TEISINGUMO TEISMO (trečioji kolegija) SPRENDIMAS

2025 m. liepos 10 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Transportas – Oro transportas – Reglamentas (EB) Nr. 300/2008 – Civilinės aviacijos saugumas – 4 straipsnis – Bendrieji pagrindiniai standartai – 9 straipsnis – Atitinkama institucija – Valstybės narės pareiga paskirti vieną instituciją, atsakingą už saugumo standartų įgyvendinimo koordinavimą ir stebėseną – Apimtis – Nacionalinė institucija, atsakinga už privačios saugos veiklos vykdymą reglamentuojančių nacionalinės teisės nuostatų laikymosi užtikrinimą“

Byloje C-783/23

dėl *Cour de cassation* (Kasacinis Teismas, Belgija) 2023 m. gruodžio 1 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2023 m. gruodžio 19 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

Liège Airport Security

prieš

État belge

TEISINGUMO TEISMAS (trečioji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas C. Lycourgos, teisėjai S. Rodin (pranešėjas), N. Piçarra, O. Spineanu-Matei ir N. Fenger,

generalinis advokatas M. Campos Sánchez-Bordona,

kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

– *Liège Airport Security SA*, atstovaujamos *avocats* P. Frühling ir B. Maes,

– Belgijos vyriausybės, atstovaujamos S. Baeyens, P. Cottin ir C. Pochet, padedamų *avocats* M. Chomé, S. Depré ir G. Haumont,

– Prancūzijos vyriausybės, atstovaujamos B. Fodda, B. Herbaut ir B. Travard,

* Proceso kalba: prancūzų.

– Lenkijos vyriausybės, atstovaujamos B. Majczyna,

– Europos Komisijos, atstovaujamos O. Gariazzo ir B. Sasinowska,

susipažinęs su 2025 m. sausio 30 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,

priima šį

Sprendimą

1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 2008 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 300/2008 dėl civilinės aviacijos saugumo bendrųjų taisyklių ir panaikinančio Reglamentą (EB) Nr. 2320/2002 (OL L 97, 2008, p. 72) 9 straipsnio išaiškinimo.

2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant pagal viešąją teisę įsteigtos akcinės bendrovės *Liège Airport Security SA* ir Belgijos valstybės ginčą dėl baudos, kurią *Service public fédéral Intérieur* (Federalinė vidaus reikalų tarnyba, Belgija, toliau – SPFI) pareigūnai skyrė *Liège Airport Security* po to, kai buvo konstatuoti nacionalinės teisės nuostatų, susijusių su privačiomis saugos įmonėmis, pažeidimai.

Teisinis pagrindas

Čikagos konvencija

3 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje pasirašytą Tarptautinę civilinės aviacijos konvenciją (*Jungtinių Tautų sutarčių rinkinys*, 15 t., Nr. 102; toliau – Čikagos konvencija) ratifikavo visos Europos Sąjungos valstybės narės, tačiau pati Europos Sąjunga nėra šios konvencijos šalis. Šia Konvencija buvo įkurta Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (ICAO), kurios užduotis, remiantis jos 44 straipsniu, – rengti tarptautinės oro navigacijos principus ir metodus bei padėti planuoti ir plėtoti tarptautinį oro transportą.

4 Čikagos konvencijos 17 priedas po 2022 m. liepos mėn. dvylikto pakeitimo (toliau – Čikagos konvencijos 17 priedas) vadinasi „Aviacijos saugumas“. Šio priedo 1 skyriuje „Apibrėžtys“ nustatyta:

„Neteisėti veiksmai. Veiksmai, kuriais siekiama pakenkti civilinės aviacijos saugumui, arba bandymai jam pakenkti, įskaitant toliau nurodytus veiksmus, bet jais neapsiribojant:

– neteisėtas orlaivio užgrobimas,

– eksploatuojamo orlaivio sunaikinimas,

– įkaitų paėmimas orlaiviuose arba aerodromuose,

– įsibrovimas jėga į orlaivį, oro uostą ar patalpas, kuriose yra oro navigacijos įrenginių,

– ginklų ar pavojingų prietaisų (arba medžiagų) įnešimas į orlaivį ar oro uostą nusikalstamais tikslais,

– eksploatuojamo orlaivio naudojimas siekiant sukelti mirtį, padaryti sunkų kūno sužalojimą arba didelę žalą turtui ar aplinkai,

– melagingos informacijos, dėl kurios kyla pavojus skrendančio ar ant žemės stovinčio orlaivio saugumui arba keleivių, įgulos, antžeminio personalo ir visuomenės saugumui oro uoste ar civilinės aviacijos objekto teritorijoje, pateikimas.

