



Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Tredje Afdeling)

10. juli 2025 *

»Præjudiciel forelæggelse – transport – luftfart – forordning (EF) nr. 300/2008 – sikkerhed inden for civil luftfart – artikel 4 – fælles grundlæggende normer – artikel 9 – den kompetente myndighed – medlemsstatens forpligtelse til at udpege én myndighed, der har ansvaret for at koordinere og overvåge anvendelsen af sikkerhedsnormerne – rækkevidde – national myndighed, der har til opgave at sikre overholdelsen af nationale bestemmelser om udøvelse af privat vagt- og sikkerhedsvirksomhed«

I sag C-783/23,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Cour de cassation (kassationsdomstol, Belgien) ved afgørelse af 1. december 2023, indgået til Domstolen den 19. december 2023, i sagen

Liège Airport Security SA

mod

État belge,

har

DOMSTOLEN (Tredje Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, C. Lycourgos, og dommerne S. Rodin (refererende dommer), N. Piçarra, O. Spineanu-Matei og N. Fenger,

generaladvokat: M. Campos Sánchez-Bordona

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

- Liège Airport Security SA ved avocats P. Frühling og B. Maes,
- den belgiske regering ved S. Baeyens, P. Cottin og C. Pochet, som befuldmægtigede, bistået af avocats M. Chomé, S. Depré og G. Haumont,

* Processprog: fransk.

- den franske regering ved B. Fodda, B. Herbaut og B. Travard, som befuldmægtigede,
 - den polske regering ved B. Majczyna, som befuldmægtiget,
 - Europa-Kommissionen ved O. Gariazzo og B. Sasinowska, som befuldmægtigede,
- og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 30. januar 2025, afsagt følgende

Dom

- 1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008 om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2320/2002 (EUT 2008, L 97, s. 72).
- 2 Anmodningen er blevet indgivet i forbindelse med en tvist mellem Liège Airport Security SA, et offentligretligt aktieselskab, og den belgiske stat vedrørende en bøde, som ansatte i service public fédéral Intérieur (den belgiske offentlige føderale indenrigstjeneste, Belgien, herefter »SPF Intérieur«) pålagde Liège Airport Security som følge af, at der blev konstateret overtrædelser af en national lovgivning vedrørende private vagt- og sikkerhedsvirksomheder.

Retsforskrifter

Chicagokonventionen

- 3 Konventionen angående international civil luftfart, som blev undertegnet i Chicago den 7. december 1944 (*United Nations Treaty Series*, bind 15, nr. 102, herefter »Chicago-konventionen«), er blevet ratificeret af alle Den Europæiske Unions medlemsstater, idet sidstnævnte imidlertid ikke selv er part i denne konvention. Ved den nævnte konvention blev Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) oprettet, og denne organisation har i henhold til samme konventions artikel 44 til formål at udvikle principper og teknikker for international luftfart og fremme planlægning og udvikling af international lufttransport.
- 4 Bilag 17 til Chicagokonventionen i den affattelse, der følger af 12. udgave af juli 2022 (herefter »bilag 17 til Chicagokonventionen«), har overskriften »Security«. Under overskriften »Definitions« bestemmer kapitel 1 i dette bilag:

»Acts of unlawful interference. These are acts or attempted acts such as to jeopardise the safety of civil aviation, including but not limited to:

- unlawful seizure of aircraft,
- destruction of an aircraft in service,
- hostage-taking on board aircraft or on aerodromes,

- forcible intrusion on board an aircraft, at an airport or on the premises of an aeronautical facility,
- introduction on board an aircraft or at an airport of a weapon or hazardous device or material intended for criminal purposes,
- use of an aircraft in service for the purpose of causing death, serious bodily injury, or serious damage to property or the environment,
- communication of false information such as to jeopardise the safety of an aircraft in flight or on the ground, of passengers, crew, ground personnel or the general public, at an airport or on the premises of a civil aviation facility.

