Judikatūras krājums

ĢENERĀLADVOKĀTA M. KAMPOSA SANČESA-BORDONAS [*M. CAMPOS SÁNCHEZ-BORDONA*]

SECINĀJUMI,

sniegti 2025. gada 30. janvārī [1]

Lieta C-783/23

Liège Airport Security

pret

***État belge*, ko pārstāv iekšlietu ministrs**

[*Cour de cassation* (Kasācijas tiesa, Beļģija) lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu]

Prejudiciāla nolēmuma tiesvedība – Regula (EK) Nr. 300/2008 – Transports – Gaisa transports – Civilās aviācijas drošība – 4. pants un I pielikums – Kopīgi pamatstandarti – 9. pants – Pilnvarotā iestāde, kas ir atbildīga par kopīgo pamatstandartu īstenošanas koordināciju un pārraudzību – Valsts iestāžu pilnvaras kontrolēt lidostā strādājošos privātos drošības dienestus – Tvērums

1. *Ministère de l'Intérieur (Service Public Fédéral Intérieur)* (Iekšlietu ministrija (Federālais valsts iekšlietu dienests), Beļģija) sodīja Ljēžas (Beļģija) lidostas apsardzes uzņēmumu un divus tā darbiniekus par to, ka tiem nebija juridiski nepieciešamās atļaujas un identifikācijas apliecības, kas bija jāpieprasa no šīs ministrijas.

2. Tā kā par šiem sodiem ir celta prasība, pēdējās instances tiesa iesniedz Tiesai prejudiciālu jautājumu par Regulas (EK) Nr. 300/2008 9. panta interpretāciju [2]. Tā jo īpaši vēlas noskaidrot, vai kompetence, kas saskaņā ar šo tiesību normu ir piešķirta norīkotajai iestādei, nepieļauj tādu iejaukšanos, kādu šajā gadījumā veica Iekšlietu ministrija.

[1] Oriģinālvaloda – spāņu.

[2] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (2008. gada 11. marts) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 2320/2002 (OV 2008, L 97, 72. lpp.), kas grozīta ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 18/2010 (2010. gada 8. janvāris) (OV 2010, L 7, 3. lpp.).

I. Atbilstošās tiesību normas

A. Starptautiskās tiesības. 1944. gada 7. decembra Čikāgas konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 17. pielikums[3]

3. Pielikuma 1. nodaļā ("Definīcijas") ir noteikts:

"Nelikumīgas iejaukšanās akti. Tādas darbības vai to mēģinājumi, kuru nolūks ir apdraudēt civilās aviācijas un gaisa transporta drošību, t. i.,

– gaisa kuģa nelikumīga sagrābšana lidojuma laikā,

– gaisa kuģa nelikumīga sagrābšana, tam atrodoties uz zemes,

– ķīlnieku sagrābšana gaisa kuģī vai lidlaukos,

– iekļūšana gaisa kuģī ar varu vai nu lidostā, vai aviācijas bāzes teritorijā,

– ieroča vai bīstamas ierīces, vai noziedzīgiem nolūkiem paredzētas izejvielas ienešana gaisa kuģī vai lidostā,

– ekspluatācijā esoša gaisa kuģa izmantošana, lai izraisītu nāvi, nopietnus miesas bojājumus vai nopietnu kaitējumu īpašumam vai videi,

– nepatiesas informācijas sniegšana, lai apdraudētu gaisa kuģa drošību lidojuma laikā vai uz zemes, pasažierus, apkalpi, personālu uz zemes vai sabiedrību kopumā lidostā vai civilās aviācijas bāzē.

[..]"

4. Saskaņā ar 2. nodaļas 2.1.1. punktu

"Katras Līgumslēdzējas valsts galvenais mērķis ir pasažieru, apkalpes, sauszemes personāla un sabiedrības drošība visos jautājumos, kas saistīti ar aizsardzību pret nelikumīgas iejaukšanās aktiem civilajā aviācijā."

B. Savienības tiesības. Regula Nr. 300/2008

5. Saskaņā ar 1. pantu ("Mērķi"):

"1. Ar šo regulu ir noteikti kopīgi noteikumi civilās aviācijas aizsardzībai no nelikumīgas iejaukšanās darbībām, kas apdraud civilās aviācijas drošību.

Tā arī ir pamats, lai vienoti interpretētu Čikāgas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 17. pielikumu.

[3] Čikāgā 1944. gada 7. decembrī parakstītā Konvencija par starptautisko civilo aviāciju (Recueil des traités des Nations unies, 15. sējums, Nr. 102; turpmāk tekstā – "Čikāgas konvencija"). Lai gan Eiropas Savienība nav ratificējusi Čikāgas konvenciju, tai ir novērotājas statuss dažās Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (ICAO) struktūrās. Dalībvalstis ir Čikāgas konvencijas līgumslēdzējas valstis un ICAO dalībnieces. Minētās konvencijas 17. pielikums tika pieņemts 1974. gada 22. martā.

