Συλλογή της Νομολογίας

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
MANUEL CAMPOS SÁNCHEZ-BORDONA
της 30ής Ιανουαρίου 2025[1]

Υπόθεση C-783/23

Liège Airport Security
κατά
État belge, εκπροσωπούμενο από τον ministre de l'Intérieur

[αίτηση του Cour de cassation (Ανωτάτου Ακυρωτικού Δικαστηρίου, Βέλγιο)
για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως]

«Προδικαστική παραπομπή – Κανονισμός (ΕΚ) 300/2008 – Μεταφορές – Αεροπορικές μεταφορές – Ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας – Άρθρο 4 και παράρτημα Ι – Κοινά βασικά πρότυπα – Άρθρο 9 – Αρμόδια αρχή υπεύθυνη για τον συντονισμό και την παρακολούθηση των κοινών βασικών προτύπων – Αρμοδιότητες των εθνικών αρχών για τον έλεγχο των υπηρεσιών ιδιωτικής ασφάλειας που παρέχονται σε αερολιμένα – Πεδίο εφαρμογής»

1. Το Ministère de l'Intérieur (Service Public Fédéral Intérieur) [Υπουργείο Εσωτερικών (Ομοσπονδιακή Δημόσια Υπηρεσία Εσωτερικών), Βέλγιο] επέβαλε κυρώσεις στην εταιρία που είναι επιφορτισμένη με τα καθήκοντα ασφαλείας στον αερολιμένα της Λιέγης (Βέλγιο) και σε δύο εκ των εργαζομένων της για τον λόγο ότι η μεν εταιρία δεν διέθετε την απαιτούμενη από τον νόμο άδεια, οι δε εργαζόμενοί της δεν διέθεταν διαπιστευτήρια ταυτότητας τα οποία έπρεπε να είχαν ζητήσει από το Υπουργείο Εσωτερικών.

2. Επιληφθέν προσφυγής κατά των ανωτέρω κυρώσεων, το δικαστήριο που καλείται να αποφανθεί σε τελευταίο βαθμό υποβάλλει στο Δικαστήριο προδικαστικό ερώτημα σχετικά με την ερμηνεία του άρθρου 9 του κανονισμού (ΕΚ) 300/2008[2]. Ζητεί, μεταξύ άλλων, να διευκρινιστεί αν η αρμοδιότητα που παρέχεται στην οριζόμενη δυνάμει της ανωτέρω διάταξης αρχή αποκλείει παρέμβαση όπως αυτή στην οποία προέβη στην υπό κρίση υπόθεση το Υπουργείο Εσωτερικών.

[1] Γλώσσα του πρωτοτύπου: η ισπανική.

[2] Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002 (ΕΕ 2008, L 97, σ. 72), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ)18/2010 της Επιτροπής, της 8ης Ιανουαρίου 2010 (ΕΕ 2010, L 7, σ. 3).

I. Το νομικό πλαίσιο

Α. Διεθνές δίκαιο. Παράρτημα 17 της σύμβασης του Σικάγου για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, της 7ης Δεκεμβρίου 1944[3]

3. Το κεφάλαιο 1 («Ορισμοί») ορίζει τα εξής:

«Έκνομες ενέργειες. Αυτές είναι πράξεις ή απόπειρες που αποσκοπούν στο να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας και των αερομεταφορών, δηλαδή:

– παράνομη κατάληψη αεροσκάφους εν πτήσει,

– παράνομη κατάληψη αεροσκάφους στο έδαφος,

– ομηρία επί αεροσκάφους ή σε αεροδρόμια,

– βίαια παρείσφρηση επί αεροσκάφους, σε αεροδρόμιο ή στα κτίρια των αεροπορικών εγκαταστάσεων,

– εισαγωγή επί αεροσκάφους ή σε αεροδρόμιο όπλου ή επικίνδυνου μηχανισμού ή υλικού που προορίζεται για εγκληματικούς σκοπούς,

– χρήση αεροσκάφους εν λειτουργία με σκοπό την πρόκληση θανάτου, σοβαρών σωματικών βλαβών ή σοβαρών ζημιών στην περιουσία ή στο περιβάλλον,

– μετάδοση εσφαλμένων πληροφοριών έτσι ώστε να τεθεί σε κίνδυνο η ασφάλεια αεροσκάφους εν πτήσει ή επί του εδάφους, των επιβατών, πληρώματος, προσωπικού εδάφους ή του κοινού, σε ένα αεροδρόμιο ή σε κτίρια εγκαταστάσεων πολιτικής αεροπορίας.

[…]»

4. Σύμφωνα με το κεφάλαιο 2, σημείο 2.1.1:

«Κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος πρέπει να έχει ως πρωταρχικό του αντικειμενικό σκοπό την προστασία των επιβατών, πληρώματος, προσωπικού εδάφους και του κοινού σε όλα τα θέματα που σχετίζονται με την προστασία της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες.»

Β. Το δίκαιο της Ένωσης. Κανονισμός 300/2008

5. Κατά το άρθρο 1 («Στόχοι»):

«1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει κοινούς κανόνες για την προστασία της πολιτικής αεροπορίας από πράξεις έκνομων επεμβάσεων που διακυβεύουν την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας.

[3] Σύμβαση για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, η οποία υπογράφηκε στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944 (Recueil des traités des Nations unies, τόμος 15, αριθ. 102, στο εξής: σύμβαση του Σικάγου). Μολονότι η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν έχει κυρώσει τη σύμβαση του Σικάγου, έχει την ιδιότητα του παρατηρητή σε ορισμένα όργανα του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ). Τα κράτη μέλη είναι συμβαλλόμενα κράτη της σύμβασης του Σικάγου και μέλη του ΔΟΠΑ. Το παράρτημα 17 της εν λόγω σύμβασης εγκρίθηκε στις 22 Μαρτίου 1974.

Επίσης, διαμορφώνεται η βάση για την κοινή ερμηνεία του παραρτήματος 17 της σύμβασης του Σικάγου περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας.

2. Τα μέσα επίτευξης των στόχων που θέτει η παράγραφος 1 είναι:

α) ο καθορισμός κοινών κανόνων και κοινών βασικών προτύπων για την αεροπορική ασφάλεια·

β) μηχανισμοί για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης».