<…>“

5 Čikagos konvencijos 17 priedo 2 skyriuje „Bendrieji principai“ yra 2.1 skirsnis „Tikslai“, jame yra šio priedo 2.1.1–2.1.4 punktai. Pagal šio priedo 2.1.1. punktą:

„Kiekviena susitariančioji valstybė, spręsdama visus klausimus, susijusius su apsauga nuo neteisėtų veiksmų civilinės aviacijos srityje, visų pirma siekia užtikrinti keleivių, įgulos, antžeminio personalo ir plačiosios visuomenės saugumą.“

6 Čikagos konvencijos 17 priedo 3 skyriuje „Organizavimas“ yra 3.1 skirsnis „Nacionalinė organizacija ir kompetentinga institucija“, jame yra šio priedo 3.1.1–3.1.9 punktai. Šio priedo 3.1.2 punkte numatyta:

„Kiekviena susitariančioji valstybė savo nacionalinėje administracijoje paskiria kompetentingą instituciją, atsakingą už nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos rengimą, įgyvendinimą ir atnaujinimą, ir nurodo jos tapatybę ICAO.“

Sąjungos teisė

7 Reglamento Nr. 300/2008 2, 5, 10, 12 ir 25 konstatuojamosios dalys suformuluotos taip:

„(2) Civilinės aviacijos saugumo sumetimais pageidautina numatyti pagrindą vienodai aiškinti <…> Čikagos <…> konvencijos 17 priedą.

<…>

(5) Atsižvelgiant į didesnio lankstumo poreikį priimant saugumo priemones ir procedūras, kad būtų galima tinkamai reaguoti į besikeičiančius rizikos įvertinimus ir sudaryti galimybes naudoti naujas technologijas, šiame reglamente turėtų būti nustatyti pagrindiniai principai, ką reikia padaryti siekiant apsaugoti civilinę aviaciją nuo neteisėtų veiksmų nesileidžiant į techninius ir procedūrinius dalykus, kaip tie reikalavimai turi būti įgyvendinami.

<…>

(10) Valstybėms narėms taip pat turėtų būti leidžiama, remiantis rizikos įvertinimu, taikyti griežtesnes priemones nei nustatyta šiame reglamente.

<…>

(12) Nors kiekvienoje valstybėje narėje aviacijos saugumu gali rūpintis dvi ar daugiau institucijų, kiekviena valstybė narė turėtų paskirti vieną instituciją, atsakingą už saugumo standartų įgyvendinimo koordinavimą ir stebėseną.

<…>

(25) Kadangi šio reglamento tikslų, būtent apsaugoti civilinę aviaciją nuo neteisėtų veiksmų ir numatyti Čikagos <…> konvencijos 17 priedo vienodą aiškinimo pagrindą, valstybės narės negali deramai pasiekti ir kadangi dėl šio reglamento masto ir poveikio tų tikslų geriau siekti Bendrijos lygiu, laikydamasi Sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Bendrija gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti.“

8 Šio reglamento 1 straipsnyje „Tikslai“ nustatyta:

„1. Šiuo reglamentu nustatomos civilinės aviacijos apsaugos nuo neteisėtų veiksmų, kurie kelia pavojų civilinės aviacijos saugumui, bendrosios taisyklės.

Juo taip pat nustatomas Čikagos <…> konvencijos 17 priedo vienodo aiškinimo pagrindas.