2. Panta 1. punktā izklāstīto mērķu sasniegšanas līdzekļi ir šādi:

a) noteikt kopīgus aviācijas drošības noteikumus un kopīgus aviācijas drošības pamatstandartus;

b) paredzēt mehānismus to ievērošanas pārraudzībai."

6. 2. pantā ("Darbības joma") ir noteikts:

"1. Šo regulu piemēro:

a) visās lidostās vai lidostu daļās, kas atrodas kādas dalībvalsts teritorijā un ko neizmanto militārām vajadzībām vien;

b) visi ekspluatanti, arī gaisa pārvadātāji, kas sniedz pakalpojumus a) apakšpunktā minētajās lidostās;

c) visi tiesību subjekti, kas piemēro aviācijas drošības standartus un lidostu teritorijās vai ārpus tām nodrošina preču piegādi un/vai pakalpojumus a) apakšpunktā minētajām lidostām vai izmantojot tādas lidostas.

[..]"

7. Regulas 3. pantā ("Definīcijas") ir norādīts:

"Šajā regulā:

1) "civilā aviācija" ir jebkura civilā gaisakuģa veikta darbība, izņemot tās darbības, kas minētas Čikāgas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 3. pantā un ko veic valsts gaisakuģis;

2) "aviācijas drošība" ir to pasākumu, kā arī cilvēku un materiālo resursu kopums, kuri paredzēti, lai sargātu civilo aviāciju pret nelikumīgas iejaukšanās darbībām, kas apdraud civilās aviācijas drošību;

[..]

8) "pārbaude" ir tehnisku vai citu līdzekļu izmantošana aizliegtu priekšmetu identifikācijai un/vai atklāšanai;

9) "drošības kontrole" ir tādu līdzekļu izmantošana, ar ko var novērst aizliegtu priekšmetu ienešanu;

10) "piekļuves kontrole" ir tādu līdzekļu izmantošana, ar ko var novērst nepiederošu personu vai nepiederošu transportlīdzekļu – vai gan vienu, gan otru – iekļuvi aizliegtās vietās;

[..]".

8. Regulas 4. pantā ("Kopīgi pamatstandarti") ir noteikts:

"1. Kopīgi pamatstandarti civilās aviācijas aizsardzībai pret nelikumīgas iejaukšanās darbībām, kas apdraud civilās aviācijas drošību, ir izklāstīti pielikumā.

Papildu kopīgi pamatstandarti, kas nav paredzēti, šai regulai stājoties spēkā, būtu jāiekļauj pielikumā saskaņā ar Līguma 251. pantā paredzēto procedūru.

2. Vispārējus pasākumus, kas paredzēti, lai grozītu – tos papildinot – 1. punktā minēto kopīgo pamatstandartu nebūtiskus elementus, pieņem saskaņā ar 19. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

Minētie vispārējie pasākumi attiecas uz:

a) atļautām pārbaudes metodēm;

b) priekšmetu kategorijām, ko var aizliegt;

c) piekļuves kontroli, atļauju pamatojumu piekļuvei lidostas kontrolējamās teritorijas daļai un ierobežotas iekļuves drošības zonām;

d) atļautām transportlīdzekļu, gaisakuģu drošības pārbaudes un gaisakuģu pārmeklēšanas metodēm;

e) kritērijiem, lai atzītu trešo valstu drošības standartus par līdzvērtīgiem;

f) noteikumiem, saskaņā ar kuriem pārbauda kravu un pastu vai veic tiem cita veida drošības kontroles, kā arī nosaka vai apstiprina pilnvarotos pārstāvjus, zināmos nosūtītājus un pazīstamos nosūtītājus;

g) noteikumiem, saskaņā ar kuriem pārbauda gaisa pārvadātāja pastu un gaisa pārvadātāja materiālus vai veic ar tiem cita veida drošības kontroli;

h) noteikumiem, saskaņā ar kuriem pārbauda krājumus patērēšanai lidojumā un lidostu krājumus vai veic tiem cita veida drošības kontroles, kā arī nosaka vai apstiprina pilnvarotos piegādātājus un zināmos piegādātājus;

i) kritērijiem, lai noteiktu kritiskās daļas ierobežotas iekļuves drošības zonās;

j) darbinieku pieņemšanas un apmācības metožu kritērijiem;

k) nosacījumiem, saskaņā ar kuriem var piemērot īpašas drošības procedūras vai atbrīvojumus no drošības kontrolēm; un

l) jebkuriem vispārējiem pasākumiem, kas paredzēti, lai grozītu 1. punktā minēto kopīgo pamatstandartu nebūtiskus elementus, tos papildinot, un kas vēl nebija noteikti līdz dienai, kad šī regula stājās spēkā.

Nenovēršamu steidzamu iemeslu dēļ Komisija var piemērot 19. panta 4. punktā paredzēto steidzamības procedūru.

3. Sīki izstrādātus pasākumus 1. punktā minēto kopīgo pamatstandartu un 2. punktā minēto vispārīgo pasākumu īstenošanai izstrādā saskaņā ar 19. panta 2. punktā minēto regulatīvo procedūru.

[..]”