6. Το άρθρο 2 («Πεδίο εφαρμογής») ορίζει τα εξής:

«1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε:

α) όλους τους αερολιμένες ή τα μέρη αερολιμένων που βρίσκονται στο έδαφος κράτους μέλους και δεν χρησιμοποιούνται αποκλειστικώς για στρατιωτικούς σκοπούς·

β) όλους τους εκμεταλλευόμενους αεροσκάφη, συμπεριλαμβανομένων των αερομεταφορέων, που παρέχουν υπηρεσίες σε αερολιμένες περί των οποίων το στοιχείο α)·

γ) όλους τους φορείς που εφαρμόζουν πρότυπα για την αεροπορική ασφάλεια και οι οποίοι ασκούν δραστηριότητα από εγκαταστάσεις ευρισκόμενες εντός ή εκτός των αερολιμενικών εγκαταστάσεων και προμηθεύουν εμπορεύματα ή/και υπηρεσίες στους αερολιμένες περί των οποίων το στοιχείο α) ή μέσω αυτών.

[…]»

7. Το άρθρο 3 («Ορισμοί») προβλέπει τα εξής:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

1) “πολιτική αεροπορία”, κάθε αεροπορική πράξη εκτελούμενη από πολιτικό αεροσκάφος, εκτός από τις πράξεις τις εκτελούμενες από κρατικό αεροσκάφος κατά το άρθρο 3 της σύμβασης του Σικάγου περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας·

2) “αεροπορική ασφάλεια”, ο συνδυασμός μέτρων καθώς και ανθρώπινων και υλικών πόρων με σκοπό τη διασφάλιση της πολιτικής αεροπορίας από πράξεις έκνομων επεμβάσεων που διακυβεύουν την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας·

[…]

8) “έλεγχος ασφαλείας”, η εφαρμογή τεχνικών ή άλλων μέσων για τον εντοπισμό ή/και την ανίχνευση απαγορευμένων αντικειμένων·

9) “διαδικασίες ασφαλείας”, η εφαρμογή μέσων αποτροπής της εισαγωγής απαγορευμένων αντικειμένων·

10) “έλεγχος πρόσβασης”, η εφαρμογή μέσων αποτροπής της εισόδου μη εξουσιοδοτημένων προσώπων ή οχημάτων ή αμφοτέρων·

[…]».

8. Το άρθρο 4 («Κοινά βασικά πρότυπα») ορίζει τα εξής:

«1. Τα κοινά βασικά πρότυπα για τη διασφάλιση της πολιτικής αεροπορίας έναντι πράξεων εκνόμων επεμβάσεων που διακυβεύουν την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας καθορίζονται στο παράρτημα.

Τυχόν πρόσθετα κοινά βασικά πρότυπα που δεν έχουν προβλεφθεί κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να προστεθούν στο παράρτημα σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης.

2. Τα γενικά μέτρα που έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων των κοινών βασικών προτύπων που μνημονεύονται στην παράγραφο 1 διά συμπληρώσεώς τους, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο του άρθρου 19 παράγραφος 3.

Τα γενικά αυτά μέτρα αφορούν:

α) τις επιτρεπόμενες μεθόδους ελέγχου ασφαλείας·

β) τις κατηγορίες ειδών που μπορούν να απαγορεύονται·

γ) όσον αφορά τον έλεγχο πρόσβασης, τους λόγους για χορήγηση πρόσβασης στον ελεγχόμενο χώρο του αερολιμένα και στην αυστηρά ελεγχόμενη περιοχή ασφαλείας·

δ) τις επιτρεπόμενες μεθόδους εξέτασης οχημάτων, ελέγχου ασφαλείας των αεροσκαφών και ερευνών ασφαλείας των αεροσκαφών·

ε) τα κριτήρια για την αναγνώριση της ισοδυναμίας των προτύπων ασφαλείας τρίτων χωρών·

στ) τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες τα φορτία και το ταχυδρομείο υποβάλλονται σε ελέγχους ή άλλες διαδικασίες ασφαλείας, καθώς και τη διαδικασία έγκρισης ή ορισμού των εγκεκριμένων μεταφορικών γραφείων, των γνωστών αποστολέων και των συμβεβλημένων αποστολέων·

ζ) τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες το εταιρικό ταχυδρομείο και τα υλικά αερομεταφορέα υποβάλλονται σε ελέγχους ή άλλες διαδικασίες ασφαλείας·

η) τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες οι προμήθειες πτήσης και οι προμήθειες αερολιμένα υποβάλλονται σε ελέγχους ή άλλες διαδικασίες ασφαλείας, καθώς και τις διαδικασίες έγκρισης ή διορισμού εγκεκριμένων προμηθευτών και γνωστών προμηθευτών·

θ) τα κριτήρια για τον ορισμό των ζωτικών τμημάτων των αυστηρά ελεγχόμενων περιοχών ασφαλείας·

ι) τα κριτήρια για την πρόσληψη και τις μεθόδους εκπαίδευσης προσωπικού·

ια) τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες μπορούν να εφαρμόζονται ειδικές διαδικασίες ασφαλείας ή εξαιρέσεις από τον έλεγχο ασφαλείας, και

ιβ) τα τυχόν γενικά μέτρα που έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων των κοινών βασικών προτύπων που μνημονεύονται στην παράγραφο 1 διά συμπληρώσεώς τους και τα οποία δεν προβλέπονται κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.

Για επιτακτικούς λόγους επείγοντος, η Επιτροπή μπορεί να προσφύγει στη διαδικασία επείγοντος που μνημονεύεται στο άρθρο 19 παράγραφος 4.

3. Τα λεπτομερή μέτρα για την εφαρμογή των κοινών βασικών προτύπων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και τα γενικά μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 2, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 19 παράγραφος 2.

[…]»

9. Το άρθρο 6 («Εφαρμογή αυστηρότερων μέτρων από κράτη μέλη») ορίζει τα εξής:

«1. Τα κράτη μέλη δύνανται να εφαρμόζουν αυστηρότερα μέτρα σε σχέση με τα κοινά βασικά πρότυπα του άρθρου 4. Στην περίπτωση αυτή, ενεργούν βάσει εκτίμησης επικινδυνότητας και σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο. Αυτά τα μέτρα πρέπει να είναι κατάλληλα, αντικειμενικά, ανάλογα προς τον κίνδυνο που αντιμετωπίζεται και να μην εισάγουν διακρίσεις.

[…]»

10. Το άρθρο 9 («Αρμόδια αρχή») ορίζει τα εξής:

«Όταν, σε ένα και το αυτό κράτος μέλος, εμπλέκονται στην ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας δύο ή περισσότεροι οργανισμοί, το εν λόγω κράτος μέλος ορίζει μια και μόνη αρχή (εφεξής “αρμόδια αρχή”) υπεύθυνη για το συντονισμό και την παρακολούθηση της εφαρμογής των κοινών βασικών προτύπων του άρθρου 4.»

