Edizione provvisoria

SENTENZA DELLA CORTE (Terza Sezione)

10 luglio 2025 (*)

« Rinvio pregiudiziale – Trasporti – Trasporti aerei – Regolamento (CE) n. 300/2008 – Sicurezza dell'aviazione civile – Articolo 4 – Norme fondamentali comuni – Articolo 9 – Autorità competente – Obbligo per lo Stato membro di designare un'unica autorità responsabile del coordinamento e del monitoraggio dell'attuazione delle norme di sicurezza – Portata – Autorità nazionale incaricata di sorvegliare il rispetto di una normativa nazionale che disciplina l'esercizio di attività di sicurezza privata »

Nella causa C-783/23,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dalla Cour de cassation (Corte di Cassazione, Belgio), con decisione del 1° dicembre 2023, pervenuta in cancelleria il 19 dicembre 2023, nel procedimento

Liège Airport Security SA

contro

État belge,

LA CORTE (Terza Sezione),

composta da C. Lycourgos, presidente di sezione, S. Rodin (relatore), N. Piçarra, O. Spineanu-Matei e N. Fenger, giudici,

avvocato generale: M. Campos Sánchez-Bordona

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

- per la Liège Airport Security SA, da P. Frühling e B. Maes, avocats;
- per il governo belga, da S. Baeyens, P. Cottin e C. Pochet, in qualità di agenti, assistiti da M. Chomé, S. Depré e G. Haumont, avocats;
- per il governo francese, da B. Fodda, B. Herbaut e B. Travard, in qualità di agenti;
- per il governo polacco, da B. Majczyna, in qualità di agente;
- per la Commissione europea, da O. Gariazzo e B. Sasinowska, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 30 gennaio 2025,
ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 9 del regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2008, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002 (GU 2008, L 97, pag. 72).
- 2 La domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra, da un lato, la Liège Airport Security SA, società per azioni di diritto pubblico, e, dall'altro, l'État belge (Stato belga) in merito ad un'ammenda inflitta da agenti del service public fédéral Intérieur (servizio pubblico federale dell'Interno, Belgio; in prosieguo: il «SPF Interno») alla Liège Airport Security in seguito all'accertamento di violazioni di una normativa nazionale relativa alle imprese di sicurezza privata.

Contesto normativo

Convenzione di Chicago

- 3 La Convenzione internazionale per l'aviazione civile, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944 (*Recueil des traités des Nations unies*, volume 15, n. 102; in prosieguo: la «convenzione di Chicago»), è stata ratificata da tutti gli Stati membri dell'Unione europea, la quale non è tuttavia essa stessa parte di tale convenzione. Detta convenzione ha istituito l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO), la quale, ai sensi dell'articolo 44 della convenzione stessa, ha l'obiettivo di elaborare i principi e le tecniche della navigazione aerea internazionale, nonché quello di promuovere la creazione dei trasporti aerei internazionali e di stimolarne lo sviluppo.
- 4 L'allegato 17 della convenzione di Chicago, nella versione risultante dalla dodicesima edizione del luglio 2022 (in prosieguo: l'«allegato 17 della convenzione di Chicago») è intitolato «Sicurezza dell'aviazione». Con il titolo «Definizioni», il capo 1 di tale allegato stipula:

«Atti di interferenza illecita. Atti o tentativi volti a compromettere la sicurezza dell'aviazione civile, tra cui, a titolo esemplificativo, figurano:

- il sequestro illecito di aeromobili;
- la distruzione di un aeromobile in servizio;
- la presa di ostaggi a bordo di aeromobili o in aeroporti;
- l'intrusione forzata a bordo di un aeromobile, in un aeroporto o nel perimetro di un'infrastruttura aeronautica;
- l'introduzione a bordo di un aeromobile, o all'interno di un aeroporto, di armi od ordigni (oppure sostanze) pericolosi per fini criminali;
- l'utilizzo di un aeromobile in servizio allo scopo di causare morte, gravi lesioni fisiche o gravi danni al patrimonio o all'ambiente;

- la trasmissione di false informazioni tali da compromettere la sicurezza di un aeromobile in volo o a terra, oppure la sicurezza di passeggeri, equipaggio, personale di terra e pubblico in generale all'interno di un aeroporto o nel perimetro di un'infrastruttura dell'aviazione civile.

(...)».

- 5 Il capo 2 dell'allegato 17 della convenzione di Chicago, intitolato «Principi generali», contiene una sezione 2.1, essa stessa intitolata «Obiettivi», nella quale figurano i punti da 2.1.1 a 2.1.4 di tale allegato. Ai sensi del punto 2.1.1 di detto allegato:

«Ogni Stato contraente mirerà anzitutto a garantire la sicurezza di passeggeri, equipaggi, personale di terra e pubblico in generale in tutti i casi connessi alla salvaguardia da atti di interferenza illecita nell'aviazione civile».