9. Regulas 6. pantā (“Stingrāki pasākumi, ko piemēro dalībvalstis”) teikts:

“1. Dalībvalstis var piemērot stingrākus pasākumus nekā 4. pantā minētie kopīgie pamatstandarti. To darot, tās pieņem lēmumus, pamatojoties uz riska novērtējumu un ievērojot Kopienas tiesību aktus. Šie pasākumi ir atbilstīgi, objektīvi, nediskriminējoši un samērīgi ar risku, kura novēršanai tie ir paredzēti.

[..]”

10. Regulas 9. pantā (“Pilnvarotā iestāde”) noteikts:

“Ja vienā dalībvalstī civilās aviācijas drošības jomā darbojas divas vai vairākas struktūras, attiecīgā dalībvalsts norīko vienu iestādi (turpmāk “pilnvarotā iestāde”), kas ir atbildīga par 4. pantā minēto kopīgo pamatstandartu īstenošanas koordināciju un pārraudzību.”

11. Regulas I pielikumā norādīti “kopīgi pamatstandarti civilās aviācijas aizsardzībai pret nelikumīgas iejaukšanās darbībām (4. pants)”.

C. Beļģijas tiesības

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

12. Saskaņā ar likuma 4. pantu apsardzes uzņēmums ir jebkurš uzņēmums, kas piedāvā vai veic apsardzes darbības vai dēvē sevi par tādu.

13. Saskaņā ar 16. pantu neviena persona nedrīkst piedāvāt apsardzes pakalpojumus vai organizēt iekšējās drošības dienestu bez iepriekš saņemtas Iekšlietu ministrijas atļaujas.

14. Saskaņā ar 76. panta 1. punktu personām, kas veic apsardzes darbības, jābūt Iekšlietu ministrijas izdotām identifikācijas apliecībām.

15. Likuma 208. pantā ir paredzēts, ka ir jābūt inspektoriem, valsts dienestu darbiniekiem, kas uzrauga *LSPP* un tā īstenošanas noteikumu ievērošanu.

16. Saskaņā ar 210. pantu inspektoriem ir uzdots sagatavot aktus par *LSPP* un tā īstenošanas noteikumu pārkāpumiem.

17. Saskaņā ar 216. pantu inspektoriem ir piešķirtas izmeklēšanas pilnvaras vākt informāciju, ko tie uzskata par nepieciešamu, lai nodrošinātu privātās drošības noteikumu ievērošanu.

18. Likuma 236. pantā noteikts, ka sodus par *LSPP* vai tā īstenošanas noteikumu pārkāpumiem var piemērot tikai tām personām, par kurām ir sastādīts pārkāpuma akts.

[4] 2017. gada 2. oktobra Likums, ar ko reglamentē privāto un īpašo drošību (Moniteur belge, 2017. gada 31. oktobris, 96776. lpp.; turpmāk tekstā – “LSPP”).

2. Décret walon du 23 juin 1994[5]

19. Dekrēta 4.*ter* panta 2. punktā ir noteikts:

– Lidostu drošības sabiedrisko pakalpojumu uzdevumus uztic koncesijas sabiedrībām, kas pārvalda lidostas, saskaņā ar koncesijas līgumā un attiecīgajās specifikācijās noteiktajām procedūrām, neskarot šā paša 2. punkta trešās daļas un 3.–5. punkta noteikumus.

– Šā panta vajadzībām drošības uzdevumi ir visi pasākumi un cilvēkresursi un materiālie resursi, kas paredzēti, lai aizsargātu civilo aviāciju pret nelikumīgas iejaukšanās darbībām; aizsardzības uzdevumi ir visi pasākumi un cilvēkresursi un materiālie resursi, kas paredzēti, lai nodrošinātu drošu civilās gaisa satiksmes plūsmu.

– Administrācija ir atbildīga par koncesijas pienācīgas izpildes uzraudzību, jo īpaši attiecībā uz drošības un aizsardzības uzdevumu izpildi. Administrācijas procedūras koncesijas pienācīgas izpildes uzraudzībai ir aprakstītas koncesijas līgumos un attiecīgajās specifikācijās.

20. Saskaņā ar 4.*ter* panta 3. punktu katrai lidostai izveido publisko tiesību akciju sabiedrību, kuras 49 % kapitāla pieder koncesionāram, kas atbild par lidostas ekspluatāciju, un 51 % – Valonijas reģionam (Beļģija). Ekspluatējošais uzņēmums deleģē ar drošību saistītus uzdevumus šai sabiedrībai ar ierobežotu atbildību *Liège Airport Security* (turpmāk tekstā – "*LAS*") attiecībā uz *Liège-Bierset* lidostu.

II. Fakti, tiesvedība un prejudiciālais jautājums

21. Iesniedzējtiesa ir sniegusi šādu faktu kopsavilkumu[6]:

– Valonijas reģions un akciju sabiedrība *Liège Airport* izveidoja publisko tiesību akciju sabiedrību *LAS* drošības uzdevumu veikšanai Valonijas 1994. gada 23. jūnija dekrēta 4.*ter* panta 2. punkta nozīmē.