11. Στο παράρτημα Ι παρατίθενται λεπτομερώς τα «κοινά βασικά πρότυπα για την προστασία της πολιτικής αεροπορίας από πράξεις εκνόμων επεμβάσεων (άρθρο 4)».

Γ. Το βελγικό δίκαιο

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

12. Κατά το άρθρο 4, ως επιχείρηση ασφάλειας νοείται κάθε επιχείρηση που προσφέρει ή ασκεί δραστηριότητες παρακολούθησης ή παρουσιάζεται υπό την ιδιότητα αυτή.

13. Κατά το άρθρο 16, κανείς δεν μπορεί να παρέχει υπηρεσίες ασφάλειας ή να συστήσει εσωτερική υπηρεσία φύλαξης χωρίς να λάβει προηγουμένως άδεια από το Υπουργείο Εσωτερικών.

[4] Νόμος της 2ας Οκτωβρίου 2017 περί ρυθμίσεως της ιδιωτικής ασφάλειας (Moniteur belge της 31ης Οκτωβρίου 2017, σ. 96776, στο εξής: LSPP).

14. Το άρθρο 76, παράγραφος 1, απαιτεί τα πρόσωπα που είναι επιφορτισμένα με την εκτέλεση καθηκόντων ασφαλείας να είναι κάτοχοι δελτίων ταυτοποίησης που εκδίδονται από το Υπουργείο Εσωτερικών.

15. Το άρθρο 208 προβλέπει την ύπαρξη επιθεωρητών, μελών του προσωπικού των δημόσιων υπηρεσιών, οι οποίοι είναι επιφορτισμένοι με τον έλεγχο της τήρησης του LSPP και των κανονισμών εφαρμογής του.

16. Το άρθρο 210 αναθέτει στους επιθεωρητές τη σύνταξη πρακτικών με τα οποία διαπιστώνονται οι παραβάσεις των διατάξεων του LSPP και των κανονισμών εφαρμογής του.

17. Το άρθρο 216 παρέχει στους επιθεωρητές εξουσίες έρευνας για τη συλλογή των πληροφοριών που κρίνονται αναγκαίες για τη διασφάλιση της τήρησης των κανόνων περί ιδιωτικής ασφάλειας.

18. Το άρθρο 236 ορίζει ότι κυρώσεις μπορούν να επιβληθούν μόνον για παραβάσεις του LSPP ή των κανονισμών εφαρμογής του σε πρόσωπα για τα οποία έχει εκδοθεί διαπιστωτική της παράβασης πράξη.

2. Décret walon du 23 juin 1994[5]

19. Το άρθρο 4 ter, παράγραφος 2, ορίζει τα εξής:

– Τα καθήκοντα δημόσιας υπηρεσίας ασφάλειας αερολιμένων ανατίθενται στις επιχειρήσεις στις οποίες έχει παραχωρηθεί η εκμετάλλευση των αερολιμένων, σύμφωνα με τους όρους που προβλέπονται στη σύμβαση παραχώρησης και στις αντίστοιχες συγγραφές υποχρεώσεων, με την επιφύλαξη των διατάξεων του τρίτου εδαφίου της ίδιας παραγράφου 2 και των παραγράφων 3 έως 5.

– Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, ως καθήκοντα ασφαλείας νοούνται όλα τα μέτρα και οι ανθρώπινοι και υλικοί πόροι που αποσκοπούν στην προστασία της πολιτικής αεροπορίας από πράξεις εκνόμων επεμβάσεων· ως καθήκοντα προστασίας νοούνται όλα τα μέτρα και οι ανθρώπινοι και υλικοί πόροι που αποσκοπούν στη διασφάλιση της ασφαλούς ροής της εναέριας κυκλοφορίας πολιτικής αεροπορίας.

– Η Διοίκηση είναι υπεύθυνη για τον έλεγχο της ορθής εκτέλεσης της σύμβασης παραχώρησης, ιδίως όσον αφορά την εκτέλεση των καθηκόντων ασφαλείας και προστασίας. Οι διαδικασίες της Διοίκησης για τον έλεγχο της ορθής εκτέλεσης της σύμβασης παραχώρησης περιγράφονται στις συμβάσεις παραχώρησης και στις αντίστοιχες συγγραφές υποχρεώσεων.

20. Το άρθρο 4 ter, παράγραφος 3, προβλέπει ότι, για κάθε αερολιμένα, συστήνεται ανώνυμη εταιρία δημοσίου δικαίου, της οποίας το κεφάλαιο κατέχει κατά 49 % η παραχωρησιούχος επιχείρηση στην οποία έχει ανατεθεί η εκμετάλλευση του αερολιμένα και κατά 51 % η Περιφέρεια της Βαλλονίας (Βέλγιο). Η εταιρία εκμεταλλεύσεως αναθέτει καθήκοντα ασφαλείας στην εν λόγω ανώνυμη εταιρία η οποία, στην περίπτωση του αερολιμένα Liège-Bierset, φέρει την επωνυμία Liège Airport-Security (στο εξής: LAS).

[5] Relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne (βαλλονικό διάταγμα της 23ης Ιουνίου 1994 σχετικά με τη δημιουργία και την εκμετάλλευση των αερολιμένων και αεροδρομίων που υπάγονται στην Περιφέρεια της Βαλλονίας) (Moniteur belge της 15ης Ιουλίου 1994, σ. 18666), όπως ίσχυε ratione temporis στα πραγματικά περιστατικά σύμφωνα με το διάταγμα της 19ης Δεκεμβρίου 2007 (Moniteur belge της 31ης Δεκεμβρίου 2007, σ. 65947) (στο εξής: βαλλονικό διάταγμα της 23ης Ιουνίου 1994).

II. Τα πραγματικά περιστατικά, η διαφορά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

21. Το αιτούν δικαστήριο συνοψίζει τα πραγματικά περιστατικά[6] ως εξής:

– Η Περιφέρεια της Βαλλονίας και η ανώνυμη εταιρία Liège Airport σύστησαν την ανώνυμη εταιρία δημοσίου δικαίου LAS για την άσκηση των καθηκόντων ασφαλείας, κατά την έννοια του άρθρου 4 ter, παράγραφος 2, του βαλλονικού διατάγματος της 23ης Ιουνίου 1994.