2. Priemonės 1 dalyje nurodytiems tikslams pasiekti yra šios:

a) bendrųjų aviacijos saugumo taisyklių ir standartų nustatymas;

b) jų laikymosi stebėsenos mechanizmai.“

9 Šio reglamento 2 straipsnio „Taikymo sritis“ 1 dalyje numatyta:

„Šis reglamentas taikomas:

a) visiems oro uostams arba oro uostų dalims, esantiems valstybės narės teritorijoje ir naudojamiems ne tik išimtinai kariniams tikslams;

b) visiems operatoriams, įskaitant oro vežėjus, teikiantiems paslaugas a punkte nurodytuose oro uostuose;

c) visiems subjektams, taikantiems aviacijos saugumo standartus ir dirbantiems oro uosto patalpose ar už jų ribų ir tiekiantiems prekes ir (arba) teikiantiems paslaugas a punkte nurodytuose oro uostuose arba per juos.“

10 Šio reglamento 3 straipsnis „Apibrėžimai“ suformuluotas taip:

„Šiame reglamente:

1) civilinė aviacija – bet kokia oro susisiekimo veikla, kurią vykdo civiliniai orlaiviai, išskyrus valstybės orlaivių vykdomą oro susisiekimą, kaip nurodyta Čikagos tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 3 straipsnyje;

2) aviacijos saugumas – priemonių ir žmogiškųjų bei materialinių išteklių visuma, skirta apsaugoti civilinę aviaciją nuo neteisėtų veikų, kurios kelia pavojų civilinės aviacijos saugumui;

<…>

8) patikrinimas – techninių ar kitų priemonių, skirtų atpažinti ir (arba) aptikti draudžiamus daiktus, naudojimas;

9) saugumo kontrolė – priemonių, kuriomis galima užkirsti kelią draudžiamiems daiktams patekti į orlaivį, naudojimas;

10) patekimo kontrolė – priemonių, kuriomis gali būti užtikrinama, kad nebūtų įleidžiami pašaliniai asmenys ir (arba) transporto priemonės, naudojimas;

<…>“

11 Reglamento Nr. 300/2008 4 straipsnyje „Bendrieji pagrindiniai standartai“ nustatyta:

„1. Taikytini bendrieji pagrindiniai civilinės aviacijos apsaugos nuo neteisėtų veiksmų, kurie kelia pavojų civilinės aviacijos saugumui, standartai yra nustatyti priede.

<…>

2. Bendros priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesminius 1 dalyje nurodytų bendrųjų pagrindinių standartų elementus juos papildydamos, turėtų būti patvirtintos laikantis 19 straipsnio 3 dalyje nurodytos reguliavimo procedūros su tikrinimu.

<…>“

12 Šio reglamento 9 straipsnyje „Atitinkama institucija“ nustatyta:

„Tuo atveju, kai vienoje valstybėje narėje civilinės aviacijos saugumu rūpinasi dvi ar daugiau institucijos, ta valstybė narė paskiria vieną instituciją (toliau – atitinkama institucija), atsakingą už 4 straipsnyje nurodytų bendrųjų pagrindinių standartų įgyvendinimo koordinavimą ir stebėseną.“

13 Šio reglamento 10 straipsnyje „Nacionalinė civilinės aviacijos saugumo programa“ nustatyta:

„1. Kiekviena valstybė narė parengia, taiko ir prižiūri nacionalinę civilinės aviacijos saugumo programą.

Toje programoje apibrėžiama atsakomybė už 4 straipsnyje nurodytų bendrųjų pagrindinių standartų įgyvendinimą ir aprašomos priemonės, kurias tuo tikslu turi taikyti operatoriai ir subjektai.

2. Atitinkama institucija pagal principą „būtina žinoti“ raštu pateikia, jos manymu, teisėtai suinteresuotiems operatoriams ir subjektams atitinkamas nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos dalis.“

14 Šio reglamento I priedas pavadintas „Civilinės aviacijos apsaugos nuo neteisėtų veiksmų bendrieji pagrindiniai standartai (4 straipsnis)“ ir jame išsamiai išdėstyti šie standartai.