– Iekšlietu ministrijas pārstāvji 2018. gada 16. martā ieradās Lježas lidostā, lai veiktu pārbaudi par *LSPP* ievērošanu. Veicot šo pārbaudi, tika konstatēts, ka divi darbinieki veic īpašas privātās apsardzes darbības: pirmais darbinieks ar metāla detektora palīdzību kontrolēja pasažieru piekļuvi skrejceļiem, bet otrs darbinieks pārbaudīja kontroles posteņus un to darbiniekus.

– Tika izdoti trīs pārkāpumu akti. Viens pret *LAS* par to, ka tā organizēja iekšējās privātās apsardzes dienestu bez Iekšlietu ministrijas atļaujas (*LSPP* 16. panta 1. punkta pārkāpums), un vēl divi (katram darbiniekam pa vienam) par pakalpojumu sniegšanu bez identifikācijas apliecības (*LSPP* 76. panta 1. punkts).

22. 2020. gada 27. novembrī Iekšlietu ministrija noteica *LAS* naudas sodu 15 000 EUR apmērā. 2021. gada 11. martā tā katram no abiem darbiniekiem noteica naudas sodu 500 EUR apmērā.

[5] Décret wallon relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne (Valonijas 1994. gada 23. jūnija dekrēts par Valonijas reģionā esošo lidostu un lidlauku izveidi un ekspluatāciju, Moniteur belge, 1994. gada 15. jūlijs, 18666. lpp.), redakcijā, kas ratione temporis piemērojama lietas faktiem un kas ieviesta ar 2007. gada 19. decembra dekrētu (Moniteur belge, 2007. gada 31. decembris, 65947. lpp.), turpmāk tekstā – "Valonijas 1994. gada 23. jūnija dekrēts".

[6] Iesniedzējtiesas nolēmuma II daļa.

23. *LAS* pārsūdzēja Iekšlietu ministrijas lēmumus *Tribunal de première instance francophone de Bruxelles* (Briseles frankofonā pirmās instances tiesa, Beļģija), apgalvojot, ka Beļģijā *direction générale du transport aérien* (Gaisa transporta ģenerāldirekcija; turpmāk tekstā – "*DGTA*")[7] bija atbildīgā iestāde par civilās aviācijas drošības kopīgo pamatstandartu īstenošanas koordināciju un pārraudzību Regulas Nr. 300/2008 9. panta izpratnē.

24. *LAS* uzskata, ka, pakļaujot lidostas drošības dienestus Iekšlietu ministrijas kontrolei, Beļģija būtu pārkāpusi Regulas Nr. 300/2008 9. pantu, proti, tā nebūtu ievērojusi minētajā noteikumā ietverto prasību norīkot vienu pilnvaroto iestādi.

25. *LAS* prasību pirmās instances tiesa noraidīja ar 2022. gada 25. februāra spriedumu, pret kuru *LAS* ir iesniegusi kasācijas sūdzību. Tajā tā atkal apgalvo, ka kontrolēt lidostu drošības darbības nav Iekšlietu ministrijas kompetencē.

26. Šajā saistībā *Cour de cassation* (Kasācijas tiesa, Beļģija) uzdod Tiesai šādu prejudiciālu jautājumu:

"Vai [..] Regulas Nr. 300/2008 [..] 9. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka saskaņā ar šo tiesību normu norīkotā pilnvarotā iestāde nodrošina 4. pantā minēto kopīgo pamatstandartu īstenošanas pārraudzību, izslēdzot visas citas iestādes, tikai tad, ja šie standarti izriet no tiesiskā regulējuma, kas īpaši attiecas uz civilās aviācijas drošību?"

III. Tiesvedība Tiesā

27. Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu tika reģistrēts Tiesā 2023. gada 19. decembrī.

28. Rakstveida apsvērumus iesniedza *LAS*, Beļģijas, Francijas un Polijas valdības, kā arī Eiropas Komisija.

29. Tiesas sēdes rīkošana netika uzskatīta par nepieciešamu.

IV. Izvērtējums

A. Strīda priekšmeta noteikšana

30. Saskaņā ar Beļģijas privātās un īpašās apsardzes regulējumu (*LSPP*) jebkuram apsardzes uzņēmumam, kas piedāvā vai veic apsardzes darbības, vai kas sevi dēvē par tādu, ir jāsaņem iepriekšēja atļauja no Iekšlietu ministrijas.

31. *LSPP* arī nosaka, ka personām, kas veic darbības minētā likuma piemērošanas jomā, ir jābūt Iekšlietu ministrijas izsniegtai identifikācijas kartei vai apliecībai.

[7] Ietilpst Valsts federālajā Mobilitātes un transporta dienestā.

32. *LSPP* ir ietverts vispārējs (horizontāls) regulējums, kas piemērojams visiem privātās vai īpašās apsardzes uzņēmumiem [8], konkrēti nenorādot uz lidostā veiktajiem apsardzes un kontroles uzdevumiem vai pakalpojumiem.