– Στις 16 Μαρτίου 2018 υπάλληλοι του Υπουργείου Εσωτερικών προσήλθαν στον αερολιμένα της Λιέγης προκειμένου να ελέγξουν την τήρηση του LSPP. Στο πλαίσιο του ανωτέρω ελέγχου, διαπίστωσαν ότι δύο εργαζόμενοι ασκούσαν συγκεκριμένες δραστηριότητες ιδιωτικής φύλαξης: ο πρώτος εργαζόμενος ήλεγχε την πρόσβαση των επιβατών στους διαδρόμους προσγειώσεων-απογειώσεων με χρήση ανιχνευτή μετάλλων, ο δε δεύτερος, κατά δήλωσή του, επιθεωρούσε τα σημεία και το προσωπικό ελέγχου.

– Εκδόθηκαν τρεις διαπιστωτικές της παράβασης πράξεις. Μία εις βάρος της LAS, λόγω σύστασης εσωτερικής υπηρεσίας φύλαξης χωρίς σχετική άδεια από το Υπουργείο Εσωτερικών (παράβαση του άρθρου 16, πρώτο εδάφιο, του LSPP), και δύο άλλες, μία για κάθε εργαζόμενο, καθόσον παρείχαν τις υπηρεσίες τους χωρίς να διαθέτουν δελτίο ταυτοποίησης (άρθρο 76, παράγραφος 1, του LSPP).

22. Στις 27 Νοεμβρίου 2020 το Υπουργείο Εσωτερικών επέβαλε στην LAS πρόστιμο ύψους 15 000 ευρώ. Στις 11 Μαρτίου 2021, επέβαλε σε καθέναν από τους δύο εργαζομένους πρόστιμο ύψους 500 ευρώ.

23. Η LAS προσέβαλε τις αποφάσεις του Υπουργείου Εσωτερικών ενώπιον του tribunal de première instance francophone de Bruxelles (γαλλόφωνου πρωτοδικείου Βρυξελλών, Βέλγιο), υποστηρίζοντας ότι στο Βέλγιο η direction générale du transport aérien (γενική διεύθυνση αεροπορικών μεταφορών, στο εξής: DGTA)[7] είναι η αρμόδια αρχή για τον συντονισμό και την παρακολούθηση της εφαρμογής των κοινών βασικών προτύπων ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας κατά την έννοια του άρθρου 9 του κανονισμού 300/2008.

24. Κατά την LAS, υπάγοντας τις υπηρεσίες ασφάλειας ενός αερολιμένα στον έλεγχο του Υπουργού Εσωτερικών, το Βέλγιο παρέβη το άρθρο 9 του κανονισμού 300/2008, ήτοι δεν τήρησε την επιταγή (που περιέχεται στην εν λόγω διάταξη) να ορίσει μία και μόνη αρμόδια αρχή.

25. Η προσφυγή της LAS απορρίφθηκε από το πρωτοβάθμιο δικαστήριο με απόφαση της 25ης Φεβρουαρίου 2022, κατά της οποίας η ως άνω εταιρία άσκησε αναίρεση. Με την αναίρεσή της προβάλλει εκ νέου ότι το Υπουργείο Εσωτερικών δεν είναι αρμόδιο να ελέγχει τις δραστηριότητες ασφαλείας των αερολιμένων.

26. Στο πλαίσιο αυτό, το Cour de cassation (Ανώτατο Ακυρωτικό Δικαστήριο, Βέλγιο) υποβάλλει στο Δικαστήριο το εν λόγω προδικαστικό ερώτημα:

«Έχει το άρθρο 9 του κανονισμού 300/2008 […], την έννοια ότι η ορισθείσα δυνάμει της διατάξεως αυτής αρμόδια αρχή διασφαλίζει, ως μόνη αρμόδια, την παρακολούθηση της εφαρμογής των κοινών βασικών προτύπων του άρθρου 4, μόνον στην περίπτωση κατά την οποία τα εν λόγω πρότυπα απορρέουν από ειδική ρύθμιση διέπουσα την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας;»

6 Ενότητα ΙΙ της αποφάσεως περί παραπομπής.

7 Υπαγόμενη στην Ομοσπονδιακή Δημόσια Υπηρεσία Κινητικότητας και Μεταφορών.

III. Η διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου

27. Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως πρωτοκολλήθηκε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 19 Δεκεμβρίου 2023.

28. Γραπτές παρατηρήσεις κατέθεσαν η LAS, η Βελγική, η Γαλλική και η Πολωνική Κυβέρνηση, καθώς και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

29. Δεν κρίθηκε απαραίτητη η διεξαγωγή επ' ακροατηρίου συζητήσεως.

IV. Εκτίμηση

A. Οριοθέτηση της διαφοράς

30. Ο νόμος περί ρύθμισης της ιδιωτικής ασφάλειας στο Βέλγιο (LSPP) προβλέπει ότι κάθε επιχείρηση ασφάλειας που προσφέρει ή ασκεί δραστηριότητες παρακολούθησης ή παρουσιάζεται υπό την ιδιότητα αυτή, πρέπει να έχει προηγουμένως λάβει άδεια από το Υπουργείο Εσωτερικών.

31. Ο LSPP απαιτεί επίσης από τα πρόσωπα στα οποία έχει ανατεθεί η άσκηση δραστηριοτήτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του να διαθέτουν δελτίο ταυτοποίησης ή διαπιστευτήριο το οποίο εκδίδεται από το Υπουργείο Εσωτερικών.

32. Ο LSPP περιέχει γενική (οριζόντια) ρύθμιση η οποία εφαρμόζεται σε όλες τις επιχειρήσεις ιδιωτικής ασφάλειας[8], χωρίς να αναφέρεται ειδικά στα καθήκοντα ή στις υπηρεσίες παρακολούθησης και ελέγχου που παρέχονται σε αερολιμένες.

33. Το βαλλονικό διάταγμα της 23ης Ιουνίου 1994 καθορίζει λεπτομερώς το νομικό καθεστώς των αερολιμένων της εν λόγω περιφέρειας. Βάσει του ως άνω διατάγματος:

– Η Διοίκηση είναι υπεύθυνη για τον έλεγχο της ορθής εκτέλεσης της σύμβασης παραχώρησης, ιδίως όσον αφορά την εκτέλεση των καθηκόντων ασφαλείας και προστασίας.

– Τα καθήκοντα ασφάλειας των αερολιμένων ανατίθενται στους παραχωρησιούχους που εκμεταλλεύονται τους αερολιμένες. Για κάθε αερολιμένα, συστήνεται ανώνυμη εταιρία, της οποίας το κεφάλαιο κατέχει κατά 49 % η παραχωρησιούχος επιχείρηση που εκμεταλλεύεται τον αερολιμένα και κατά 51 % η Περιφέρεια της Βαλλονίας. Τα καθήκοντα ασφαλείας με τα οποία επιφορτίζεται η παραχωρησιούχος επιχείρηση που εκμεταλλεύεται τον αερολιμένα πρέπει να ανατίθενται στην εν λόγω ανώνυμη εταιρία. Στον αερολιμένα της Λιέγης, πρόκειται για την LAS.