- 6 Il capo 3 dell'allegato 17 della convenzione di Chicago, intitolato «Organizzazione», contiene una sezione 3.1, essa stessa intitolata «Organizzazione nazionale e autorità competente», nella quale figurano i punti da 3.1.1 a 3.1.9 di tale allegato. Il punto 3.1.2 di detto allegato prevede quanto segue:

«Ogni Stato contraente designerà, in seno alla sua amministrazione nazionale, un'autorità competente incaricata di elaborare, applicare e aggiornare la realizzazione del programma nazionale di sicurezza dell'aviazione civile e ne preciserà l'identità all'ICAO».

Diritto dell'Unione

- 7 I considerando 2, 5, 10, 12 e 25 del regolamento n. 300/2008 sono così formulati:

«(2) Nell'interesse della sicurezza dell'aviazione civile in generale, è opportuno fornire i criteri per un'interpretazione comune dell'allegato 17 della [convenzione di Chicago].

(...)

(5) Considerata la necessità di assicurare una maggiore flessibilità nell'adozione delle misure e delle procedure di sicurezza in modo da tenere conto dell'evolversi della valutazione dei rischi e consentire l'introduzione di nuove tecnologie, è opportuno che il presente regolamento si limiti a definire i principi fondamentali delle misure che devono essere adottate per proteggere l'aviazione civile contro gli atti di interferenza illecita, senza specificare i dettagli tecnici e procedurali relativi alla loro concreta attuazione.

(...)

(10) È opportuno che agli Stati membri venga inoltre consentito, sulla base di una valutazione del rischio, di applicare misure più severe di quelle disposte dal presente regolamento.

(...)

(12) Ciascuno Stato membro dovrebbe designare un'unica autorità responsabile del coordinamento e del controllo dell'attuazione delle norme di sicurezza, anche nell'eventualità in cui al suo interno operassero due o più organismi competenti nel settore della sicurezza aerea.

(...)

(25) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire la salvaguardia dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita e la definizione di criteri per un'interpretazione comune della convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a causa delle dimensioni e degli effetti del presente regolamento, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo».

8 L'articolo 1 di tale regolamento, intitolato «Obiettivi», così dispone:

«1. Il presente regolamento stabilisce norme comuni per proteggere l'aviazione civile da atti di interferenza illecita che ne mettano in pericolo la sicurezza.

Esso fornisce inoltre i criteri per un'interpretazione comune dell'allegato 17 della [convenzione di Chicago].

2. Gli strumenti per conseguire gli obiettivi di cui al paragrafo 1 sono:

- a) la definizione di regole e norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea;
- b) l'istituzione di meccanismi atti a monitorarne il rispetto».

9 L'articolo 2 del suddetto regolamento, intitolato «Ambito di applicazione», al paragrafo 1, prevede quanto segue:

«Il presente regolamento si applica:

- a) a tutti gli aeroporti o parti di aeroporti situati nel territorio di uno Stato membro che non siano utilizzati esclusivamente per scopi militari;
- b) a tutti gli operatori, compresi i vettori aerei, che forniscono servizi negli aeroporti di cui alla lettera a);
- c) a tutti i soggetti che applicano norme per la sicurezza aerea operanti in locali situati all'interno o all'esterno del sedime aeroportuale, che forniscono beni e/o prestano servizi nell'ambito degli aeroporti di cui alla lettera a) o tramite essi».

10 L'articolo 3 del medesimo regolamento, intitolato «Definizioni», è così formulato:

«Ai fini del presente regolamento si intende per:

- 1) “aviazione civile”: qualsiasi operazione aerea effettuata con aeromobili civili, escludendo quelle effettuate con aeromobili di Stato di cui all'articolo 3 della [convenzione di Chicago];
- 2) “sicurezza aerea”: combinazione di misure e risorse umane e materiali finalizzate alla protezione dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita che ne mettano in pericolo la sicurezza;

(...)