[...]«

- 5 Kapitel 2 i bilag 17 til Chicagokonventionen med overskriften »General Principles« indeholder en afdeling 2.1 med overskriften »Objectives«, som indeholder bilagets punkt 2.1.1-2.1.4. Punkt 2.1.1 i nævnte bilag har følgende ordlyd:

»Each Contracting State shall have as its primary objective the safety of passengers, crew, ground personnel and the general public in all matters related to safeguarding against acts of unlawful interference with civil aviation.«

- 6 Kapitel 3 i bilag 17 til Chicagokonventionen med overskriften »Organization« indeholder en afdeling 3.1 med overskriften »National organization and appropriate authority«, som indeholder bilagets punkt 3.1.1-3.1.9. Det nævnte bilags punkt 3.1.2 fastsætter:

»Each Contracting State shall designate and specify to ICAO an appropriate authority within its administration to be responsible for the development, implementation and maintenance of the national civil aviation security programme.«

EU-retten

- 7 2., 5., 10., 12. og 25. betragtning til forordning nr. 300/2008 har følgende ordlyd:

»(2) Det er af hensyn til den almindelige sikkerhed inden for civil luftfart ønskeligt at tilvejebringe grundlaget for en ensartet fortolkning af bilag 17 til [Chicagokonventionen].

[...]

(5) Da der er behov for større fleksibilitet ved vedtagelse af sikkerhedsforanstaltninger og -procedurer, således at der kan tages højde for nye sikkerhedsvurderinger og indføres nye teknologier, bør denne forordning kun fastsætte grundprincipperne for, hvad der er nødvendigt for at beskytte civil luftfart mod ulovlige handlinger, og ikke indeholde detaljer om, hvorledes de teknisk og proceduremæssigt omsættes til praksis.

[...]

(10) Medlemsstaterne bør efter at have foretaget en risikovurdering endvidere kunne indføre foranstaltninger, der er strengere end krævet i denne forordning.

[...]

- (12) Selv om der i en medlemsstat kan være to eller flere organer involveret i luftfartssikkerhed, bør hver medlemsstat udpege én myndighed, der har ansvaret for at koordinere og overvåge anvendelsen af sikkerhedsnormerne.

[...]

- (25) Målene for denne forordning, nemlig at beskytte civil luftfart mod ulovlige handlinger og at tilvejebringe grundlaget for en ensartet fortolkning af bilag 17 til [Chicagokonventionen], kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af forordningen omfang og virkninger bedre nås på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.«

8 Forordningens artikel 1 med overskriften »Formål« foreskriver:

»1. Denne forordning fastsætter fælles regler for beskyttelse af civil luftfart mod ulovlige handlinger, som bringer den civile luftfarts sikkerhed i fare.

Den tilvejebringer endvidere grundlaget for en ensartet fortolkning af bilag 17 til [Chicagokonventionen].

2. Midlerne til at nå de i stk. 1 anførte mål er:

- a) fælles regler og fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed
- b) mekanismer for kontrol med overholdelsen.«

9 Nævnte forordnings artikel 2 med overskriften »Anvendelsesområde« fastsætter i stk. 1:

»Denne forordning gælder for:

- a) alle lufthavne eller dele af lufthavne på en medlemsstats område, der ikke udelukkende anvendes til militære formål
- b) alle operatører, herunder luftfartsselskaber, der yder tjenester til de i litra a) omhandlede lufthavne
- c) alle enheder, der anvender luftfartssikkerhedsnormer og driver virksomhed fra lokaler i eller uden for lufthavnsområdet og leverer varer og/eller tjenesteydelser til eller gennem de i litra a) omhandlede lufthavne.«

10 Samme forordnings artikel 3 med overskriften »Definitioner« har følgende ordlyd:

»I denne forordning forstås ved:

- 1) »civil luftfart«: al lufttrafik, der udføres af civile luftfartøjer, men ikke flyvning med statsluftfartøjer som omhandlet i artikel 3 i [Chicago-konventionen]

2) »luftfartssikkerhed«: kombinationen af foranstaltninger og menneskelige og materielle ressourcer, som har til formål at beskytte civil luftfart mod ulovlige handlinger, som bringer den civile luftfarts sikkerhed i fare

[...]