34. Ο έλεγχος των προσώπων στους βελγικούς αερολιμένες διέπεται από τα κοινά βασικά πρότυπα (κατά την έννοια του άρθρου 4 του κανονισμού 300/2008) των οποίων η εποπτεία απόκειται στην DGTA, ενώ η γενική ρύθμιση για τους φορείς ιδιωτικής ασφάλειας περιλαμβάνεται στον LSPP.

[8] Το άρθρο 3 του LSPP, ορίζοντας τις δραστηριότητες ιδιωτικής παρακολούθησης, αφορά, μεταξύ άλλων, και καλύπτει με ευρύτατο τρόπο, κάθε μορφή στατικής φύλαξης περιουσίας, παρακολούθησης και επιτήρησης του κοινού με σκοπό την ασφάλεια και την ομαλή διεξαγωγή εκδηλώσεων, καθώς και τα καθήκοντα διατήρησης της ασφάλειας σε χώρους προσβάσιμους ή μη στο κοινό.

35. Κατά συνέπεια, κατά την LAS υφίσταται αλληλεπικάλυψη αρμοδιοτήτων αντιβαίνουσα στον κανονισμό 300/2008, δεδομένου ότι οι επιχειρήσεις και οι υπεύθυνοι ασφαλείας που ασκούν καθήκοντα ιδιωτικής ασφάλειας στους βελγικούς αερολιμένες μπορούν να ελέγχονται τόσο από την DGTA όσο και από το Υπουργείο Εσωτερικών [9].

36. Η Επιτροπή, η Βελγική Κυβέρνηση και οι λοιπές κυβερνήσεις που παρενέβησαν στη διαδικασία προδικαστικής παραπομπής αντικρούουν τη θέση της LAS.

37. Λαμβανομένων υπόψη των πραγματικών περιστατικών που εκθέτει το αιτούν δικαστήριο, φρονώ ότι η διαφορά πρέπει να περιοριστεί στην επίλυση του ζητήματος: α) αν το Υπουργείο Εσωτερικών μπορεί να ασκεί, σύμφωνα με τον LSPP, ορισμένο βαθμό ελέγχου επί της απαιτούμενης άδειας της LAS και επί των διαπιστευτηρίων των εργαζομένων της ή β) αν ο εν λόγω έλεγχος απόκειται, αποκλειστικά, στην «αρμόδια αρχή» (την DGTA) η οποία ορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 9 του κανονισμού 300/2008.

38. Δεν αμφισβητείται ότι η LAS, μολονότι έχει συσταθεί ως ανώνυμη εταιρία δημοσίου δικαίου, υπόκειται στην τήρηση των βελγικών κανόνων που ισχύουν για τους φορείς ιδιωτικής ασφάλειας.

39. Η LAS, αφού επισήμανε ότι με την αίτηση προδικαστικής αποφάσεως το Δικαστήριο καλείται να αποφανθεί σχετικά με τη συμβατότητα μεταξύ του LSPP και του κανονισμού 300/2008, πρόσθεσε ότι η ανάλυση θα έπρεπε να επεκταθεί στα ζητήματα που προκύπτουν από «την ιεραρχία κανόνων στη βελγική έννομη τάξη [κατά την οποία] τα διατάγματα των περιφερειών έχουν ισχύ νομοθετικών διατάξεων, ισοδύναμων με τους ομοσπονδιακούς νόμους» [10]. Εκκινώντας από την ανωτέρω παραδοχή, υποστηρίζει ότι ο LSPP «δεν κατισχύει του βαλλονικού διατάγματος της 23ης Ιουνίου 1994».

40. Γίνεται ευχερώς αντιληπτό ότι το Δικαστήριο πρέπει να περιοριστεί στην ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης σε σχέση με το νομικό πλαίσιο που εκθέτει το αιτούν δικαστήριο, χωρίς να εμπλακεί σε αντιπαραθέσεις αμιγώς εθνικής φύσης, όπως αυτή την οποία εγείρει η LAS.

Β. Απάντηση στο προδικαστικό ερώτημα

41. Σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 25 του κανονισμού 300/2008, σκοπός του είναι «η διαφύλαξη της πολιτικής αεροπορίας από πράξεις έκνομων επεμβάσεων και η διαμόρφωση βάσης για την ενιαία ερμηνεία του παραρτήματος 17 της σύμβασης του Σικάγου, περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας».

42. Το άρθρο 1, παράγραφος 1, του κανονισμού 300/2008 εξαγγέλλει τον σκοπό της «προστασία[ς] της πολιτικής αεροπορίας από πράξεις έκνομων επεμβάσεων που διακυβεύουν την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας». Η απαρίθμηση των εν λόγω πράξεων (ή της πρόθεσης διάπραξης) περιλαμβάνεται στο κεφάλαιο 1 του παραρτήματος 17 της σύμβασης του Σικάγου, το οποίο περιέχει ενδεικτικό κατάλογο [11].

[9] Σημεία 45 και 46 των γραπτών παρατηρήσεων της LAS.

[10] Έγγραφο της LAS, κατατεθέν στις 15 Ιουλίου 2024, με το οποίο ζητεί τη διεξαγωγή επ' ακροατηρίου συζητήσεως προκειμένου να συζητηθεί προφορικώς, μεταξύ άλλων, το εν λόγω ζήτημα. Όπως προεκτέθηκε, το Δικαστήριο δεν έκανε δεκτό το εν λόγω αίτημα.

[11] Παράνομη κατάληψη αεροσκάφους· καταστροφή αεροσκάφους εν λειτουργία· ομηρία ατόμων σε αεροσκάφος ή σε αερολιμένα· διά της βίας είσοδος σε αεροσκάφος, σε αερολιμένα ή σε εγκαταστάσεις αεροναυτιλίας· εισαγωγή σε αεροσκάφος ή σε αερολιμένα όπλου ή επικίνδυνης συσκευής (ή υλικών) με εγκληματική πρόθεση· χρήση αεροσκάφους εν λειτουργία με σκοπό την πρόκληση θανάτου, σοβαρών σωματικών βλαβών ή σοβαρών ζημιών στην περιουσία ή στο περιβάλλον· διάδοση ψευδών πληροφοριών που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια ενός αεροσκάφους εν πτήσει, ή στο έδαφος ή την ασφάλεια των επιβατών, του πληρώματος, του προσωπικού εδάφους και του κοινού σε αερολιμένα ή εντός εγκατάστασης πολιτικής αεροπορίας.