Belgijos teisė

Privačios saugos įstatymas

15 2017 m. spalio 2 d. *La loi réglementant la sécurité privée et particulière* (Įstatymas, reglamentuojantis privačią ir ypatingąją saugą (*Moniteur belge*, 2017 m. spalio 31 d., p. 96776; toliau – Privačios saugos įstatymas) 4 straipsnyje nustatyta:

„Saugos įmone laikoma bet kuri įmonė, kuri siūlo ar vykdo priežiūros veiklą arba prisistato kaip tokia įmonė.“

16 Privačios saugos įstatymo 14 straipsnyje nustatyta:

„Šis įstatymas taikomas vykdant šiame skirsnyje nurodytą veiklą arba įgyvendinant šiame įstatyme nustatytą kompetenciją, net jei Sąjungos teisės aktuose ar specialiuose teisės aktuose numatyta pareiga siūlyti, vykdyti arba organizuoti tokią veiklą.“

17 Šio įstatymo 16 straipsnio pirma pastraipa suformuluota taip:

„Niekas negali siūlyti įmonės paslaugų ar organizuoti vidaus paslaugų, jei nėra gavęs išankstinio vidaus reikalų ministro leidimo.“

18 Šio įstatymo 76 straipsnio pirmoje pastraipoje nustatyta:

„60 straipsnio 1, 3, 4 ir 5 punktuose nurodyti asmenys turi turėti vidaus reikalų ministro išduotą asmens tapatybę patvirtinančią kortelę.“

1994 m. birželio 23 d. Décret wallon relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne

19 1994 m. birželio 23 d. *Décret wallon relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne* (Valonijos dekretas dėl Valonijos regiono kompetencijai priklausančių oro uostų ir aerodromų steigimo ir eksploatavimo) (*Moniteur belge*, 1994 m. liepos 15 d., p. 18666), iš dalies pakeisto 2007 m. gruodžio 19 d. Valonijos regiono dekretu (*Moniteur belge*, 2007 m. gruodžio 31 d., p. 65947), 4ter straipsnyje nustatyta:

„<…>

2. Teikti viešąsias oro uostų saugumo paslaugas pavedama įmonėms, turinčioms koncesiją eksploatuoti oro uostus pagal koncesijos sutartyje ir atitinkamuose pirkimo dokumentuose nustatytas taisykles, nepažeidžiant šios dalies [trečios] pastraipos ir 3–5 dalių.

Šiame straipsnyje:

1° saugumo užtikrinimo užduotys – tai visos priemonės ir visi žmogiškieji bei materialiniai ištekliai, skirti civilinei aviacijai apsaugoti nuo neteisėtų veiksmų

2° apsaugos užtikrinimo užduotys – tai visos priemonės ir visi žmogiškieji bei materialiniai ištekliai, skirti saugiam civilinio oro eismo srautui užtikrinti, išskyrus priemones ir išteklius, skirtus civilinei aviacijai apsaugoti nuo neteisėtų veiksmų.

Administracija yra atsakinga už tinkamo koncesijos įgyvendinimo kontrolę, visų pirma saugumo ir apsaugos užduočių vykdymo kontrolę. Administracijos procedūros, skirtos tinkamam koncesijos vykdymui kontroliuoti, aprašytos koncesijos sutartyse ir atitinkamuose pirkimo dokumentuose.

3. Kiekvienam oro uostui įsteigiama viešoji akcinė bendrovė, kurios 49 % kapitalo priklauso oro uostą eksploatuojančiai bendrovei koncesininkei, o 51 % – Valonijos regionui. *Charleroi-Bruxelles Sud* oro uosto atveju eksploatuojanti bendrovė saugumo užduotis paveda viešajai akcinei bendrovei, kuri vadinasi *Brussels South Charleroi Airport-Security*, o Lježo-Bersė oro uosto atveju – *Liège Airport-Security*.

Įmonių kodeksas ir jo įgyvendinimo nutarimai taikomi *Brussels South Airport-Security* ir *Liège Airport-Security*, išskyrus šiame dekrete numatytas išimtis.

Brussels South Charleroi Airport-Security ir *Liège Airport-Security* veiksmai laikomi komerciniais veiksmais, kaip jie suprantami pagal Įmonių kodekso 2 ir 3 straipsnius.

