CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
DOMNUL MANUEL CAMPOS SÁNCHEZ-BORDONA
prezentate la 30 ianuarie 2025[1]

Cauza C-783/23

Liège Airport Security
împotriva
État belge, reprezentat de ministre de l'Intérieur

[cerere de decizie preliminară formulată de Cour de cassation (Curtea de Casație, Belgia)]

„Trimitere preliminară – Regulamentul (CE) nr. 300/2008 – Transport – Transport aerian – Securitatea aviației civile – Articolul 4 și anexa I – Standarde de bază comune – Articolul 9 – Autoritatea competentă responsabilă cu coordonarea și monitorizarea aplicării standardelor de bază comune – Competențe de control ale autorităților naționale asupra serviciilor private de securitate furnizate într-un aeroport – Întindere"

1. Ministère de l'Intérieur (Service Public Fédéral Intérieur) [Ministerul de Interne (Serviciul Public Federal de Interne), Belgia] a sancționat societatea însărcinată cu securitatea pe aeroportul din Liège (Belgia) și pe doi dintre angajații acesteia pentru motivul că societatea nu dispunea de autorizația cerută de lege, iar angajații de legitimația pe care ar fi trebuit să o solicite ministerului menționat.

2. Fiind sesizată cu recursul introdus împotriva acestor sancțiuni, instanța de trimitere, care este instanța de ultim grad de jurisdicție, adresează Curții o întrebare preliminară privind interpretarea articolului 9 din Regulamentul (CE) nr. 300/2008[2]. Aceasta dorește să se stabilească în special dacă competența atribuită autorității desemnate în temeiul dispoziției menționate exclude o intervenție precum cea din speță a Ministerului de Interne.

[1] Limba originală: spaniola.

[2] Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2008 privind norme comune în domeniul securității aviației civile și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2320/2002 (JO 2008, L 97, p. 72), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) nr. 18/2010 al Comisiei din 8 ianuarie 2010 (JO 2010, L 7, p. 3).

I. Cadrul juridic

A. Dreptul internațional. Anexa 17 la Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944[3]

3. Capitolul 1 („Definiții”) prevede:

„Acte de intervenție ilicită. Acte sau tentative de natură să pună în pericol securitatea aviației civile, inclusiv, dar fără a se limita la, următoarele:

– capturarea ilicită a aeronavelor,

– distrugerea unei aeronave în serviciu,

– luarea de ostateci la bordul aeronavelor sau pe aerodromuri,

– pătrunderea cu forța la bordul unei aeronave, pe un aeroport sau în incinta unei instalații aeronautice,

– introducerea la bordul unei aeronave sau pe un aeroport de arme sau dispozitive (ori substanțe) periculoase în scopuri infracționale,

– utilizarea unei aeronave în serviciu cu scopul de a provoca moartea, vătămări corporale grave sau daune grave proprietății sau mediului,

– comunicarea de informații false de natură să pună în pericol siguranța unei aeronave în zbor sau la sol, siguranța pasagerilor, a echipajului, a personalului de la sol și a publicului pe un aeroport sau în incinta unei instalații de aviație civilă.

[…]”

4. În conformitate cu capitolul 2 punctul 2.1.1:

„Statele contractante au ca obiectiv principal siguranța pasagerilor, a echipajelor, a personalului de la sol și a publicului larg în toate aspectele legate de protecția împotriva actelor de intervenție ilicită în aviația civilă.”

B. Dreptul Uniunii. Regulamentul nr. 300/2008

5. Potrivit articolului 1 („Obiective”):

„(1) Prezentul regulament stabilește norme comune pentru protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită care pun în pericol securitatea aviației civile.

[3] Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944 (Colecția de Tratate a Națiunilor Unite, vol. 15, nr. 102; denumită în continuare „Convenția de la Chicago”). În pofida faptului că nu a ratificat Convenția de la Chicago, Uniunea Europeană are statutul de observator în cadrul anumitor organisme ale Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI). Statele membre sunt state contractante la Convenția de la Chicago și membre ale OACI. Anexa 17 la această Convenție a fost semnată la 22 martie 1974.

De asemenea, acesta oferă baza unei interpretări comune a anexei 17 la Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională.

(2) Mijloacele pentru realizarea obiectivelor stabilite la alineatul (1) sunt următoarele:

(a) stabilirea unor norme comune și a unor standarde de bază comune privind securitatea aeronautică;

(b) mecanismele de monitorizare a respectării acestora.”