43. Κατά το άρθρο 3 του κανονισμού 300/2008, η αεροπορική ασφάλεια ορίζεται ως «ο συνδυασμός μέτρων καθώς και ανθρώπινων και υλικών πόρων με σκοπό τη διασφάλιση της πολιτικής αεροπορίας από πράξεις έκνομων επεμβάσεων που διακυβεύουν την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας», η οποία νοείται ως «κάθε αεροπορική πράξη εκτελούμενη από πολιτικό αεροσκάφος» [12].

44. Το άρθρο 1, παράγραφος 2, του κανονισμού 300/2008 εξειδικεύει τα μέσα επίτευξης των στόχων του εν λόγω κανονισμού. Πρόκειται, αφενός, για τον «καθορισμό κοινών κανόνων και κοινών βασικών προτύπων για την αεροπορική ασφάλεια» και, αφετέρου, για τους «μηχανισμ[ούς] για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης».

45. Τα *κοινά βασικά πρότυπα* του παραρτήματος Ι του κανονισμού 300/2008 αφορούν δώδεκα ειδικούς τομείς [13]. Ο κανονισμός επιτρέπει, επιπλέον, τη θέσπιση *πρόσθετων βασικών προτύπων*, τα οποία θα παρατίθενται επίσης στο παράρτημα του κανονισμού, καθώς και *γενικών μέτρων* με αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων των κοινών βασικών προτύπων.

46. Για τους σκοπούς της παρούσας προδικαστικής παραπομπής, η προσοχή πρέπει να επικεντρωθεί στο άρθρο 9 του κανονισμού 300/2008, του οποίου την ερμηνεία ζητεί το αιτούν δικαστήριο. Το περιεχόμενό του εντάσσεται στο πλαίσιο των μηχανισμών που αποσκοπούν στη διασφάλιση της συμμόρφωσης προς τις ουσιαστικές διατάξεις του ίδιου του κανονισμού.

47. Το άρθρο 9 του κανονισμού 300/2008 περιλαμβάνει δύο προβλέψεις σχετικά με την «αρμόδια αρχή» για τον συντονισμό και την παρακολούθηση της εφαρμογής των κοινών βασικών προτύπων για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας:

– Αφενός, αναγνωρίζει ότι ένα κράτος μέλος μπορεί να διαθέτει δύο ή περισσότερους οργανισμούς που εμπλέκονται στην ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας.

– Αφετέρου, επιβάλλει στο κράτος μέλος την υποχρέωση να ορίσει «μια και μόνη αρχή […] υπεύθυνη για τον συντονισμό και την παρακολούθηση της εφαρμογής των κοινών βασικών προτύπων του άρθρου 4».

48. Από γραμματικής απόψεως, το άρθρο 9 του κανονισμού 300/2008 αναγνωρίζει σαφώς ότι περισσότεροι του ενός οργανισμοί μπορούν να ασκούν καθήκοντα στον τομέα της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας. Είτε εμπλέκονται πολλοί οργανισμοί είτε όχι, το κράτος μέλος πρέπει, σε κάθε περίπτωση, να ορίσει μια και μόνη αρχή υπεύθυνη για τον *συντονισμό* και την *παρακολούθηση* της εφαρμογής των κοινών βασικών προτύπων του άρθρου 4.

49. Το κανονιστικό πλαίσιο συνηγορεί επίσης υπέρ της δυνατότητας να υφίστανται περισσότεροι του ενός οργανισμοί, η δράση των οποίων θα συντονίζεται και θα παρακολουθείται από την αρμόδια αρχή. Τούτο αντικατοπτρίζεται στην αιτιολογική σκέψη 12 του κανονισμού 300/2008.

[12] Εξαιρούνται οι πράξεις που εκτελούνται από κρατικό αεροσκάφος κατά το άρθρο 3 της σύμβασης του Σικάγου περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας.

[13] Οι δώδεκα τομείς αφορούν: 1) την ασφάλεια των αερολιμένων, 2) τις οριοθετημένες περιοχές αερολιμένων, 3) την ασφάλεια των αεροσκαφών, 4) τους επιβάτες και τις χειραποσκευές, 5) τις παραδιδόμενες αποσκευές, 6) το φορτίο και το ταχυδρομείο, 7) το εταιρικό ταχυδρομείο και τα υλικά των αερομεταφορέων, 8) τις προμήθειες πτήσης, 9) τις προμήθειες αερολιμένα, 10) τα μέτρα ασφαλείας κατά την πτήση, 11) την πρόσληψη και την εκπαίδευση του προσωπικού και 12) τον εξοπλισμό ασφαλείας. Δυνάμει του άρθρου 4, παράγραφοι 2 και 3, του κανονισμού 300/2008, εκδόθηκε ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2015/1998 της Επιτροπής, της 5ης Νοεμβρίου 2015, σχετικά με τον καθορισμό λεπτομερών μέτρων εφαρμογής των κοινών βασικών προτύπων ασφάλειας των αερομεταφορών από έκνομες ενέργειες (ΕΕ 2015, L 299, σ. 1).

50. Επομένως, η άσκηση καθηκόντων «συντονισμού και παρακολούθησης» κατά την εφαρμογή των κοινών βασικών προτύπων αποτελεί, κατά το άρθρο 9 του κανονισμού 300/2008, αρμοδιότητα της μίας και μόνης αρμόδιας αρχής που ορίζεται από κάθε κράτος. Ούτε λιγότερο, αλλά ούτε περισσότερο (εκτός αν, όπως θα εκθέσω εν συνεχεία, ένα κράτος μέλος αναθέσει στην ως άνω αρχή άλλα καθήκοντα).

51. Το άρθρο 9 του κανονισμού 300/2008 δεν συνεπάγεται κατ' ανάγκην την ανάθεση στην εν λόγω αρχή πρόσθετων αρμοδιοτήτων (π.χ. εκτελεστικών ή εποπτικών αρμοδιοτήτων) πέραν αυτών του συντονισμού και παρακολούθησης των δράσεων των λοιπών οργανισμών στους οποίους το κράτος μέλος έχει αναθέσει καθήκοντα ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας.

52. Η αποδοχή της αντίθετης άποψης θα είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός είδους «ανώτατης αρχής» με αλληλοεπικάλυψη των αρμοδιοτήτων άλλων εξειδικευμένων εθνικών αρχών ή ακόμη και την υποκατάστασή τους [14].