33. Valonijas 1994. gada 23. jūnija dekrētā ir sīki izklāstīts lidostu tiesiskais režīms šajā reģionā. Saskaņā ar to:

– Administrācija ir atbildīga par koncesijas pienācīgas izpildes uzraudzību, jo īpaši attiecībā uz drošības un aizsardzības uzdevumu izpildi.

– Lidostu drošības uzdevumus uztic koncesijas sabiedrībām, kas pārvalda lidostas. Katrai lidostai izveido akciju sabiedrību, kuras 49 % kapitāla pieder koncesijas sabiedrībai, kas pārvalda lidostu, un 51 % – Valonijas reģionam. Drošības uzdevumi, kas uzticēti koncesijas sabiedrībai, kura pārvalda lidostu, būtu jādeleģē šai akciju sabiedrībai. Lježas lidostā tā ir *LAS*.

34. Personu kontroli Beļģijas lidostās reglamentē kopīgie pamatstandarti (Regulas Nr. 300/2008 4. panta nozīmē), kuru īstenošanu pārrauga *DGTA*, savukārt privātās apsardzes struktūru vispārējais regulējums ir iekļauts *LSPP*.

35. Tādējādi, pēc *LAS* domām, pastāv kompetenču pārklāšanās, kas neatbilst Regulai Nr. 300/2008, jo apsardzes uzņēmumus un darbiniekus, kas veic privātās apsardzes funkcijas Beļģijas lidostās, var kontrolēt gan *DGTA*, gan Iekšlietu ministrija [9].

36. Komisija, Beļģijas valdība un citas valdības, kas iestājušās prejudiciālā nolēmuma procedūrā, iebilst pret *LAS* argumentu.

37. Ņemot vērā iesniedzējtiesas aprakstītos faktus, es uzskatu, ka strīds ir jāattiecina tikai uz jautājumu par to, vai a) Iekšlietu ministrija saskaņā ar *LSPP* var zināmā mērā kontrolēt no *LAS* pieprasītās atļaujas un tās darbinieku apliecības, vai arī b) šāda kontrole ir vienīgi "pilnvarotās iestādes" (*DGTA*), kas norīkota saskaņā ar Regulas Nr. 300/2008 9. pantu, kompetencē.

38. Nav strīda, ka, lai gan *LAS* ir reģistrēta kā publisko tiesību akciju sabiedrība, uz to attiecas Beļģijas noteikumi, kas piemērojami privātās apsardzes struktūrām.

39. *LAS*, norādījusi, ka ar lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu Tiesu aicina lemt par *LSPP* un Regulas Nr. 300/2008 saderību, piebilst, ka analīze ir jāattiecina arī uz problēmām, kas izriet no "Beļģijas normu hierarhijas, [kurā] reģionālajiem dekrētiem ir tāds pats likumdošanas normu spēks kā federālajiem likumiem" [10]. Pamatojoties uz to, tā apgalvo, ka *LSPP* "nav prioritātes pār Valonijas 1994. gada 23. jūnija dekrētu".

40. Saprotams, ka Tiesai ir jāaprobežojas ar ES tiesību interpretāciju saistībā ar iesniedzējtiesas sniegto tiesisko regulējumu, neiesaistoties tīri nacionāla rakstura strīdos, tādos kā *LAS* ierosinātais.

[8] *LSPP* 3. pantā, definējot privātās un īpašās apsardzes darbības, cita starpā ļoti plaši ir minēta jebkāda veida statiska īpašuma apsardze, sabiedrības novērošana un uzraudzība, lai nodrošinātu drošību un netraucētu pasākumu norisi, kā arī drošības uzturēšanas uzdevumi sabiedrībai pieejamās vai nepieejamās vietās.

[9] *LAS* rakstveida apsvērumu 45. un 46. punkts.

[10] 2024. gada 15. jūlijā iesniegtā *LAS* vēstule, kurā lūgts rīkot tiesas sēdi, lai cita starpā mutiski apspriestu arī šo jautājumu. Tiesa, kā minēts iepriekš, šo lūgumu neapmierināja.

B. Atbilde uz prejudiciālo jautājumu

41. Saskaņā ar Regulas Nr. 300/2008 25. apsvērumu tās mērķis ir "pasargāt civilo aviāciju no nelikumīgas iejaukšanās darbībām un nodrošināt pamatu vienotai Čikāgas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 17. pielikuma interpretācijai".

42. Regulas Nr. 300/2008 1. panta 1. punktā noteikts mērķis nodrošināt "civilās aviācijas [aizsardzību] no nelikumīgas iejaukšanās darbībām, kas apdraud civilās aviācijas drošību". Šo darbību (vai to mēģinājumu) uzskaitījums atrodams iepriekš minētās konvencijas 17. pielikuma 1. nodaļā, kurā ir sniegts piemēru saraksts [11].

43. Saskaņā ar Regulas Nr. 300/2008 3. pantu aviācijas drošība tiek definēta kā "to pasākumu, kā arī cilvēku un materiālo resursu kopums, kuri paredzēti, lai sargātu civilo aviāciju pret nelikumīgas iejaukšanās darbībām, kas apdraud civilās aviācijas drošību", un civilā aviācija tajā definēta kā "jebkura civilā gaisakuģa veikta darbība" [12].