6. Articolul 2 („Domeniul de aplicare”) prevede:

„(1) Prezentul regulament se aplică:

(a) tuturor aeroporturilor sau părților din aeroporturi situate pe teritoriul unui stat membru care nu sunt folosite exclusiv în scopuri militare;

(b) tuturor operatorilor, inclusiv transportatorilor aerieni, care furnizează servicii în aeroporturile menționate la litera (a);

(c) tuturor entităților care aplică standardele de securitate aeronautică, care funcționează în spațiile situate în interiorul sau în exteriorul zonelor aparținând aeroporturilor și furnizează bunuri și/sau servicii aeroporturilor menționate la litera (a) sau prin intermediul acestora.

[…]”

7. Articolul 3 („Definiții”) prevede:

„În înțelesul prezentului regulament:

1. «aviație civilă» înseamnă orice operațiune de transport aerian efectuată de o aeronavă civilă, excluzând operațiunile efectuate de o aeronavă de stat menționată la articolul 3 din Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională;

2. «securitate aeronautică» înseamnă combinarea măsurilor și resurselor umane și materiale, menite să protejeze aviația civilă împotriva actelor de intervenție ilicită care pun în pericol securitatea aviației civile;

[…]

8. «control de securitate» înseamnă aplicarea unor mijloace tehnice sau de altă natură cu scopul de a identifica și/sau detecta articolele interzise;

9. «măsură de securitate» înseamnă aplicarea de mijloace prin care se poate preveni introducerea unor articole interzise;

10. «controlul accesului» înseamnă aplicarea de mijloace prin care se poate preveni intrarea unor persoane și/sau vehicule neautorizate ori a ambelor;

[…]”

8. Articolul 4 („Standarde de bază comune”) prevede:

„(1) Standardele de bază comune pentru protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită, care pun în pericol securitatea aviației civile, figurează în anexă.

Alte standarde de bază comune, care nu au fost prevăzute până la data intrării în vigoare a prezentului regulament, trebuie adăugate la anexă în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat.

(2) Măsurile generale, destinate să modifice elemente neesențiale ale standardelor de bază comune menționate la alineatul (1), prin completarea acestora, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 19 alineatul (3).

Aceste măsuri generale vizează:

(a) metodele de control de securitate;

(b) categoriile de articole care pot fi interzise;

(c) în ceea ce privește controlul accesului, motivele pentru acordarea accesului în zona de operațiuni aeriene și în zonele de securitate cu acces restricționat;

(d) metodele permise pentru controlul vehiculelor, controalele și examinările de securitate ale aeronavei;

(e) criteriile de recunoaștere a echivalenței standardelor de securitate ale țărilor terțe;

(f) condițiile în care mărfurile și poșta sunt supuse controlului de securitate sau altor măsuri de securitate, precum și procesul de aprobare sau desemnare a agenților abilitați, a expeditorilor cunoscuți și a expeditorilor cu cont;

(g) condițiile în care poșta transportatorului aerian și materialele transportatorului aerian sunt supuse controlului de securitate sau altor măsuri de securitate;

(h) condițiile în care proviziile de bord și proviziile de aeroport sunt supuse controlului de securitate sau altor măsuri de securitate, precum și procesul de aprobare sau desemnare a furnizorilor reglementați și a furnizorilor cunoscuți;

(i) criteriile de definire a părților critice din zonele de securitate cu acces restricționat;

(j) criteriile de recrutare a personalului și metodele de instruire;

(k) condițiile în care pot fi aplicare proceduri speciale de securitate sau derogări de la măsurile de securitate și

(l) orice măsuri generale menite să modifice prin completare elemente neesențiale ale standardelor de bază comune menționate la alineatul (1) și care nu sunt prevăzute la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

Din motive imperioase de urgență, Comisia poate recurge la procedura de urgență menționată la articolul 19 alineatul (4).

(3) Măsurile detaliate privind punerea în aplicare a standardelor de bază comune menționate la alineatul (1) și măsurile generale prevăzute la alineatul (2) se stabilesc în conformitate cu procedura de reglementare prevăzută la articolul 19 alineatul (2).

[…]”

9. Articolul 6 („Aplicarea unor măsuri mai stricte de către statele membre”) prevede:

„(1) Statele membre pot să aplice măsuri mai stricte decât standardele de bază comune menționate la articolul 4. În acest caz, acestea acționează pe baza unei evaluări a riscului și în conformitate cu dreptul comunitar. Măsurile mai stricte sunt pertinente, obiective, nediscriminatorii și proporționale cu riscurile avute în vedere.