53. Στους αερολιμένες μπορούν να ασκούνται ταυτόχρονα δραστηριότητες πολλών οργανισμών ή δημόσιων αρχών, που υπόκεινται στους δικούς τους τομεακούς κανόνες λειτουργίας. Επαναλαμβάνω, τίποτε δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να τους αναθέτουν ειδικά καθήκοντα, μεταξύ άλλων στον τομέα της ασφάλειας αερολιμένων, ο συντονισμός και η παρακολούθηση των οποίων εναπόκειται στην «αρμόδια αρχή» σε περίπτωση εφαρμογής των κοινών βασικών προτύπων του άρθρου 4 του κανονισμού 300/2008.

54. Πράγματι, το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 300/2008 είναι πολύ ευρύ: κατά την αιτιολογική σκέψη 6 και το άρθρο 2, παράγραφος 1, περιλαμβάνει τους αερολιμένες που εξυπηρετούν την πολιτική αεροπορία και βρίσκονται στο έδαφος κράτους μέλους, τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που παρέχουν υπηρεσίες σε αυτούς τους αερολιμένες και τους φορείς που παρέχουν εμπορεύματα ή/και υπηρεσίες στους εν λόγω αερολιμένες ή μέσω αυτών.

55. Είναι εύλογο, λαμβανομένου υπόψη του εν λόγω ευρέος καθ' ύλην πεδίου εφαρμογής, ο κανονισμός 300/2008 να περιορίζεται στο «να καθορίζει τις βασικές αρχές που θα διέπουν τη λήψη μέτρων για την προστασία της πολιτικής αεροπορίας από πράξεις έκνομων επεμβάσεων χωρίς να υπεισέρχεται σε τεχνικές και διαδικαστικές λεπτομέρειες για τον τρόπο εφαρμογής τους» [15].

56. Στην ίδια αυτή κατεύθυνση:

– Το άρθρο 1, σε συνδυασμό με το άρθρο 4, του κανονισμού 300/2008, θέτει απλώς τον στόχο του καθορισμού κοινών βασικών προτύπων για την αεροπορική ασφάλεια. Οι τεχνικές και διαδικαστικές πτυχές της εφαρμογής του εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του εθνικού νομοθέτη, δεδομένου ότι ο κανονισμός 300/2008 δεν καθορίζει εκ των προτέρων όλες τις λεπτομέρειες οργάνωσης του συστήματος αεροπορικής ασφάλειας.

– Το άρθρο 6 του κανονισμού 300/2008 επιτρέπει στα κράτη μέλη να εφαρμόζουν αυστηρότερα μέτρα σε σχέση με τα κοινά βασικά πρότυπα του άρθρου 4.

[14] Γραπτές παρατηρήσεις της Πολωνικής Κυβέρνησης, σημεία 17 και 18.

[15] Αιτιολογική σκέψη 5 του κανονισμού 300/2008, στην οποία διαλαμβάνεται ότι «κατά την έκδοση μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας, χρειάζεται μεγαλύτερη ευελιξία που να επιτρέπει την προσαρμογή τους στις εξελίξεις των εκτιμήσεων επικινδυνότητας και την εισαγωγή νέων τεχνολογιών».

– Το άρθρο 10 του κανονισμού 300/2008 προβλέπει ότι το εθνικό πρόγραμμα ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας ορίζει τις αρμοδιότητες για την εφαρμογή των κοινών βασικών προτύπων του άρθρου 4.

57. Σύμφωνα με τα στοιχεία που τέθηκαν στη διάθεση του Δικαστηρίου, τα καθήκοντα ασφαλείας που επιτελούν η LAS και οι εργαζόμενοί της αντιστοιχούν στην εκτέλεση ενός από τα κοινά βασικά πρότυπα που προβλέπονται στο άρθρο 4 και στο παράρτημα I του κανονισμού 300/2008.

58. Ωστόσο, τούτο δεν σημαίνει ότι η «αρμόδια αρχή» που ορίζεται δυνάμει του άρθρου 9 του κανονισμού 300/2008 αναλαμβάνει το *σύνολο* των αρμοδιοτήτων που συνδέονται με τη δραστηριότητα των επιχειρήσεων και των υπευθύνων ιδιωτικής ασφάλειας. Όπως προεκτέθηκε, το εν λόγω άρθρο προβλέπει ρητά ότι οι αρμοδιότητες της εν λόγω αρχής περιορίζονται στον συντονισμό και την παρακολούθηση της εφαρμογής των κοινών βασικών προτύπων.

59. Βεβαίως, ένα κράτος μέλος έχει την εξουσία να προσθέσει στις εν λόγω αρμοδιότητες και άλλες, με αποτέλεσμα η αρχή στην οποία αναφέρεται το άρθρο 9 του κανονισμού 300/2008 να εκτελεί καθήκοντα τα οποία βαίνουν πέραν αυτών που προβλέπονται στην εν λόγω διάταξη. Σε μια τέτοια περίπτωση, οι εθνικοί κανόνες και όχι ο κανονισμός 300/2008 είναι αυτοί που ρυθμίζουν το ποιος και το πώς θα εκτελούνται τα εν λόγω καθήκοντα.

60. Το Δικαστήριο καλείται να ερμηνεύσει τον κανονισμό 300/2008 και όχι τους εθνικούς κανόνες. Επίσης, δεν είναι αρμόδιο να αποφανθεί επί της εσωτερικής κατανομής των αρμοδιοτήτων κάθε κράτους μέλους επ' αυτού του τομέα. Απόκειται στο αιτούν δικαστήριο να καθορίσει ποιες αρχές ή οργανισμοί στα διάφορα επίπεδα, κρατικά και υποκρατικά, αναλαμβάνουν τις τάδε ή τις δείνα αρμοδιότητες (σεβόμενοι, εν πάση περιπτώσει, τις εξουσίες συντονισμού και παρακολούθησης της αρχής που διαλαμβάνεται στο άρθρο 9 του κανονισμού 300/2008).

61. Ειδικότερα, καμία διάταξη του κανονισμού 300/2008 δεν εμποδίζει το Βέλγιο να αναθέσει στο Υπουργείο Εσωτερικών την αρμοδιότητα να ελέγχει αν οι φορείς ιδιωτικής ασφάλειας διαθέτουν τις άδειες που απαιτούνται δυνάμει της εθνικής τομεακής νομοθεσίας ή αν οι εργαζόμενοι των ως άνω φορέων διαθέτουν τα απαραίτητα διαπιστευτήρια που εκδίδονται από το εν λόγω Υπουργείο.

62. Με τις γραπτές παρατηρήσεις της [16], η LAS εξομοιώνει τις εξουσίες που ασκεί το Υπουργείο Εσωτερικών με τα καθήκοντα συντονισμού και παρακολούθησης που ανατίθενται στην DGTA, υπονοώντας κατ' αυτόν τον τρόπο ότι υφίσταται αντίθεση μεταξύ του καθεστώτος που θεσπίστηκε με τον LSPP και του άρθρου 9 του κανονισμού 300/2008.