<…>“

Pagrindinė byla ir prejudicinis klausimas

20 *Liège Airport Security* įsteigė Valonijos regionas (Belgija) ir Lježo-Bersė (Belgija) oro uostą eksploatuojanti bendrovė *Liège Airport SA*, kad šiame oro uoste užtikrintų „saugumo užduotis“, kaip jos suprantamos pagal 1994 m. birželio 23 d. Valonijos dekreto dėl Valonijos regiono kompetencijai priklausančių oro uostų ir aerodromų steigimo ir eksploatavimo, iš dalies pakeisto 2007 m. gruodžio 19 d., 4ter straipsnio 2 dalį.

21 2018 m. kovo 16 d. SPFI pareigūnai atvyko į Lježo oro uostą, kad patikrintų, kaip laikomasi Privačios saugos įstatymo. Atlikę patikrinimą jie konstatavo, kad du *Liège Airport Security* pareigūnai vykdė veiklą, susijusią su specialiomis privačios saugos užduotimis, kaip jos suprantamos pagal Privačios saugos įstatymą: pirmasis metalo detektoriumi kontroliavo keleivių patekimą į takus, o antrasis tikrino kontrolės postus ir pareigūnus.

22 Buvo surašyti trys pažeidimo protokolai, vienas iš jų *Liège Airport Security* už vidaus apsaugos organizavimą negavus Vidaus reikalų ministro leidimo ir taip pažeidus Privačios saugos įstatymo 16 straipsnio pirmą pastraipą, o kiti du – po vieną kiekvienam darbuotojui – už tai, kad jie teikė tokias apsaugos paslaugas neturėdami asmens tapatybę patvirtinančios kortelės, kurią būtina turėti pagal šio įstatymo 76 straipsnio pirmą pastraipą.

23 2020 m. lapkričio 27 d. ir 2021 m. kovo 11 d. administraciniais sprendimais SPFI skyrė atitinkamai 15 000 eurų baudą *Liège Airport Security* ir 500 eurų baudą kiekvienam iš šių pareigūnų.

24 *Liège Airport Security* apskundė šiuos tris administracinius sprendimus *Tribunal de première instance francophone de Bruxelles* (Prancūzų kalba bylas nagrinėjantis Briuselio pirmosios instancijos teismas, Belgija), tvirtindama, kad SPFI neturi kompetencijos tikrinti Belgijos oro uostų ar skirti *Liège Airport Security* ir jos pareigūnams baudas. *Direction générale du transport aérien* (Oro transporto generalinis direktoratas; toliau – DGTA), integruotas į *Service public fédéral Mobilité et Transport* (Federalinė viešoji judumo ir transporto tarnyba, Belgija), turi išimtinę kompetenciją bendrųjų pagrindinių civilinės aviacijos saugumo standartų įgyvendinimo koordinavimo ir stebėsenos srityje, kaip tai suprantama pagal Reglamento

Nr. 300/2008 9 straipsnį. Todėl pavedusi SPFI kontroliuoti nacionalinio oro uosto saugumo paslaugas Belgijos Karalystė pažeidė šioje nuostatoje numatytą pareigą paskirti tik vieną atitinkamą instituciją.

25 Kadangi pirmosios instancijos teismas 2022 m. vasario 25 d. sprendimu atmetė *Liège Airport Security* ieškinį, ši bendrovė dėl jo pateikė kasacinį skundą *Cour de cassation* (Kasacinis Teismas, Belgija) – prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui.

26 Kasaciniame skunde *Liège Airport Security* visų pirma teigia, kad SPFI neturi kompetencijos kontroliuoti jos teikiamas privačios saugos paslaugas ir skirti sankcijas, nes pagal Reglamento Nr. 300/2008 9 straipsnį kiekvienoje valstybėje narėje šiuo tikslu turi būti paskirta tik viena atitinkama institucija. Jeigu Privačios saugos įstatymo 14 straipsnis turėtų būti aiškinamas taip, kad pagal jį Belgijos valstybei leidžiama nukrypti nuo šios pareigos, jis turėtų būti netaikomas kaip nesuderinamas su Sąjungos teise.