[…]”

10. Articolul 9 („Autoritatea competentă”) prevede:

„În cazul în care, în cadrul unui același stat membru, două sau mai multe organisme au ca obiect de activitate securitatea aviației civile, statul membru respectiv desemnează o autoritate unică (denumită în cele ce urmează «autoritatea competentă») responsabilă cu coordonarea și monitorizarea aplicării standardelor de bază comune menționate la articolul 4.”

11. Anexa I detaliază „Standardele de bază comune pentru protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită (articolul 4)”.

C. Dreptul belgian

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

12. Potrivit articolului 4, o societate de securitate este orice societate care oferă sau desfășoară activități de pază sau care își face publicitate ca atare.

13. Potrivit articolului 16, nimeni nu poate să ofere servicii de securitate sau să organizeze un serviciu intern de securitate decât dacă a fost autorizat în prealabil de Ministerul de Interne.

14. Articolul 76 primul paragraf prevede că persoanele care îndeplinesc sarcini de securitate trebuie să dețină un card de identificare eliberat de Ministerul de Interne.

15. Articolul 208 stipulează că monitorizarea respectării LSPP și a normelor de punere în aplicare a acesteia este asigurată de inspectori, care sunt funcționari publici.

16. Articolul 210 însărcinează inspectorii cu întocmirea proceselor-verbale de contravenție pentru încălcarea LSPP și a normelor de punere în aplicare a acesteia.

[4] Legea din 2 octombrie 2017 privind securitatea privată și particulară (Moniteur belge din 31 octombrie 2017, p. 96776, denumită în continuare „LSPP”).

17. Articolul 216 conferă inspectorilor competențe de investigare pentru a colecta informațiile pe care le consideră necesare în scopul garantării respectării normelor privind securitatea privată.

18. Articolul 236 prevede că pot fi impuse sancțiuni pentru încălcarea LSPP sau a normelor de punere în aplicare a acesteia doar în cazul persoanelor care fac obiectul unui proces-verbal de contravenție.

2. Décret walon du 23 juin 1994[5]

19. Articolul 4*ter* alineatul 2 prevede:

– sarcinile de serviciu public de securitate aeroportuară sunt încredințate societăților cărora le-a fost concesionată exploatarea aeroporturilor în conformitate cu modalitățile prevăzute în contractul de concesiune și în caietul de sarcini aferent, fără a aduce atingere dispozițiilor alineatului 2 al treilea paragraf și dispozițiilor alineatelor 3-5;

– în sensul acestui articol, sarcini de securitate înseamnă ansamblul de măsuri, precum și de resurse umane și materiale menite să protejeze aviația civilă împotriva actelor de intervenție ilicită; sarcini de siguranță înseamnă ansamblul de măsuri, precum și de resurse umane și materiale menite să asigure desfășurarea în condiții de siguranță a traficului aerian civil;

– administrația este responsabilă cu monitorizarea executării corespunzătoare a concesiunii, în special în ceea ce privește executarea sarcinilor de securitate și siguranță. Procedurile administrative de monitorizare a executării corespunzătoare a concesiunii sunt descrise în contractele de concesiune și în caietele de sarcini aferente.

20. Articolul 4*ter* alineatul 3 prevede că, pentru fiecare aeroport în parte, se înființează o societate publică pe acțiuni, al cărei capital este deținut în proporție de 49 % de societatea care deține concesiunea pentru exploatarea aeroportului și în proporție de 51 % de Regiunea Valonă (Belgia). Societatea însărcinată cu exploatarea deleagă sarcinile de securitate acestei societăți pe acțiuni, și anume, în cazul aeroportului Liège-Bierset, societății Liège Airport-Security (denumită în continuare „LAS”).

II. Situația de fapt, litigiul și întrebarea preliminară

21. Situația de fapt este expusă pe scurt de instanța de trimitere[6] după cum urmează:

– Regiunea Valonă și societatea pe acțiuni Liège Airport au înființat societatea publică pe acțiuni LAS în scopul asigurării sarcinilor de securitate în sensul articolului 4*ter* alineatul 2 din Decretul valon din 23 iunie 1994;

– la 16 martie 2018, agenți ai Ministerului de Interne s-au prezentat pe aeroportul din Liège pentru a efectua un control privind respectarea LSPP. Cu ocazia acestui control, au constatat

[5] Décret walon du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne (Decretul valon din 23 iunie 1994 privind crearea și exploatarea aeroporturilor și aerodromurilor situate în Regiunea Valonă, denumit în continuare „Decretul valon din 23 iunie 1994”) (Moniteur belge din 15 iulie 1994, p. 18666), în versiunea aplicabilă ratione temporis faptelor, astfel cum a fost modificat prin Decretul din 19 decembrie 2007 (Moniteur belge din 31 decembrie 2007, p. 65947) (denumit în continuare Decretul valon din 23 iunie 1994).

