ahora bien, esa circunstancia no aboca a que la «autoridad competente» designada en virtud del artículo 9 del Reglamento n.º 300/2008 asuma *todas* las funciones relacionadas con la actividad de las empresas y agentes de seguridad privada. Como ya he avanzado, ese artículo acota explícitamente las competencias de aquella autoridad a la coordinación y la supervisión de la aplicación de las normas básicas comunes.

[14] Observaciones escritas del Gobierno polaco, apartados 17 y 18.

[15] Considerando quinto del Reglamento n.º 300/2008, que destaca la «necesaria mayor flexibilidad a la hora de adoptar medidas y procedimientos de seguridad a fin de seguir la evolución de las evaluaciones del riesgo y hacer posible la introducción de nuevas tecnologías».

59. Por supuesto, un Estado miembro está habilitado para añadir a esas competencias otras, de modo que la autoridad a la que se refiere el artículo 9 del Reglamento n.º 300/2008 ejerza funciones que van más allá de las recogidas en esa disposición. En tal hipótesis, serán las normas nacionales, y no el Reglamento n.º 300/2008, las que disciplinen quién y cómo han de desempeñar tales funciones.

60. El Tribunal de Justicia ha de interpretar el Reglamento n.º 300/2008, y no las normas nacionales. Tampoco le corresponde pronunciarse acerca de la distribución competencial interna de cada Estado miembro sobre esta materia. Resolver qué autoridades u organismos de los diferentes niveles estatal y subestatal asumen unas atribuciones u otras (respetando, en todo caso, las de coordinación y supervisión de la autoridad a la que alude el artículo 9 del Reglamento n.º 300/2008) es algo que el tribunal de reenvío deberá dilucidar.

61. En particular, ninguna disposición del Reglamento n.º 300/2008 obsta a que Bélgica asigne a su Ministerio del Interior la función de examinar si las entidades de seguridad privada cuentan con las autorizaciones exigidas por la legislación nacional sectorial, o si los empleados de esas entidades disponen de la obligada credencial expedida por aquel Ministerio.

62. En sus observaciones escritas,[16] LAS parifica las facultades ejercidas por el Ministerio del Interior y las tareas de coordinación y supervisión atribuidas a la DGTA, para transmitir la idea de que existe una fricción entre el régimen de la LSPP y el artículo 9 del Reglamento n.º 300/2008.

63. A mi juicio, unas y otras facultades no son equivalentes ni entran en conflicto.

– Las que ejerce el Ministerio del Interior atañen, en un supuesto como el de autos, a la mera verificación de las condiciones generales que en Bélgica han de respetar todas las entidades de seguridad privada, sea cual sea su ámbito específico de actuación.

– Las que corresponden a la autoridad (la DGTA) designada a título del artículo 9 del Reglamento n.º 300/2008 se circunscriben a la coordinación y supervisión de la aplicación de las normas básicas comunes de su artículo 4. En lo que atañe a las entidades de seguridad privada que prestan servicios en los aeropuertos, a la DGTA no le compete otorgar las autorizaciones generales que la legislación interna requiere de cualquiera de ellas.

64. Coincido, pues, con la Comisión y con todos los Gobiernos que han intervenido en este procedimiento en que el control atribuido al Ministerio del Interior, en los términos ya expuestos, de las entidades de seguridad privada no tiene por qué interferir en las funciones de supervisión y coordinación propias de la autoridad designada conforme al artículo 9 del Reglamento n.º 300/2008.

65. Según se deduce de la decisión de reenvío y del desarrollo del procedimiento prejudicial, el Ministerio del Interior está legitimado por la LSPP para verificar el cumplimiento de las disposiciones sobre seguridad privada cuya observancia constituya una condición indispensable para el ejercicio de esa actividad.

[16] Apartados 56, 87, 101 y 102.

66. En cuanto condición indispensable (y previa) para desempeñar tareas de seguridad privada, la autorización del Ministerio del Interior se exige con independencia del ámbito espacial en el que las entidades privadas lleven a cabo esas tareas. Nada importa, desde esa perspectiva, que se trate de un aeropuerto o de otro edificio, público o privado.

67. Comprobar si, en un caso concreto, se cumplen las disposiciones que regulan las autorizaciones exigibles a las entidades de seguridad privada, o las credenciales de sus empleados, es algo que, a falta de una norma nacional que disponga lo contrario, puede formar parte del haz de competencias de una autoridad sectorial (en este caso, el Ministerio del Interior) y no necesariamente de la autoridad a la que se refiere el artículo 9 del Reglamento n.º 300/2008.

68. A estos efectos resulta irrelevante, insisto, que las entidades de seguridad privada actúen en un aeropuerto o en cualquier otro espacio: tal circunstancia no altera el régimen de autorización al que quedan sometidas. Ese régimen lo establece el legislador nacional teniendo en cuenta el sistema de distribución de competencias de cada Estado miembro entre sus propios organismos o autoridades (estatales o subestatales).

69. La inspección llevada a cabo por el Ministerio del Interior no trataba de verificar si, en este asunto, LAS y sus empleados ejercían de un modo materialmente correcto sus funciones de vigilancia de la seguridad aeroportuaria: se redujo a comprobar que LAS y sus empleados disponían, o no, de la autorización (previa y preceptiva) y de las credenciales para desempeñar esas funciones.

70. Considero, en suma, que el control efectuado por una autoridad como el Ministerio del Interior en nada afecta a la previsión del artículo 9 del Reglamento n.º 300/2008, ni interfiere con las facultades de coordinación y supervisión atribuidas a la «autoridad competente» que en él se designa.

V. Conclusión

71. A tenor de lo expuesto, sugiero al Tribunal de Justicia responder a la Cour de cassation (Tribunal de Casación, Bélgica) en estos términos:

«El artículo 9 del Reglamento (CE) n.º 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2008, sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 2320/2002,

debe interpretarse en el sentido de que:

no se opone a que el control de la observancia de las normas reguladoras de las entidades de seguridad privada, en lo que atañe a las autorizaciones exigibles a esas entidades y a las credenciales de sus empleados según la legislación nacional, se ejerza por una autoridad distinta de la "autoridad competente" designada como responsable de la coordinación y supervisión de la aplicación de las normas básicas comunes contempladas en el artículo 4 del Reglamento n.º 300/2008.

Resulta irrelevante, a estos efectos, que los servicios prestados por las entidades de seguridad privada se lleven a cabo en un aeropuerto».