27 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad sprendimas, dėl kurio pateiktas kasacinis skundas, grindžiamas, be kita ko, teisiniu pagrindu, jog Reglamento Nr. 300/2008 9 straipsniu siekiama įpareigoti valstybes nares paskirti vieną instituciją, kompetentingą ne prisiimti atsakomybę už viską, kas susiję su oro uostų saugumu, bet užtikrinti visų priemonių, būtinų oro uosto saugumui palaikyti, koordinavimą, ir tai, kad Sąjungos teisėje nustatytos saugumo priemonės iš tikrųjų būtų taikomos nacionaliniuose oro uostuose, neįpareigojant jos užtikrinti, kad būtų laikomasi visų šios srities teisės nuostatų. Taigi šiuo atveju DGTA neturi kompetencijos užtikrinti, kad būtų laikomasi visų nacionaliniuose oro uostuose dirbantiems darbuotojams taikomų taisyklių, kaip antai darbo teisės ar privačios saugos taisyklių, nes priešingu atveju ši institucija turėtų prižiūrėti ne tik privačias saugos įmones, kurios savo paslaugas teikia nacionaliniuose oro uostuose, bet ir policijos bei muitinės pareigūnus vien dėl to, kad jie taip pat ten dirba.

28 Tokiomis aplinkybėmis *Cour de cassation* (Kasacinis Teismas, Belgija) nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šį prejudicinį klausimą:

„Ar [Reglamento Nr. 300/2008] 9 straipsnis turi būti aiškinamas taip, kad pagal šią nuostatą paskirta atitinkama institucija, o ne kokia nors kita institucija, 4 straipsnyje nurodytų bendrųjų pagrindinių standartų įgyvendinimo priežiūrą užtikrina tik tuo atveju, kai šie standartai nustatomi pagal specialius teisės aktus, kuriais reglamentuojamas civilinės aviacijos saugumas?“

Dėl prejudicinio klausimo

29 Iš prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad pateiktu klausimu siekiama išsiaiškinti, ar šiuo atveju *Liège Airport Security* ir du jos darbuotojus, atliekančius saugumo užduotis Lježo-Bersė oro uoste, kaip antai keleivių patekimo į takus kontrolę ir kontrolės postų bei pareigūnų kontrolę, pagal Privačios saugos įstatymą galėjo teisėtai tikrinti kitos institucijos nei DGTA, t. y. SPFI, ir vėliau jiems skirti baudas už šio įstatymo nesilaikymą, nors Belgijos Karalystė „atitinkama institucija“, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 300/2008 9 straipsnį, paskyrė tik DGTA, kuri yra atsakinga už šio reglamento 4 straipsnyje nurodytų bendrųjų pagrindinių standartų įgyvendinimo koordinavimą ir stebėseną.

30 Taigi, reikia manyti, kad savo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 300/2008 9 straipsnis turi būti aiškinamas taip, kad pagal jį draudžiama kitai institucijai nei pagal šią nuostatą paskirtai „atitinkamai institucijai“ pavesti tikrinti, ar privatinės teisės reglamentuojamas juridinis asmuo ir jo darbuotojai, atliekantys saugumo užduotis nacionaliniame oro uoste, laikosi pareigų, kylančių iš nacionalinės teisės nuostatų, reglamentuojančių privačios saugos veiklos vykdymą.

31 Reikia priminti, kad pagal suformuotą jurisprudenciją aiškinant Sąjungos teisės nuostatą reikia atsižvelgti ne tik į jos formuluotę, bet ir į kontekstą bei teisės akto, kuriame ji įtvirtinta, tikslus (1983 m. lapkričio 17 d. Sprendimo *Merck*, 292/82, EU:C:1983:335, 12 punktas ir 2023 m. kovo 16 d. Sprendimo *Komisija / Jiangsu Seraphim Solar System ir Taryba / Jiangsu Seraphim Solar System ir Komisija*, C-439/20 P ir C-441/20 P, EU:C:2023:211, 113 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

32 Visų pirma reikia pažymėti, kad pagal Reglamento Nr. 300/2008 9 straipsnį, kai vienoje valstybėje narėje „civilinės aviacijos saugumu rūpinasi dvi ar daugiau institucijos“, ta valstybė narė turi paskirti vieną instituciją, kuri laikoma „atitinkama institucija“, atsakinga už 4 straipsnyje nurodytų bendrųjų pagrindinių standartų „įgyvendinimo koordinavimą ir stebėseną“.