[6] Secțiunea II din decizia de trimitere.

că doi angajați desfășurau activități specifice de pază privată: primul angajat controla accesul pasagerilor pe piste cu ajutorul unui detector de metale, iar al doilea a declarat că inspecta posturile și agenții de control;

– au fost întocmite trei procese-verbale de contravenție, unul i-a fost întocmit societății LAS pentru faptul că a organizat un serviciu intern de pază privată fără să fi fost autorizată de Ministerul de Interne (încălcarea articolului 16 alineatul 1 din LSPP) și alte două, câte unul fiecărui angajat, pentru faptul că au prestat servicii fără a deține un card de identificare (articolul 76 alineatul 1 din LSPP).

22. La 27 noiembrie 2020, Ministerul de Interne a aplicat LAS o amendă de 15 000 de euro, iar la 11 martie 2021 a aplicat fiecăruia dintre cei doi angajați o amendă de 500 de euro.

23. LAS a contestat deciziile Ministerului de Interne la tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Tribunalul de Primă Instanță francofon din Bruxelles, Belgia), susținând că, în Belgia, direction générale du transport aérien (Direcția Generală de Transport Aerian, denumită în continuare „DGTA”)[7] era autoritatea responsabilă cu coordonarea și monitorizarea aplicării standardelor de bază comune în domeniul securității aviației civile, în sensul articolului 9 din Regulamentul nr. 300/2008.

24. În opinia LAS, prin plasarea serviciilor de securitate ale unui aeroport sub controlul Ministerului de Interne, Belgia a încălcat articolul 9 din Regulamentul nr. 300/2008, și anume nu a respectat cerința (prevăzută în această dispoziție) de a desemna o autoritate competentă unică.

25. Acțiunea introdusă de LAS a fost respinsă de tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Tribunalul de Primă Instanță francofon din Bruxelles) prin hotărârea din 25 februarie 2022, împotriva căreia LAS a formulat recurs. În cadrul acestuia, LAS invocă din nou lipsa de competență a Ministerului de Interne pentru a controla activitățile de securitate aeroportuară.

26. În acest context, Cour de cassation (Curtea de Casație, Belgia) sesizează Curtea cu următoarea întrebare preliminară:

„Articolul 9 din Regulamentul [nr. 300/2008] trebuie interpretat în sensul că autoritatea competentă desemnată în temeiul acestei dispoziții asigură monitorizarea aplicării standardelor de bază comune menționate la articolul 4, cu excluderea oricărei alte autorități, numai atunci când aceste standarde rezultă dintr-o reglementare specifică securității aviației civile?”

III. Procedura în fața Curții

27. Cererea de decizie preliminară a fost înregistrată la Curte la 19 decembrie 2023.

28. Au prezentat observații scrise LAS, guvernele belgian, francez și polonez, precum și Comisia Europeană.

29. Nu s-a considerat necesară organizarea unei ședințe.

[7] Din cadrul Serviciului Public Federal Mobilitate și Transporturi.

IV. Apreciere

A. Delimitarea litigiului

30. Legislația care reglementează securitatea privată și particulară în Belgia (LSPP) prevede obligația ca orice societate de securitate care oferă sau desfășoară activități de pază sau care își face publicitate ca atare să fie autorizată în prealabil de Ministerul de Interne.

31. LSPP impune de asemenea obligația ca persoanele însărcinate cu desfășurarea activităților care intră în domeniul de aplicare al acestei legi să dețină un card de identificare sau o legitimație eliberată de Ministerul de Interne.

32. LSPP conține o reglementare generală (orizontală) aplicabilă tuturor societăților de securitate privată sau particulară [8], fără a se referi în mod specific la sarcinile sau serviciile de pază și control furnizate pe un aeroport.

33. Decretul valon din 23 iunie 1994 detaliază regimul juridic al aeroporturilor din această regiune. În temeiul acestuia:

– administrația este responsabilă cu controlul executării corespunzătoare a concesiunii, în special în ceea ce privește executarea sarcinilor de securitate și siguranță;

– sarcinile de securitate aeroportuară sunt încredințate societăților cărora le-a fost concesionată exploatarea aeroporturilor. Pentru fiecare aeroport în parte se creează o societate pe acțiuni al cărei capital este deținut în proporție de 49 % de societatea care deține concesiunea pentru exploatarea aeroportului și în proporție de 51 % de Regiunea Valonă. Sarcinile privind securitatea, încredințate societății care deține concesiunea pentru exploatarea aeroportului, trebuie delegate respectivei societăți pe acțiuni. În cazul aeroportului din Liège, este vorba despre LAS.