8) »screening«: anvendelse af tekniske eller andre midler til at identificere og/eller opdage forbudte genstande

9) »security-kontrol«: anvendelse af metoder til at forebygge, at der indføres forbudte genstande

10) »adgangskontrol«: anvendelse af metoder til at forebygge, at uvedkommende personer eller køretøjer kan få adgang

[...]«

11 Artikel 4 i forordning nr. 300/2008 med overskriften »Fælles grundlæggende normer« har følgende ordlyd:

»1. Der fastlægges fælles grundlæggende normer for beskyttelse af civil luftfart mod ulovlige handlinger, som bringer den civile luftfarts sikkerhed i fare, som anført i bilaget.

[...]

2. De generelle foranstaltninger, der ved at supplere dem skal ændre ikke-væsentlige elementer i de fælles grundlæggende normer, der er omhandlet i stk. 1, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 19, stk. 3.

[...]«

12 Denne forordnings artikel 9 med overskriften »Kompetent myndighed« foreskriver:

»Hvis der i en medlemsstat er to eller flere organer involveret i civil luftfartssikkerhed, udpeger den pågældende medlemsstat én myndighed (i det følgende benævnt »den kompetente myndighed«), der har ansvaret for at koordinere og overvåge anvendelsen af de i artikel 4 omhandlede fælles grundlæggende normer.«

13 Forordningens artikel 10 med overskriften »Nationale sikkerhedsprogrammer for civil luftfart« bestemmer:

»1. Hver medlemsstat udarbejder, gennemfører og ajourfører et nationalt sikkerhedsprogram for civil luftfart.

I programmet fastlægges det, hvor ansvaret for anvendelse af de fælles grundlæggende normer i artikel 4 ligger, og hvilke foranstaltninger der kræves af operatører og enheder i dette øjemed.

2. Den kompetente myndighed stiller på grundlag af need to know-princippet de fornødne dele af det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart til rådighed for operatører og enheder, som efter dens skøn har en berettiget interesse deri.«

- 14 Bilag I til samme forordning har overskriften »Fælles grundlæggende normer for beskyttelse af civil luftfart mod ulovlige handlinger (artikel 4)« og præciserer disse normer.

Belgisk ret

Lov om privat vagt- og sikkerhedsvirksomhed

- 15 Artikel 4 i loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière (lov af 2.10.2017 om privat og særlig vagt- og sikkerhedsvirksomhed (*Moniteur belge* af 31.10.2017, s. 96776, herefter »lov om privat sikkerhedsvirksomhed«) foreskriver:
- »Ved overvågningsvirksomhed forstås enhver virksomhed, der tilbyder, udøver eller giver sig til kende som overvågningsvirksomhed.«
- 16 Artikel 14 i lov om privat sikkerhedsvirksomhed bestemmer:
- »Denne lov finder anvendelse under udøvelsen af de i nærværende afsnit omhandlede aktiviteter eller de beføjelser, der er fastsat i nærværende lov, selv om der i henhold til EU-lovgivning eller særlig lovgivning gælder en forpligtelse til at tilbyde, udøve eller tilrettelægge sådanne aktiviteter.«
- 17 Denne lovs artikel 16, stk. 1, har følgende ordlyd:
- »Ingen må tilbyde tjenesteydelser fra en virksomhed eller organisere tjenesteydelser fra en intern tjeneste, medmindre indenrigsministeren på forhånd har givet tilladelse hertil.«
- 18 Nævnte lovs artikel 76, stk. 1, foreskriver:
- »De i artikel 60, nr. 1), 3), 4) og 5), omhandlede personer skal være i besiddelse af et identitetskort udstedt af indenrigsministeren.«