33 Taigi iš šios nuostatos teksto matyti, pirma, kad įmanoma, jog kelios institucijos valstybėje narėje gali rūpintis civilinės aviacijos saugumu, o tai yra sritis, kuri pagal Reglamento Nr. 300/2008 1 straipsnio 1 dalies pirmą pastraipą, siejamą su šio reglamento 3 straipsnio 2 punktu, apima veiklą, kuria civilinė aviacija saugoma nuo neteisėtų veiksmų, keliančių jai pavojų. Be to, tokia galimybė aiškiai nurodyta šio reglamento 12 konstatuojamojoje dalyje.

34 Antra, kai yra kelios tokios nacionalinės institucijos, valstybės narės turi paskirti „atitinkamą instituciją“, atsakingą už Reglamento Nr. 300/2008 4 straipsnyje nurodytų bendrųjų pagrindinių standartų įgyvendinimo koordinavimą ir stebėseną.

35 Taigi, iš šio reglamento 9 straipsnio teksto matyti, kad šioje nuostatoje nurodyta atitinkama institucija skiriasi nuo kitų nacionalinių institucijų, kompetentingų civilinės aviacijos saugumo srityje, tuo, kad ji yra atsakinga nacionaliniu lygmeniu už šio reglamento 4 straipsnyje nurodytų tos srities bendrųjų pagrindinių standartų įgyvendinimo koordinavimą ir stebėseną.

36 Todėl su sąlyga, kad jos paiso pagal Reglamento Nr. 300/2008 9 straipsnį paskirtos atitinkamos institucijos prerogatyvų, susijusių su šio reglamento 4 straipsnyje nurodytų bendrųjų pagrindinių standartų įgyvendinimo koordinavimu ir stebėsena, šio 9 straipsnio pažodinis aiškinimas neleidžia teigti, kad valstybė narė turėtų užtikrinti, kad ta institucija būtų vienintelė atsakinga už visų civilinės aviacijos saugumo aspektų laikymosi nacionaliniu lygmeniu kontrolę.

37 Be to, kalbant apie Reglamentu Nr. 300/2008 siekiamus tikslus, reikia pažymėti, pirma, kad pagal šio reglamento 1 straipsnį, siejamą, be kita ko, su jo 5 ir 10 konstatuojamosiomis dalimis, vienas iš jo tikslų yra nustatyti civilinės aviacijos apsaugos nuo neteisėtų veiksmų, kurie kelia pavojų civilinės aviacijos saugumui, bendrąsias taisykles, įtvirtinant aviacijos saugumo bendruosius standartus ir jų taikymo stebėsenos mechanizmus, paliekant valstybėms narėms tam tikrą diskreciją dėl šių bendrųjų taisyklių įgyvendinimo tvarkos.

38 Kita vertus, Reglamento Nr. 300/2008 1 straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje numatyta, kad jis valstybėms narėms turi sudaryti Čikagos konvencijos 17 priedo vienodo aiškinimo pagrindą, nes, kaip matyti iš šio reglamento 2 ir 25 konstatuojamųjų dalių, šis vienodas aiškinimas yra antrasis

juo siekiamas tikslas. Šio priedo 3.1.2 punkte tik nurodyta, kad susitariančiosios valstybės savo nacionalinėse administracijose turi paskirti kompetentingą instituciją, atsakingą už nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos rengimą, įgyvendinimą ir atnaujinimą, tačiau jis neįpareigoja šių valstybių perduoti visą civilinės aviacijos saugumo užtikrinimo kompetenciją vienai nacionalinei institucijai.

39 Darytina išvada, kad Reglamentu Nr. 300/2008 nesiekiama nei reglamentuoti atsakomybės už šio reglamento 4 straipsnyje nurodytų bendrųjų pagrindinių standartų įgyvendinimo paskirstymą valstybėse narėse, nei juo labiau įpareigoti šias valstybes visas atsakomybę civilinės aviacijos saugumo srityje patikėti vienai nacionalinei institucijai.