34. Controlul persoanelor pe aeroporturile belgiene este supus standardelor de bază comune (în sensul articolului 4 din Regulamentul nr. 300/2008), a căror monitorizare intră în sarcina DGTA, în timp ce reglementarea generală a societăților de securitate privată este cuprinsă în LSPP.

35. În opinia LAS, acest lucru conduce la o suprapunere a competențelor care nu este conformă cu Regulamentul nr. 300/2008, întrucât agenții de securitate care desfășoară activități de pază privată pe aeroporturile belgiene pot fi inspectați atât de DGTA, cât și de Ministerul de Interne [9].

36. Comisia, guvernul belgian, precum și celelalte guverne care au participat la procedura preliminară nu sunt de acord cu teza susținută de LAS.

[8] Pentru definirea activităților de securitate privată și particulară, articolul 3 din LSPP se referă, printre altele și într-un sens foarte larg, la orice formă de pază statică a bunurilor, la paza și supravegherea publicului pentru a asigura securitatea și buna desfășurare a evenimentelor, precum și la sarcinile de menținere a securității în locurile accesibile sau nu publicului.

[9] Punctele 45 și 46 din observațiile scrise ale LAS.

37. Ținând seama de faptele expuse de instanța de trimitere, considerăm că litigiul trebuie să se axeze pe stabilirea aspectului: a) dacă Ministerul de Interne poate exercita, în temeiul LSPP, un anumit grad de control asupra autorizației impuse LAS și asupra legitimațiilor angajaților acesteia sau b) dacă acest control este responsabilitatea exclusivă a „autorității competente" (DGTA) desemnate în conformitate cu articolul 9 din Regulamentul nr. 300/2008.

38. Nu este în discuție faptul că LAS, deși a fost înființată ca societate publică pe acțiuni, este supusă legislației belgiene aplicabile societăților de securitate privată.

39. După ce a afirmat că trimiterea preliminară invită Curtea să se pronunțe cu privire la compatibilitatea dintre LSPP și Regulamentul nr. 300/2008, LAS a adăugat că analiza ar trebui extinsă asupra problemelor ce rezultă din „ierarhia belgiană a normelor, [în care] decretele regionale au statutul de dispoziții legale de același rang cu legile federale" [10]. Pornind de la această premisă, LAS susține că LSPP „nu prevalează asupra Decretului valon din 23 iunie 1994".

40. Este lesne de înțeles faptul că Curtea trebuie să se limiteze la interpretarea dreptului Uniunii în raport cu cadrul juridic expus de instanța de trimitere, fără a intra în polemici pur naționale precum cea evocată de LAS.

B. Răspunsul la întrebarea preliminară

41. Potrivit considerentului (25) al Regulamentului nr. 300/2008, acesta are drept obiectiv „protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită și oferirea unei baze pentru interpretarea comună a anexei 17 la Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională".

42. Articolul 1 alineatul (1) din Regulamentul nr. 300/2008 consacră obiectivul privind „protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită care pun în pericol securitatea aviației civile". Capitolul 1 al anexei 17 la Convenția menționată conține o listă în care sunt enumerate astfel de acte (sau de tentative) [11].

43. Potrivit articolului 3 din Regulamentul nr. 300/2008, securitate aeronautică este definită drept „combinarea măsurilor și resurselor umane și materiale, menite să protejeze aviația civilă împotriva actelor de intervenție ilicită care pun în pericol securitatea aviației civile", aceasta însemnând „orice operațiune de transport aerian efectuată de o aeronavă civilă" [12].

44. Articolul 1 alineatul (2) din Regulamentul nr. 300/2008 concretizează mijloacele pentru realizarea obiectivelor acestui regulament. Este vorba, pe de o parte, despre „stabilirea unor norme comune și a unor standarde de bază comune privind securitatea aeronautică" și, pe de altă parte, despre „mecanismele de monitorizare a respectării acestora".

[10] Memoriul LAS depus la 15 iulie 2024, în care solicită organizarea unei ședințe pentru a dezbate oral, printre altele, această problemă. Astfel cum am indicat, Curtea a respins această cerere.