44. Regulas (EK) Nr. 300/2008 1. panta 2. punktā ir precizēti līdzekļi minētās regulas mērķu sasniegšanai. Tie, no vienas puses, tiecas "noteikt kopīgus aviācijas drošības noteikumus un kopīgus aviācijas drošības pamatstandartus" un, no otras puses, "paredzēt mehānismus to ievērošanas pārraudzībai".

45. Regulas Nr. 300/2008 I pielikumā izklāstītie *kopīgie pamatstandarti* attiecas uz divpadsmit konkrētām jomām [13]. Regula arī ļauj pieņemt *papildu kopīgus pamatstandartus*, kas arī iekļaujami regulas pielikumā, un *vispārējus pasākumus*, kas paredzēti, lai grozītu kopīgo pamatstandartu nebūtiskus elementus.

46. Saistībā ar lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu galvenā uzmanība ir jāpievērš Regulas Nr. 300/2008 9. pantam, kura interpretāciju lūdz iesniedzējtiesa. Tā saturs ir ietverts mehānismos, lai panāktu atbilstību pašas regulas būtiskajiem noteikumiem.

47. Regulas Nr. 300/2008 9. pantā ir iekļauti divi noteikumi par "pilnvaroto iestādi", kas koordinē un uzrauga atbilstību kopīgajiem civilās aviācijas drošības pamatstandartiem.

– No vienas puses, tas ļauj dalībvalstij izraudzīties vairākas struktūras, kas veic uzdevumus civilās aviācijas drošības jomā.

– No otras puses, tas paredz dalībvalstīm pienākumu norīkot "vienu iestādi [..], kas ir atbildīga par 4. pantā minēto kopīgo pamatstandartu īstenošanas koordināciju un pārraudzību".

[11] gaisa kuģa nelikumīga sagrābšana lidojuma laikā, gaisa kuģa nelikumīga sagrābšana, tam atrodoties uz zemes, ķīlnieku sagrābšana gaisa kuģī vai lidlaukos, iekļūšana gaisa kuģī ar varu vai nu lidostā, vai aviācijas bāzes teritorijā, ieroča vai bīstamas ierīces, vai noziedzīgiem nolūkiem paredzētas izejvielas ienešana gaisa kuģī vai lidostā, ekspluatācijā esoša gaisa kuģa izmantošana, lai izraisītu nāvi, nopietnus miesas bojājumus vai nopietnu kaitējumu īpašumam vai videi, nepatiesas informācijas sniegšana, lai apdraudētu gaisa kuģa drošību lidojuma laikā vai uz zemes, pasažierus, apkalpi, personālu uz zemes vai sabiedrību kopumā lidostā vai civilās aviācijas bāzē.

[12] Čikāgas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 3. pantā minētās valsts gaisa kuģu darbības nav ietvertas.

[13] Minētās divpadsmit jomas ir šādas: 1) lidostu drošība; 2) norobežotas lidostu zonas; 3) gaisakuģu drošība; 4) pasažieri un rokas bagāža; 5) reģistrētā bagāža; 6) krava un pasts; 7) gaisa pārvadātāja pasts un gaisa pārvadātāja materiāli; 8) krājumi patērēšanai lidojumā; 9) lidostu krājumi; 10) drošības pasākumi lidojuma laikā; 11) personāla pieņemšana un apmācība; 12) drošības iekārtas. Saskaņā ar Regulas Nr. 300/2008 4. panta 2. un 3. punktu tika pieņemta Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2015/1998 (2015. gada 5. novembris), ar ko nosaka sīki izstrādātus pasākumus kopīgu pamatstandartu īstenošanai aviācijas drošības jomā (OV 2015, L 299, 1. lpp.).

48. Raugoties burtiski, Regulas Nr. 300/2008 9. pants nepārprotami pieļauj dažādas struktūras, kas veic uzdevumus civilās aviācijas drošības jomā. Neatkarīgi no tā, vai pastāv vairāk nekā viena iestāde, dalībvalstij jebkurā gadījumā ir jānorīko viena iestāde, kas atbild par 4. pantā minēto kopīgo pamatstandartu īstenošanas *koordināciju un pārraudzību*.

49. Normatīvais konteksts arī norāda uz pieļaujamu struktūru daudzveidību, kuru darbību koordinē un uzrauga pilnvarotā iestāde. Tas ir atspoguļots Regulas Nr. 300/2008 12. apsvērumā.

50. Tāpēc saskaņā ar Regulas Nr. 300/2008 9. pantu par kopīgo pamatstandartu īstenošanas "koordinācijas un pārraudzības" uzdevumu veikšanu ir atbildīga viena katras dalībvalsts norīkotā pilnvarotā iestāde. Ne mazāk, bet arī ne vairāk (ja vien, kā es tūlīt teikšu, dalībvalsts šādai iestādei neuztic citas funkcijas).

51. Regulas Nr. 300/2008 9. pants nenozīmē, ka šai iestādei būtu jāpiešķir papildu funkcijas (piemēram, izpildfunkcijas vai pārbaudes funkcijas), izņemot to, ka tā koordinē un pārrauga citu struktūru darbību, kurām dalībvalsts uzticējusi civilās aviācijas drošības uzdevumus.