63. Κατά τη γνώμη μου, οι εξουσίες του μεν και της δε δεν είναι ισοδύναμες ούτε συγκρούονται μεταξύ τους.

– Αυτές που ασκούνται από το Υπουργείο Εσωτερικών αφορούν, σε περίπτωση όπως η υπό κρίση, την απλή εξακρίβωση των γενικών προϋποθέσεων που πρέπει να τηρούνται στο Βέλγιο από όλους τους φορείς ιδιωτικής ασφάλειας, ανεξάρτητα από τον ειδικότερο τομέα δράσης τους.

– Αυτές που ανατίθενται στην οριζόμενη κατά το άρθρο 9 του κανονισμού 300/2008 αρχή (DGTA) περιορίζονται στον συντονισμό και την παρακολούθηση της εφαρμογής των κοινών

[16] Σημεία 56, 87, 101 και 102.

βασικών προτύπων του άρθρου 4 του εν λόγω κανονισμού. Όσον αφορά τους φορείς ιδιωτικής ασφάλειας που παρέχουν υπηρεσίες στους αερολιμένες, δεν αποτελεί αρμοδιότητα της DGTA η χορήγηση των γενικών αδειών που απαιτούνται για οποιονδήποτε εξ αυτών βάσει του εθνικού δικαίου.

64. Επομένως, συμμερίζομαι την άποψη της Επιτροπής και του συνόλου των κυβερνήσεων οι οποίες παρενέβησαν στην παρούσα διαδικασία ότι η εξουσία ελέγχου που παρέχεται στο Υπουργείο Εσωτερικών, υπό τους ανωτέρω όρους, επί των φορέων ιδιωτικής ασφάλειας δεν επηρεάζει κατ' ανάγκην τις αρμοδιότητες παρακολούθησης και συντονισμού με τις οποίες είναι επιφορτισμένη η αρχή η οποία ορίζεται κατά το άρθρο 9 του κανονισμού 300/2008.

65. Όπως προκύπτει από την απόφαση περί παραπομπής και από την εξέλιξη της προδικαστικής διαδικασίας, το Υπουργείο Εσωτερικών νομιμοποιείται δυνάμει του LSPP να ελέγχει τη συμμόρφωση με τις διατάξεις περί ιδιωτικής ασφάλειας, η τήρηση των οποίων αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την άσκηση της δραστηριότητας αυτής.

66. Ως απαραίτητη (και προαπαιτούμενη) προϋπόθεση για την άσκηση καθηκόντων ιδιωτικής ασφάλειας, η άδεια του Υπουργείου Εσωτερικών απαιτείται ανεξάρτητα από τον χώρο εντός του οποίου οι ιδιωτικοί φορείς εκτελούν τα εν λόγω καθήκοντα. Από την άποψη αυτή, δεν ασκεί επιρροή αν πρόκειται για αερολιμένα ή για άλλο κτίριο, δημόσιο ή ιδιωτικό.

67. Η εξακρίβωση του αν, σε συγκεκριμένη περίπτωση, τηρούνται οι διατάξεις περί των αδειών που πρέπει να διαθέτουν οι φορείς ιδιωτικής ασφάλειας ή των διαπιστευτηρίων των εργαζομένων τους, είναι κάτι που, ελλείψει αντίθετης εθνικής διάταξης, μπορεί να αποτελεί μέρος της δέσμης αρμοδιοτήτων μιας τομεακής αρχής (στην υπό κρίση υπόθεση, του Υπουργείου Εσωτερικών) και όχι κατ' ανάγκην της αρχής στην οποία αναφέρεται το άρθρο 9 του κανονισμού 300/2008.

68. Συναφώς, επισημαίνω ότι δεν ασκεί επιρροή αν οι φορείς ιδιωτικής ασφάλειας δραστηριοποιούνται σε αερολιμένα ή σε οποιονδήποτε άλλο χώρο: το γεγονός αυτό δεν μεταβάλλει το καθεστώς αδειοδότησης στο οποίο υπόκεινται. Το ανωτέρω σύστημα θεσπίζεται από τον εθνικό νομοθέτη λαμβανομένου υπόψη του συστήματος κατανομής των αρμοδιοτήτων κάθε κράτους μέλους μεταξύ των εθνικών οργανισμών ή αρχών (κρατικών ή υποκρατικών).

69. Ο έλεγχος που διενήργησε το Υπουργείο Εσωτερικών δεν αποσκοπούσε στο να εξακριβώσει αν, στην υπό κρίση υπόθεση, η LAS και οι εργαζόμενοί της εκτελούσαν ορθώς από ουσιαστικής απόψεως τα καθήκοντά τους για την παρακολούθηση της ασφάλειας του αερολιμένα: περιορίστηκε στο να εξακριβώσει αν η LAS και οι εργαζόμενοί της διέθεταν ή όχι άδεια (προηγούμενη και υποχρεωτική) και διαπιστευτήρια για την εκτέλεση των εν λόγω καθηκόντων.

70. Φρονώ, εν ολίγοις, ότι ο έλεγχος που διενεργείται από αρχή όπως το Υπουργείο Εσωτερικών ουδόλως θίγει τη διάταξη του άρθρου 9 του κανονισμού 300/2008, ούτε επηρεάζει τις εξουσίες συντονισμού και παρακολούθησης που ανατίθενται στην κατά το άρθρο αυτό «αρμόδια αρχή».

V. Πρόταση

71. Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στο Cour de cassation (Ανώτατο Ακυρωτικό Δικαστήριο, Βέλγιο) ως εξής:

«Το άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΚ) 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002,

έχει την έννοια ότι:

δεν αντιτίθεται στο να ασκείται ο έλεγχος της τήρησης των κανόνων που διέπουν τους φορείς ιδιωτικής ασφάλειας, όσον αφορά τις άδειες τις οποίες πρέπει να διαθέτουν οι εν λόγω φορείς και τα διαπιστευτήρια των εργαζομένων τους σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία, από αρχή διαφορετική από την "αρμόδια αρχή" η οποία ορίζεται ως υπεύθυνη για τον συντονισμό και την παρακολούθηση της εφαρμογής των κοινών βασικών προτύπων του άρθρου 4 του κανονισμού 300/2008.

Συναφώς, δεν ασκεί επιρροή το γεγονός ότι οι υπηρεσίες των φορέων ιδιωτικής ασφάλειας παρέχονται εντός αερολιμένα.»