[11] Capturarea ilicită a aeronavelor, distrugerea unei aeronave în serviciu, luarea de ostatici la bordul aeronavelor sau pe aerodromuri, pătrunderea cu forța la bordul unei aeronave, pe un aeroport sau în incinta unei instalații aeronautice, introducerea la bordul unei aeronave sau pe un aeroport de arme sau dispozitive (ori substanțe) periculoase în scopuri infracționale, utilizarea unei aeronave în serviciu cu scopul de a provoca moartea, vătămări corporale grave sau daune grave proprietății sau mediului, comunicarea de informații false de natură să pună în pericol siguranța unei aeronave în zbor sau la sol, siguranța pasagerilor, a echipajului, a personalului de la sol și a publicului pe un aeroport sau în incinta unei instalații de aviație civilă.

[12] Sunt excluse operațiunile efectuate de o aeronavă de stat menționată la articolul 3 din Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională.

45. *Standardele de bază comune* reglementate în anexa I la Regulamentul nr. 300/2008 vizează douăsprezece domenii specifice [13]. Regulamentul permite, în plus, adoptarea *altor standarde de bază*, care să figureze de asemenea în anexa la regulament, precum și adoptarea de *măsuri generale* menite să modifice elemente neesențiale ale standardelor de bază comune.

46. În ceea ce privește prezenta trimitere preliminară, atenția trebuie să se concentreze pe articolul 9 din Regulamentul nr. 300/2008, a cărui interpretare este solicitată de instanța de trimitere. Conținutul acestuia se încadrează în mecanismele pentru îndeplinirea dispozițiilor de fond ale regulamentului.

47. Articolul 9 din Regulamentul nr. 300/2008 cuprinde două dispoziții privind „autoritatea competentă” cu coordonarea și monitorizarea aplicării standardelor de bază comune privind securitatea aviației civile:

– pe de o parte, permite ca un stat membru să dispună de mai multe organisme care au ca obiect de activitate securitatea aviației civile;

– pe de altă parte, impune statelor membre obligația de a desemna „o autoritate unică […] responsabilă cu coordonarea și monitorizarea standardelor de bază comune menționate la articolul 4”.

48. Din punct de vedere literal, articolul 9 din Regulamentul nr. 300/2008 permite în mod neechivoc coexistența mai multor organisme cu sarcini în domeniul securității aviației civile. Chiar dacă există sau nu această pluralitate de organisme, statul membru este obligat să desemneze, în orice caz, o autoritate unică responsabilă cu *coordonarea și monitorizarea* aplicării standardelor de bază comune menționate la articolul 4.

49. Contextul normativ indică de asemenea că este admisă o pluralitate de organisme a căror activitate să fie coordonată și monitorizată de autoritatea competentă. Acest lucru se reflectă în considerentul (12) al Regulamentului nr. 300/2008.

50. Asumarea sarcinilor de „coordonare și monitorizare” a aplicării standardelor de bază comune reprezintă, potrivit articolului 9 din Regulamentul nr. 300/2008, o atribuție specifică a autorității competente unice desemnate de fiecare stat. Nici mai mult, dar nici mai puțin (cu excepția cazului în care, astfel cum vom preciza imediat, un stat membru conferă acestei autorități și alte atribuții).

51. Articolul 9 din Regulamentul nr. 300/2008 nu impune să se confere neapărat acestei autorități atribuții suplimentare (de exemplu de execuție sau de control), altele decât cele de coordonare și monitorizare a activității celorlalte organisme cărora statul membru le-a încredințat sarcini privind securitatea aviației civile.

52. A admite contrariul ar însemna să se creeze un soi de „autoritate supremă” și dublarea competențelor altor autorități naționale specializate sau chiar substituirea acestora [14].

[13] Cele douăsprezece domenii se referă la: 1) securitatea aeroportuară, 2) zonele demarcate ale aeroporturilor, 3) securitatea aeronavelor, 4) pasagerii și bagajele de mână, 5) bagajele de cală, 6) mărfurile și poșta, 7) poșta transportatorilor aerieni și materialele transportatorilor aerieni, 8) proviziile de bord, 9) proviziile de aeroport, 10) măsurile de securitate în zbor, 11) recrutarea și instruirea personalului și 12) echipamentele de securitate. În conformitate cu articolul 4 alineatele (2) și (3) din Regulamentul nr. 300/2008, a fost adoptat Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998 al Comisiei din 5 noiembrie 2015 de stabilire a măsurilor detaliate de implementare a standardelor de bază comune în domeniul securității aviației (JO 2015, L 299, p. 1).

[14] Observațiile scrise ale guvernului polonez, punctele 17 și 18.