Det vallonske dekret af 23. juni 1994 om oprettelse og drift af lufthavne og flyvepladser i regionen Vallonien

- 19 Artikel 4b i décret wallon du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne (det vallonske dekret af 23.6.1994 om oprettelse og drift af lufthavne og flyvepladser i regionen Vallonien) (*Moniteur belge* af 15.7.1994, s. 18666), som ændret ved décret de la Région wallonne du 19 décembre 2007 (regionen Valloniens dekret af 19.12.2007) (*Moniteur belge* af 31.12.2007, s. 65947), bestemmer:
- »[...]
- stk. 2. Offentlige tjenesteydelsesopgaver vedrørende sikkerheds- og beskyttelsesopgaver inden for lufthavne skal betros de virksomheder, der har koncession til at drive lufthavnene, i overensstemmelse med de i koncessionsaftalen og i de respektive udbudsbetingelser fastsatte retningslinjer, jf. dog bestemmelserne i [tredje] afsnit i dette stk. 2, og i stk. 3-5.

I denne artikel forstås ved:

1° sikkerhedsopgaver: kombinationen af foranstaltninger og menneskelige og naturlige ressourcer, som har til formål at beskytte civil luftfart mod ulovlige handlinger

2° beskyttelsesopgaver: samtlige foranstaltninger samt menneskelige og materielle ressourcer, der har til formål at sikre en sikker afvikling af den civile lufttrafik, bortset fra foranstaltninger eller ressourcer til beskyttelse af den civile luftfart mod ulovlige handlinger.

Forvaltningen er ansvarlig for at føre tilsyn med den korrekte udførelse af koncessionen, herunder navnlig hvad angår udførelsen af sikkerheds- og beskyttelsesopgaver. Forvaltningens procedurer for tilsyn med den korrekte udførelse af koncessionen beskrives i koncessionsaftalerne og i de respektive udbudsbetingelser.

Stk. 3. For hver lufthavn oprettes der et offentligretligt aktieselskab, hvor 49% af selskabskapitalen ejes af det selskab, som driften af lufthavnen er overdraget, mens 51% ejes af regionen Vallonien. Driftsselskabet uddelegerer sikkerhedsopgaverne til dette offentligretlige aktieselskab ved navn Brussels South Charleroi Airport-Security for lufthavnen Charleroi-Bruxelles Sud og Liège Airport-Security for lufthavnen Liège-Bierset.

Selskabsloven og gennemførelsesbekendtgørelserne hertil finder anvendelse på Brussels South Airport-Security og Liège Airport-Security, medmindre andet er fastsat i dette dekret.

Retsakter udstedt af Brussels South Charleroi Airport-Security og Liège Airport-Security anses for at være kommercielle i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i selskabslovens artikel 2 og 3.

[...]«

Twisten i hovedsagen og det præjudicielle spørgsmål

- 20 Liège Airport Security blev stiftet af regionen Vallonien (Belgien) og Liège Airport SA, som er det selskab, der driver lufthavnen Liège-Bierset (Belgien), for at varetage »sikkerhedsopgaver« som omhandlet i artikel 4b, stk. 2, i décret wallon du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne (det vallonske dekret af 23.6.1994 om oprettelse og drift af lufthavne og flyvepladser henhørende under regionen Vallonien), som ændret ved décret de la Région wallonne du 19 décembre 2007 (dekret fra regionen Vallonien af 19.12.2007), i denne lufthavn.
- 21 Den 16. marts 2018 mødte medarbejdere fra SPF Intérieur op til nævnte lufthavn for dér at foretage en kontrol af overholdelsen af loven om privat sikkerhedsvirksomhed. I forbindelse med denne kontrol konstaterede de, at to ansatte i Liège Airport Security udførte aktiviteter, der var omfattet af særlige private overvågningsopgaver som omhandlet i lov om privat sikkerhedsvirksomhed, nemlig at den ene kontrollerede passagerernes adgang til start- og landingsbanerne ved brug af en metaldetektor, og den anden førte tilsyn med kontrolstederne og kontrolpersonalet.
- 22 Der blev således udarbejdet tre overtrædelsesrapporter, den ene for Liège Airport Security, for at have tilrettelagt en intern overvågningstjeneste uden at være autoriseret hertil af indenrigsministeren i strid med artikel 16, stk. 1, i lov om privat vagt- og sikkerhedsvirksomhed,