40 Galiausiai, kiek tai susiję su Reglamento Nr. 300/2008 9 straipsnio kontekstu, reikia pažymėti, kad šio reglamento 10 straipsnio 1 dalyje nustatyta, jog kiekviena valstybė narė savo nacionalinėje civilinės aviacijos saugumo programoje, kurią turi parengti, apibrėžia atsakomybę už šio reglamento 4 straipsnyje nurodytų bendrųjų pagrindinių standartų įgyvendinimą. Ši nuostata patvirtina šio sprendimo 39 punkte padarytą išvadą, kad Reglamentu Nr. 300/2008 nesiekiama reglamentuoti atsakomybės už šių standartų įgyvendinimo paskirstymą valstybėse narėse.

41 Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad, kaip savo išvados 48, 50 ir 58 punktuose iš esmės pažymėjo generalinis advokatas, Reglamento Nr. 300/2008 9 straipsniu, pagal kurį leidžiama, kad kelios institucijos toje pačioje valstybėje narėje būtų įpareigotos užtikrinti civilinės aviacijos saugumą, tik reikalaujama, kad kiekviena valstybė narė paskirtų vieną instituciją, kuriai patikėtų koordinuoti ir stebėti šio reglamento 4 straipsnyje nurodytų bendrųjų pagrindinių standartų įgyvendinimą nacionalinėje teritorijoje.

42 Šiuo atveju kompetencijos, kuri būtinai turi būti suteikta vienai atitinkamai institucijai, paskirtai pagal Reglamento Nr. 300/2008 9 straipsnį, įgyvendinimas neapima tokių patikrinimų, kuriuos atliko SPFI, nes jais siekiama ne užtikrinti bendrųjų pagrindinių standartų įgyvendinimo koordinavimą ar stebėseną, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 4 straipsnį, o patikrinti, ar atitinkami asmenys savo užduotis vykdo laikydamiesi iš nacionalinės teisės nuostatų, reglamentuojančių privačios saugos veiklos vykdymą, kylančių konkrečių reikalavimų.

43 Nors šios nacionalinės teisės nuostatos ir iš jų kylantys reikalavimai gali būti laikomi netiesiogiai susiję su civilinės aviacijos saugumu, kai atitinkamos privačios saugos įmonės ir jų pareigūnai teikia paslaugas oro uoste, vis dėlto tai yra bendro pobūdžio teisės nuostatos, susijusios ne tik su civilinės aviacijos saugumu, kurios nėra konkrečiai skirtos šiame 4 straipsnyje nurodytiems bendriesiems pagrindiniams standartams įgyvendinti.

44 Darytina išvada, kad, kai nacionalinė institucija, kaip šiuo atveju SPFI, turi teisę tikrinti, ar laikomasi iš tokių teisės nuostatų kylančių įpareigojimų, ir šiuo tikslu atlikti patikrinimus ar net skirti pinigines sankcijas už pažeidimus, negalima teigti, net jei tokie patikrinimai susiję su oro uoste vykdoma veikla, kad dėl to ši institucija yra atsakinga už šių bendrųjų pagrindinių standartų įgyvendinimo koordinavimą ir stebėseną, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 300/2008 9 straipsnį.

45 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į pateiktą klausimą reikia atsakyti, kad Reglamento Nr. 300/2008 9 straipsnis turi būti aiškinamas taip, kad pagal jį nedraudžiama kitai nei pagal šią nuostatą paskirtai „atitinkamai institucijai“ pavesti tikrinti, ar privatinės teisės reglamentuojamas

juridinis asmuo ir jo darbuotojai, atliekantys saugumo užduotis nacionaliniame oro uoste, laikosi pareigų, kylančių iš nacionalinės teisės nuostatų, reglamentuojančių privačios saugos veiklos vykdymą.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

46 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (trečioji kolegija) nusprendžia:

2008 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 300/2008 dėl civilinės aviacijos saugumo bendrųjų taisyklių ir panaikinančio Reglamentą (EB) Nr. 2320/2002 9 straipsnis

turi būti aiškinamas taip:

pagal jį nedraudžiama kitai nei pagal šią nuostatą paskirtai „atitinkamai institucijai“ pavesti tikrinti, ar privatinės teisės reglamentuojamas juridinis asmuo ir jo darbuotojai, atliekantys saugumo užduotis nacionaliniame oro uoste, laikosi pareigų, kylančių iš nacionalinės teisės nuostatų, reglamentuojančių privačios saugos veiklos vykdymą.

Parašai.