53. Pe aeroporturi pot coexista activități ale mai multor organisme și autorități publice care sunt supuse propriilor norme sectoriale de funcționare. Nimic nu împiedică, subliniem din nou, ca statele membre să le atribuie sarcini specifice și în domeniul securității aeroportuare, ale căror coordonare și monitorizare va reveni „autorității competente” în cazul în care este vorba despre punerea în aplicare a standardelor de bază comune menționate la articolul 4 din Regulamentul nr. 300/2008.

54. De fapt, domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 300/2008 este foarte larg: potrivit considerentului (6) și articolului 2 alineatul (1), acesta cuprinde aeroporturile situate pe teritoriul unui stat membru care deservesc aviația civilă, operatorii care furnizează servicii pe aceste aeroporturi și entitățile care furnizează bunuri și/sau servicii acestor aeroporturi sau prin intermediul acestora.

55. Este logic ca, ținând seama de acest domeniu de aplicare larg, Regulamentul nr. 300/2008 să se limiteze la a „stabil[i] principiile de bază privind măsurile care trebuie luate pentru a proteja aviația civilă împotriva actelor de intervenție ilicită, fără a intra în detalii tehnice și de procedură legate de modalitățile de punere în aplicare a acestora” [15].

56. În același sens:

– articolul 1 coroborat cu articolul 4 din Regulamentul nr. 300/2008 se limitează la a indica obiectivul de stabilire a standardelor de bază comune privind securitatea aeronautică. Aspectele tehnice și de procedură legate de punerea în aplicare a acestora sunt lăsate în sarcina legiuitorului național, fără ca Regulamentul nr. 300/2008 să intervină asupra tuturor detaliilor privind organizarea sistemului de securitate aeronautică;

– articolul 6 din Regulamentul nr. 300/2008 permite statelor membre să aplice măsuri mai stricte decât standardele de bază comune menționate la articolul 4;

– articolul 10 din Regulamentul nr. 300/2008 impune ca programul național de securitate a aviației civile să definească responsabilitățile pentru punerea în aplicare a standardelor de bază comune menționate la articolul 4.

57. Potrivit informațiilor puse la dispoziția Curții, sarcinile privind securitatea îndeplinite de LAS și de angajații acesteia vizează punerea în executare a unuia dintre standardele de bază comune menționate la articolul 4 și în anexa I la Regulamentul nr. 300/2008.

58. Or, această împrejurare nu înseamnă că „autoritatea competentă” desemnată în temeiul articolului 9 din Regulamentul nr. 300/2008 trebuie să își asume *toate* funcțiile legate de activitatea societăților și a agenților de securitate privată. Astfel cum am precizat, acest articol limitează în mod explicit competențele autorității menționate la coordonarea și monitorizarea aplicării standardelor de bază comune.

59. Desigur, un stat membru poate să adauge la acestea și alte competențe, astfel încât autoritatea la care face referire articolul 9 din Regulamentul nr. 300/2008 să exercite atribuții care le depășesc pe cele menționate în această dispoziție. Într-o astfel de situație, dispozițiile naționale, iar nu Regulamentul nr. 300/2008, vor reglementa cine trebuie să îndeplinească atribuțiile respective și modul în care trebuie îndeplinite.

[15] Considerentul (5) al Regulamentului nr. 300/2008, care subliniază „necesit[atea] unei flexibilități sporite în adoptarea de măsuri și proceduri de securitate cu scopul de a se adapta evaluărilor de risc aflate în schimbare și de a permite introducerea de noi tehnologii”.

60. Curtea trebuie să interpreteze Regulamentul nr. 300/2008, iar nu dispozițiile naționale. Curții nu îi revine nici sarcina de a se pronunța cu privire la repartizarea internă a competențelor din acest domeniu în fiecare dintre statele membre. Este de competența instanței de trimitere să decidă care sunt autoritățile sau organismele de la diferite niveluri, statal și substatal, care trebuie să își asume unele sau altele dintre atribuțiile menționate (respectându-le, în orice caz, pe cele de coordonare și monitorizare ale autorității menționate la articolul 9 din Regulamentul nr. 300/2008).

61. Mai precis, nicio dispoziție din Regulamentul nr. 300/2008 nu împiedică Belgia să atribuie Ministerului de Interne competența de a verifica dacă societățile de securitate privată dețin autorizațiile impuse de legislația sectorială națională sau dacă angajații acestora dețin legitimațiile necesare, eliberate de acest minister.