idet de to andre rapporter vedrørte disse ansatte, da de havde udført opgaver, der henhørte under en sådan tjeneste, uden at være i besiddelse af det identitetskort, der kræves i henhold til denne lovs artikel 76, stk. 1.

- 23 Ved administrative afgørelser af 27. november 2020 og 11. marts 2021 pålagde SPF Intérieur Liège Airport Security en bøde på henholdsvis 15 000 EUR og 500 EUR til hver af de nævnte ansatte.
- 24 Liège Airport Security anlagde sag til prøvelse af disse tre administrative afgørelser ved tribunal de première instance francophone de Bruxelles (den fransksprogede ret i første instans i Bruxelles, Belgien), idet selskabet gjorde gældende, at SPF Intérieur ikke havde kompetence til at kontrollere de belgiske lufthavne eller til at pålægge Liège Airport Security og dets ansatte bøder. Direction générale du transport aérien (den belgiske civile luftfartsmyndighed, Belgien) (herefter »DGTA«), der er integreret i service public fédéral Mobilité et Transport (den føderale styrelse for mobilitet og transport, Belgien), har nemlig enekompetence på området for koordinering og overvågning af anvendelsen af de fælles grundlæggende normer på området for den civile luftfarts sikkerhed, i henhold til artikel 9 i forordning nr. 300/2008. Ved at underlægge vagt- og sikkerhedstjenesterne i en national lufthavn SPF Intérieurs tilsyn tilsidesatte Kongeriget Belgien følgelig sin forpligtelse, der er fastsat i denne bestemmelse, til kun at udpege én kompetent myndighed.
- 25 Idet retten i første instans ved dom af 25. februar 2022 frifandt SPF Intérieur i forbindelse med det søgsmål, som Liège Airport Security havde anlagt, iværksatte dette selskab appel til prøvelse af denne afgørelse ved Cour de cassation (kassationsdomstol, Belgien), som er den forelæggende ret.
- 26 I forbindelse med denne appel har Liège Airport Security navnlig gjort gældende, at SPF Intérieur hverken har kompetence til at kontrollere de private vagt- og sikkerhedstjenester, som det leverer, eller til at pålægge det sanktioner i denne forbindelse, eftersom der i henhold til artikel 9 i forordning nr. 300/2008 kun skal udpeges én kompetent myndighed til dette formål i hver medlemsstat. Såfremt artikel 14 i lov om privat sikkerhedsvirksomhed skal fortolkes således, at den giver den belgiske stat mulighed for at fravige denne forpligtelse, skal den tilsidesættes som uforenelig med EU-retten.
- 27 Den forelæggende ret har anført, at den dom, der er genstand for kassationsappellen, bl.a. hviler på den retlige begrundelse, at formålet med artikel 9 i forordning nr. 300/2008 om at pålægge medlemsstaterne at udpege én kompetent myndighed ikke er, at denne skal være ansvarlig for alt, hvad der vedrører lufthavnssikkerhed, men at den skal sikre koordineringen af alle de foranstaltninger, der er nødvendige for en lufthavns sikkerhed, og sørge for, at de sikkerhedsforanstaltninger, der er fastsat i EU-retten, rent faktisk anvendes i de nationale lufthavne, uden dog at være ansvarlig for at sikre overholdelsen af alle bestemmelser på området. I det foreliggende tilfælde har DGTA således ikke kompetence til at sikre overholdelsen af alle de regler, der finder anvendelse på de arbejdstagere, der er beskæftiget i de nationale lufthavne, såsom de arbejdsretlige regler eller reglerne om privat sikkerhed, idet denne myndighed ellers ud over de private vagt- og sikkerhedsselskaber, der leverer deres tjenesteydelser i de nationale lufthavne, skulle føre tilsyn med politi- og toldembedsmænd, alene fordi de også arbejder dér.