52. Pretējs viedoklis nozīmētu izveidot sava veida "augstāko iestādi" un dublēt vai pat aizstāt citu specializētu valsts iestāžu kompetenci [14].

53. Lidostās var sastapt daudzu tādu publisko struktūru vai iestāžu darbības, uz kurām attiecas to nozaru darbības noteikumi. Atkārtoju, nekas neliedz dalībvalstīm uzticēt tām konkrētus uzdevumus, tostarp lidostu drošības jomā, par kuru koordinēšanu un pārraudzību būs atbildīga "pilnvarotā iestāde", ja tiks piemēroti Regulas Nr. 300/2008 4. pantā minētie kopīgie pamatstandarti.

54. Regulas Nr. 300/2008 darbības joma patiešām ir ļoti plaša: saskaņā ar tās sesto apsvērumu un 2. panta 1. punktu tā attiecas uz lidostām, kas kādas dalībvalsts teritorijā apkalpo civilo aviāciju, uz ekspluatantiem, kas sniedz pakalpojumus šādās lidostās, un uz tiesību subjektiem, kas šādām lidostām vai ar šādu lidostu starpniecību nodrošina preču piegādi un/vai pakalpojumu.

55. Loģiski, ka, ņemot vērā šo plašo materiālo piemērošanas jomu, Regula Nr. 300/2008 aprobežojas ar pamatprincipu noteikšanu "tam, kas jādara, lai aizsargātu civilo aviāciju pret nelikumīgu iejaukšanos, neiedziļinoties minēto pamatprincipu īstenošanas tehniskajos un procedūras aspektos" [15].

56. Tāpat:

– Regulas Nr. 300/2008 1. pantā saistībā ar 4. pantu tikai norādīts uz mērķi noteikt kopīgus pamatstandartus aviācijas drošības jomā. To īstenošanas tehniskie un procesuālie aspekti ir atstāti valsts likumdevēja ziņā, un Regulā Nr. 300/2008 nav paredzētas visas aviācijas drošības sistēmas organizācijas detaļas.

– Regulas Nr. 300/2008 6. pants paredz, ka dalībvalstis var piemērot stingrākus pasākumus nekā 4. pantā minētie kopīgie pamatstandarti.

[14] Polijas valdības rakstveida apsvērumu 17. un 18. punkts.

[15] Regulas Nr. 300/2008 5. apsvērums, kurā uzsvērts, ka "drošības pasākumu un procedūru pieņemšanā vajadzīga lielāka elastība, lai ņemtu vērā jauno riska novērtējumu prasības un nodrošinātu jaunu tehnoloģiju ieviešanu".

– Regulas Nr. 300/2008 10. pantā noteikts, ka valsts civilās aviācijas drošības programmā definē pienākumus 4. pantā minēto kopīgo pamatstandartu īstenošanai.

57. Saskaņā ar Tiesas rīcībā esošo informāciju *LAS* un tās darbinieku veiktie drošības uzdevumi atbilst vienam no Regulas Nr. 300/2008 4. pantā un I pielikumā paredzētajiem kopīgajiem pamatstandartiem.

58. Tomēr tas nenozīmē, ka "pilnvarotā iestāde", kas norīkota saskaņā ar Regulas Nr. 300/2008 9. pantu, uzņemas *visas* funkcijas, kas saistītas ar privāto apsardzes uzņēmumu un to darbinieku darbību. Kā jau minēju, šis pants nepārprotami paredz, ka šādas iestādes pilnvaras attiecas tikai uz kopīgo pamatstandartu īstenošanas koordinēšanu un pārraudzību.

59. Protams, dalībvalstij ir tiesības šīm kompetencēm pievienot citas kompetences, un tādējādi Regulas Nr. 300/2008 9. pantā minētā iestāde veiktu funkcijas, kas pārsniedz minētajā normā noteiktās. Šādā scenārijā valsts noteikumi, nevis Regula Nr. 300/2008, noteiks, kas un kā veic šīs funkcijas.

60. Tiesai ir jāinterpretē Regula Nr. 300/2008, nevis valstu noteikumi. Tās kompetencē nav arī lemt par katras dalībvalsts iekšējo kompetences sadalījumu šajā jomā. Tas, kuras iestādes vai struktūras dažādos valsts un reģionālajos līmeņos uzņemas vienas vai otras pilnvaras (ievērojot Regulas Nr. 300/2008 9. pantā minētās iestādes koordinācijas un pārraudzības pilnvaras), ir jāizlemj iesniedzējtiesai.

61. Konkrēti, nekas Regulā Nr. 300/2008 neliedz Beļģijai uzdot Iekšlietu ministrijai pārbaudīt, vai privātās apsardzes struktūrām ir valsts nozaru tiesību aktos noteiktās atļaujas un vai šo struktūru darbiniekiem ir nepieciešamās apliecības, ko izsniegusi minētā ministrija.