62. În observațiile scrise [16], LAS pune pe picior de egalitate atribuțiile exercitate de Ministerul de Interne și sarcinile de coordonare și monitorizare atribuite DGTA, în scopul de a transmite ideea că există o divergență între regimul prevăzut de LSPP și articolul 9 din Regulamentul nr. 300/2008.

63. În opinia noastră, cele două categorii de atribuții nu sunt echivalente și nici nu intră în conflict.

– Cele exercitate de Ministerul de Interne vizează, într-o situație precum cea din speță, simpla verificare a condițiilor generale pe care trebuie să le îndeplinească în Belgia toate societățile de securitate privată, indiferent de locul concret în care își desfășoară activitatea.

– Cele care revin autorității (DGTA) desemnate în temeiul articolului 9 din Regulamentul nr. 300/2008 se limitează la coordonarea și monitorizarea aplicării standardelor de bază comune prevăzute la articolul 4 din acesta. În ceea ce privește societățile care furnizează servicii de securitate privată în aeroporturi, DGTA nu are competența de a le acorda autorizațiile generale de care fiecare dintre acestea trebuie să dispună în temeiul legislației interne.

64. Împărtășim opinia Comisiei și a tuturor guvernelor care au intervenit în această procedură potrivit căreia controlul conferit Ministerului de Interne asupra societăților de securitate privată în termenii pe care i-am expus nu are de ce să se suprapună cu atribuțiile de coordonare și monitorizare ale autorității desemnate în temeiul articolului 9 din Regulamentul nr. 300/2008.

65. Astfel cum reiese din decizia de trimitere și din procedura preliminară, Ministerul de Interne are, în temeiul LSPP, competența de a verifica îndeplinirea dispozițiilor în materie de securitate privată a căror respectare reprezintă o condiție necesară pentru exercitarea acestei activități.

66. În ceea ce privește cerința indispensabilă (și prealabilă) pentru desfășurarea activităților de securitate privată, autorizarea de către Ministerului de Interne este necesară indiferent de locul în care entitățile private exercită astfel de activități. Din această perspectivă, nu contează dacă este vorba despre un aeroport sau despre o altă clădire, publică sau privată.

[16] Punctele 56, 87, 101 și 102.

67. Verificarea respectării, într-un anumit caz, a dispozițiilor care reglementează autorizațiile de care trebuie să dispună societățile de securitate privată sau legitimațiile angajaților acestora reprezintă un aspect care, în lipsa unei dispoziții naționale contrare, poate face parte din ansamblul competențelor unei autorități sectoriale (în speță Ministerul de Interne), și nu neapărat ale autorității menționate la articolul 9 din Regulamentul nr. 300/2008.

68. În această privință, reiterăm că este lipsit de relevanță că societățile de securitate privată își desfășoară activitatea pe un aeroport sau în orice altă locație: această împrejurare nu modifică regimul de autorizare la care acestea sunt supuse. Acest regim este stabilit de legiuitorul național ținând seama de sistemul de repartizare a competențelor între organismele sau autoritățile (statale sau substatale) din fiecare stat membru.

69. Controlul efectuat de Ministerul de Interne nu urmărea să verifice dacă, în speță, LAS și angajații acesteia își desfășurau în mod corect din punct de vedere material atribuțiile de supraveghere a securității aeroportuare: acest control s-a limitat la a verifica dacă LAS și angajații săi dispuneau sau nu de autorizația (prealabilă și obligatorie) și de legitimațiile necesare pentru desfășurarea acestor atribuții.

70. În esență, considerăm că controlul efectuat de o autoritate precum Ministerul de Interne nu aduce atingere dispozițiilor articolului 9 din Regulamentul nr. 300/2008 și nici nu se suprapune cu competențele de coordonare și monitorizare atribuite „autorității competente” prin regulamentul menționat.

V. Concluzie

71. În temeiul considerațiilor prezentate, propunem Curții să răspundă Cour de cassation (Curtea de Casație, Belgia) după cum urmează:

„Articolul 9 din Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2008 privind norme comune în domeniul securității aviației civile și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2320/2002

trebuie interpretat în sensul că

nu se opune ca verificarea respectării normelor care reglementează societățile de securitate privată, în ceea ce privește autorizațiile de care acestea trebuie să dispună și legitimațiile angajaților lor în temeiul legislației naționale, să fie efectuată de o altă autoritate decât «autoritatea competentă» desemnată ca fiind responsabilă cu coordonarea și monitorizarea aplicării standardelor de bază comune menționate la articolul 4 din Regulamentul nr. 300/2008.

În această privință, este lipsit de relevanță faptul că serviciile societăților de securitate privată sunt prestate pe un aeroport.”