- 28 På denne baggrund har Cour de cassation (kassationsdomstol) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»Skal artikel 9 i [forordning nr. 300/2008] fortolkes således, at den kompetente myndighed, der er udpeget i henhold til denne bestemmelse – som den eneste myndighed – kun overvåger anvendelsen af de i artikel 4 omhandlede fælles grundlæggende normer, når disse normer følger af en lovgivning, der specifikt vedrører sikkerhed inden for civil luftfart?«

Om det præjudicielle spørgsmål

- 29 Det fremgår af anmodningen om præjudiciel afgørelse, at det forelagte spørgsmål har til formål at afgøre, om Liège Airport Security og to af selskabets ansatte, der varetager sikkerhedsopgaver i lufthavnen Liège-Bierset, såsom kontrol af passagerernes adgang til start- og landingsbanerne og tilsyn med kontrolstederne og kontrolpersonalet, lovligt kunne kontrolleres af en anden myndighed end DGTA – dvs. af SPF Intérieur – i henhold til lov om privat sikkerhedsvirksomhed og efterfølgende af sidstnævnte myndighed pålægges bøder for manglende overholdelse af denne lov, selv om Kongeriget Belgien alene har udpeget DGTA som den »kompetente myndighed« som omhandlet i artikel 9 i forordning nr. 300/2008, der har ansvaret for at koordinere og overvåge anvendelsen af de fælles grundlæggende normer, der er omhandlet i denne forordnings artikel 4.
- 30 Det skal således lægges til grund, at den forelæggende ret med sit spørgsmål nærmere bestemt ønsker oplyst, om artikel 9 i forordning nr. 300/2008 skal fortolkes således, at den er til hinder for, at en anden myndighed end den »kompetente myndighed«, der er udpeget i henhold til denne bestemmelse, har ansvaret for at kontrollere, om en privatretlig juridisk person og dennes ansatte, der varetager sikkerhedsopgaver i en national lufthavn, overholder de forpligtelser, der følger af en national lovgivning, der regulerer udøvelsen af privat vagt- og sikkerhedsvirksomhed.
- 31 Det bemærkes, at det følger af fast retspraksis, at der ved fortolkningen af en EU-retlig bestemmelse ikke blot skal tages hensyn til dennes ordlyd, men også til den sammenhæng, hvori den indgår, og til de mål, der forfølges med den ordning, som den udgør en del af (dom af 17.11.1983, Merck, 292/82, EU:C:1983:335, præmis 12, og af 16.3.2023, Kommissionen mod Jiangsu Seraphim Solar System og Rådet mod Jiangsu Seraphim Solar System og Kommissionen, C-439/20 P og C-441/20 P, EU:C:2023:211, præmis 113 og den deri nævnte retspraksis).
- 32 Det skal indledningsvis bemærkes, at det følger af artikel 9 i forordning nr. 300/2008, at hvis der i en medlemsstat er »to eller flere organer involveret i civil luftfartssikkerhed«, skal denne medlemsstat udpege én myndighed, der kvalificeres som »den kompetente myndighed«, der har ansvaret for at koordinere og overvåge anvendelsen af de i artikel 4 omhandlede fælles grundlæggende normer.
- 33 Det fremgår således af denne bestemmelses ordlyd, dels at det i en medlemsstat ikke er udelukket, at flere organer kan have ansvaret for den civile luftfartssikkerhed, hvilket område i overensstemmelse med artikel 1, stk. 1, første afsnit, i forordning nr. 300/2008, sammenholdt med denne forordnings artikel 3, nr. 2), omfatter virksomhed, der beskytter den civile luftfart mod ulovlige handlinger, som bringer dens sikkerhed i fare. En sådan mulighed er i øvrigt udtrykkeligt nævnt i 12. betragtning til den nævnte forordning.