62. Savos rakstveida apsvērumos *LAS*[16] salīdzina Iekšlietu ministrijas īstenotās pilnvaras un *DGTA* uzticētos koordinācijas un pārraudzības uzdevumus, lai paustu viedokli, ka pastāv pretrunas starp *LSPP* režīmu un Regulas Nr. 300/2008 9. pantu.

63. Manuprāt, abas pilnvaras nav līdzvērtīgas un nav arī pretrunā.

– Iekšlietu ministrijas veiktie pasākumi tādā gadījumā kā šis attiecas tikai uz vispārīgo nosacījumu pārbaudi, kas jāievēro visām privātās apsardzes struktūrām Beļģijā neatkarīgi no to konkrētās darbības jomas.

– Saskaņā ar Regulas Nr. 300/2008 9. pantu norīkotās iestādes (*DGTA*) pienākumi attiecas tikai uz regulas 4. pantā minēto kopīgo pamatstandartu piemērošanas koordinēšanu un pārraudzību. Attiecībā uz privātās apsardzes struktūrām, kas sniedz pakalpojumus lidostās, *DGTA* nav atbildīga par vispārējo atļauju piešķiršanu, kas saskaņā ar valsts tiesību aktiem ir nepieciešamas visām šīm struktūrām.

64. Tāpēc es piekrītu Komisijai un visām šajā tiesvedībā iesaistītajām valdībām, ka Iekšlietu ministrijai uzticētajai privātās apsardzes struktūru kontrolei saskaņā ar iepriekš izklāstītajiem noteikumiem nevajadzētu ietekmēt saskaņā ar Regulas Nr. 300/2008 9. pantu norīkotās iestādes pārraudzības un koordinācijas funkcijas.

[16] 56., 87., 101. un 102. punkts.

65. Kā izriet no iesniedzējtiesas nolēmuma un no prejudiciālā nolēmuma tiesvedības norises, atbilstoši *LSPP* Iekšlietu ministrija pārbauda privātās apsardzes noteikumu – kuru ievērošana ir obligāts nosacījums šīs darbības veikšanai – ievērošanu.

66. Lai veiktu privātās apsardzes uzdevumus, ir nepieciešama Iekšlietu ministrijas atļauja, kas ir obligāts (un iepriekšējs) nosacījums, neatkarīgi no teritorijas, kurā privātās struktūras veic šos uzdevumus. No šāda viedokļa raugoties, nav nozīmes, vai tā ir lidosta vai jebkura cita ēka, valsts vai privāta.

67. Pārbaudīt, vai konkrētajā gadījumā tiek ievēroti noteikumi, kas reglamentē privātās apsardzes struktūrām nepieciešamās atļaujas vai to darbinieku apliecības, ir uzdevums, kas, ja valsts tiesību aktos nav noteikts citādi, var būt nozares iestādes (šajā gadījumā – Iekšlietu ministrijas), nevis obligāti Regulas Nr. 300/2008 9. pantā minētās iestādes kompetencē.

68. Uzsveru, ka šajā nolūkā nav nozīmes tam, vai privātās apsardzes struktūras darbojas lidostā vai jebkurā citā vidē: šis apstāklis nemaina atļauju izsniegšanas režīmu, kas uz tām attiecas. Šo režīmu nosaka valsts likumdevējs, ņemot vērā katras dalībvalsts kompetences sadales sistēmu starp tās (valsts vai reģionālajām) struktūrām vai iestādēm.

69. Iekšlietu ministrijas veiktās pārbaudes mērķis nebija pārbaudīt, vai šajā gadījumā *LAS* un tās darbinieki lidostas drošības uzraudzības funkcijas veica pareizi pēc būtības: tās mērķis bija tikai pārbaudīt, vai *LAS* un tās darbiniekiem bija šo funkciju veikšanai prasītā (iepriekšēja un obligāta) atļauja un apliecības.

70. Īsi sakot, es uzskatu, ka kontrole, ko veic tāda iestāde kā Iekšlietu ministrija, nekādā veidā neietekmē Regulas Nr. 300/2008 9. panta noteikumus, kā arī neierobežo tajā noteiktās "pilnvarotās iestādes" koordinācijas un pārraudzības pilnvaras.

V. Secinājumi

71. Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, iesaku Tiesai atbildēt *Cour de cassation* (Kasācijas tiesa, Beļģija) šādi:

Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 300/2008 (2008. gada 11. marts) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 2320/2002 9. pants

jāinterpretē tādējādi, ka

tas pieļauj, ka kontroli attiecībā uz to, kā tiek ievēroti noteikumi, kas reglamentē privātās apsardzes struktūras attiecībā uz šīm struktūrām nepieciešamajām atļaujām un to darbinieku apliecībām saskaņā ar valsts tiesību aktiem, veic iestāde, kas nav "pilnvarotā iestāde", kura ir norīkota kā atbildīga par Regulas Nr. 300/2008 4. pantā minēto kopīgo pamatstandartu īstenošanas koordināciju un pārraudzību.

Šajā nolūkā nav nozīmes tam, ka privātās apsardzes struktūras sniedz pakalpojumus lidostā.