- 34 Dels skal medlemsstaterne i et sådant tilfælde, hvor der er flere berørte nationale organer, udpege én »kompetent myndighed«, som skal have ansvaret for at koordinere og overvåge anvendelsen af de i artikel 4 i forordning nr. 300/2008 omhandlede fælles grundlæggende normer.
- 35 Det fremgår således af ordlyden af denne forordnings artikel 9, at den kompetente myndighed, der er omhandlet i denne bestemmelse, adskiller sig fra andre nationale organer, der har kompetence på området for civil luftfartssikkerhed, ved den omstændighed, at den har ansvaret på nationalt plan for at koordinere og overvåge overholdelsen af de fælles grundlæggende normer på området, der er omhandlet i den nævnte forordnings artikel 4.
- 36 Forudsat at de respekterer beføjelserne for den i henhold til artikel 9 i forordning nr. 300/2008 udpegede kompetente myndighed med hensyn til koordinering af og overvågning af anvendelsen af de i forordningens artikel 4 omhandlede fælles grundlæggende normer, fremgår det følgelig ikke af en ordlydsfortolkning af denne artikel 9, at en medlemsstat skal sikre, at denne myndighed er den eneste, der har ansvar for at kontrollere overholdelsen af alle aspekter vedrørende sikkerhed inden for civil luftfart på nationalt plan.
- 37 Hvad dernæst angår de formål, der forfølges med forordning nr. 300/2008, skal det for det første bemærkes, at i overensstemmelse med denne forordnings artikel 1, sammenholdt med bl.a. femte og tiende betragtning hertil, består et af disse formål i at fastsætte fælles regler for beskyttelse af civil luftfart mod ulovlige handlinger, der bringer dens sikkerhed i fare, ved at fastsætte fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed samt mekanismer for kontrol med overholdelsen, samtidig med at medlemsstaterne overlades en vis skønsmargen med hensyn til, hvordan disse fælles regler skal gennemføres.
- 38 For det andet bestemmer artikel 1, stk. 1, andet afsnit, i forordning nr. 300/2008, at sidstnævnte for medlemsstaterne skal tilvejebringe grundlaget for en ensartet fortolkning af bilag 17 til Chicagokonventionen, idet denne fælles fortolkning udgør det andet formål, der forfølges med denne forordning, således som det fremgår af 2. og 25. betragtning hertil. Punkt 3.1.2 i dette bilag begrænser sig imidlertid til at fastsætte, at de kontraherende stater inden for deres nationale forvaltning skal udpege én kompetent myndighed, der skal have ansvaret for at udarbejde, gennemføre og ajourføre gennemførelsen af det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart, uden dog at pålægge disse stater at overdrage samtlige kompetencer på området for sikkerhed inden for civil luftfart til en enkelt national myndighed.
- 39 Det følger heraf, at forordning nr. 300/2008 ikke har til formål at regulere fordelingen af ansvaret inden for medlemsstaterne med hensyn til gennemførelsen af de fælles grundlæggende normer, der er omhandlet i denne forordnings artikel 4, og så meget desto mindre at forpligte disse stater til at overdrage én national myndighed hele ansvaret på området for sikkerhed inden for civil luftfart.
- 40 Hvad endelig angår den sammenhæng, hvori artikel 9 i forordning nr. 300/2008 indgår, bemærkes, at denne forordnings artikel 10, stk. 1, bestemmer, at hver medlemsstat i det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart, som den skal udarbejde, fastlægger, hvor ansvaret for anvendelse af de fælles grundlæggende normer i nævnte forordnings artikel 4 ligger. Denne bestemmelse understøtter således konstateringen i denne doms præmis 39, hvorefter forordning nr. 300/2008 ikke har til formål at regulere fordelingen af ansvaret inden for medlemsstaterne med hensyn til gennemførelsen af disse normer.

- 41 Det følger af det ovenstående, således som generaladvokaten i det væsentlige har anført i punkt 48, 50 og 58 i forslaget til afgørelse, at artikel 9 i forordning nr. 300/2008, samtidig med at den tillader, at flere organer i en og samme medlemsstat har ansvaret for sikkerheden inden for civil luftfart, begrænser sig til at pålægge hver medlemsstat at udpege én myndighed, som den overdrager ansvaret for at koordinere og overvåge anvendelsen på det nationale område af de fælles grundlæggende normer i forordningens artikel 4.
- 42 I det foreliggende tilfælde henhører kontroller som dem, SPF Intérieur har foretaget, ikke som sådan under udøvelsen af en kompetence, der obligatorisk skal forbeholdes én kompetent myndighed, der er udpeget i overensstemmelse med artikel 9 i forordning nr. 300/2008, for så vidt som de ikke har til formål at sikre koordineringen eller overvågningen af gennemførelsen af de fælles grundlæggende normer som omhandlet i denne forordnings artikel 4, men at kontrollere, at de pågældende personer udfører deres opgaver i overensstemmelse med de specifikke krav, der følger af en national lovgivning, der regulerer udøvelsen af privat vagt- og sikkerhedsvirksomhed.
- 43 Selv om denne nationale lovgivning og de krav, der følger heraf, kan anses for indirekte at vedrøre sikkerheden inden for civil luftfart, når de pågældende private vagt- og sikkerhedsselskaber og deres ansatte leverer deres tjenesteydelser i en lufthavn, forholder det sig ikke desto mindre således, at der er tale om en lovgivning af generel karakter, der ikke kun er knyttet til sikkerheden inden for civil luftfart, og som ikke specifikt har til formål at anvende de fælles grundlæggende normer i denne artikel 4.
- 44 Det følger heraf, at når en national myndighed som i det foreliggende tilfælde SPF Intérieur har beføjelse til at kontrollere overholdelsen af de forpligtelser, der følger af en sådan lovgivning, og til at foretage kontroller i denne henseende eller endog pålægge økonomiske sanktioner i tilfælde af overtrædelse, kan det ikke lægges til grund, at denne myndighed, selv når disse kontroller vedrører aktiviteter, der udøves i en lufthavn, af denne grund er ansvarlig for at koordinere og overvåge anvendelsen af disse fælles grundlæggende normer som omhandlet i artikel 9 i forordning nr. 300/2008.
- 45 Henset til ovenstående betragtninger skal det forelagte spørgsmål besvares med, at artikel 9 i forordning nr. 300/2008 skal fortolkes således, at bestemmelsen ikke er til hinder for, at en anden myndighed end den »kompetente myndighed«, der er udpeget i henhold til denne bestemmelse, har ansvaret for at kontrollere, om en privatretlig juridisk person og dennes ansatte, der varetager sikkerhedsopgaver i en national lufthavn, overholder de forpligtelser, der følger af en national lovgivning, der regulerer udøvelsen af privat vagt- og sikkerhedsvirksomhed.

Sagsomkostninger

- 46 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagsomkostningerne. Bortset fra nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Tredje Afdeling) for ret:

Artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008 om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2320/2002

skal fortolkes således, at

bestemmelsen ikke er til hinder for, at en anden myndighed end den »kompetente myndighed«, der er udpeget i henhold til denne bestemmelse, har ansvaret for at kontrollere, om en privatretlig juridisk person og dennes ansatte, der varetager sikkerhedsopgaver i en national lufthavn, overholder de forpligtelser, der følger af en national lovgivning, der regulerer udøvelsen af privat vagt- og sikkerhedsvirksomhed.

Underskrifter