- 8) “controllo (screening)”: applicazione di mezzi tecnici o di altro tipo atti a identificare e/o rilevare la presenza di articoli proibiti;
- 9) “controllo di sicurezza”: applicazione di mezzi in grado di impedire l’introduzione di articoli proibiti;
- 10) “controllo d’accesso”: applicazione di sistemi che consentono di impedire l’entrata di persone e/o veicoli non autorizzati;
- (...)».
- 11 Ai sensi dell’articolo 4 del regolamento n. 300/2008, intitolato «Norme fondamentali comuni»:
- «1. Le norme fondamentali comuni per la protezione dell’aviazione civile da atti di interferenza illecita che ne mettano in pericolo la sicurezza sono riportate nell’allegato.
- (...)
2. Le disposizioni generali intese a modificare, integrandoli, elementi non essenziali delle norme fondamentali comuni di cui al paragrafo 1 sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all’articolo 19, paragrafo 3.
- (...)».
- 12 L’articolo 9 di tale regolamento, intitolato «Autorità competente», così dispone:
- «Se in uno Stato membro esistono due o più organismi competenti per la sicurezza dell’aviazione civile, esso designa un’unica autorità (in seguito denominata “l’autorità competente”) responsabile del coordinamento e del monitoraggio dell’attuazione delle norme fondamentali comuni di cui all’articolo 4».
- 13 L’articolo 10 del suddetto regolamento, intitolato «Programma nazionale per la sicurezza dell’aviazione civile», così dispone:
- «1. Ciascuno Stato membro redige, attua e mantiene aggiornato un programma nazionale per la sicurezza dell’aviazione civile.
- Tale programma definisce le responsabilità per l’attuazione delle norme fondamentali comuni di cui all’articolo 4 e precisa gli adempimenti prescritti a tal fine agli operatori e agli altri soggetti.
2. L’autorità competente mette a disposizione degli operatori e dei soggetti che a suo giudizio hanno un legittimo interesse a riceverli i testi scritti delle parti appropriate del programma nazionale per la sicurezza dell’aviazione civile, in funzione di un criterio basato sulla “necessità di sapere”».
- 14 L’allegato I del medesimo regolamento è intitolato «Norme fondamentali comuni per la protezione dell’aviazione civile da atti di interferenza illecita (articolo 4)» e specifica tali norme.

Diritto belga

Legge in materia di sicurezza privata

- 15 L’articolo 4 della legge del 2 ottobre 2017 in materia di sicurezza privata e individuale (*Moniteur belge* del 31 ottobre 2017, pag. 96776; in prosieguo: la «legge sulla sicurezza privata») così dispone:

«Per società di vigilanza si intende qualsiasi società che eroga o svolge attività di vigilanza o si pubblicizza come tale».

16 L'articolo 14 della legge in materia di sicurezza privata dispone quanto segue:

«La presente legge si applica all'esercizio delle attività di cui alla presente sezione o delle competenze stabilite nella presente legge, anche se una normativa europea o una legge specifica prevede l'obbligo di offrire, esercitare o organizzare siffatte attività».

17 L'articolo 16, primo comma, di tale legge è formulato come segue:

«Nessuno può fornire i servizi di un'impresa o organizzare quelli di un servizio interno senza previa autorizzazione del Ministero dell'Interno».

18 L'articolo 76, primo comma, di detta legge dispone quanto segue:

«I soggetti di cui all'articolo 60, punti 1, 3, 4 e 5 devono essere in possesso di tesserini di riconoscimento rilasciati dal Ministero dell'Interno».

Decreto vallone del 23 giugno 1994, relativo alla costruzione e alla gestione di aeroporti e aerodromi rientranti nella sfera di competenza della Regione vallona

19 L'articolo 4 *ter* del decreto vallone del 23 giugno 1994, relativo alla costruzione e alla gestione di aeroporti e aerodromi rientranti nella sfera di competenza della Regione vallona (*Moniteur belge* del 15 luglio 1994, pag. 18666), come modificato dal decreto della Regione vallona del 19 dicembre 2007 (*Moniteur belge* del 31 dicembre 2007, pag. 65947), così dispone:

«(...)

§ 2. Le mansioni di servizio pubblico che costituiscono le attività di sicurezza e di vigilanza all'interno dell'aeroporto sono affidate alle società concessionarie per la gestione degli aeroporti, secondo le modalità stabilite nel contratto di concessione e nel rispettivo capitolato d'oneri, fermo restando quanto previsto dal [terzo] comma del presente paragrafo e dei paragrafi da 3 a 5.

Ai fini del presente articolo si intende per:

1. attività di sicurezza: la combinazione di misure, risorse umane e materiali finalizzati a proteggere l'aviazione civile da atti di interferenza illecita;
2. attività di protezione: l'insieme di misure, risorse umane e materiali intesi a garantire il flusso sicuro del traffico aereo civile, ad esclusione delle misure o dei mezzi di protezione dell'aviazione civile contro atti illeciti.

L'amministrazione è responsabile del controllo della corretta esecuzione della concessione, in particolare per quanto concerne lo svolgimento delle attività di sicurezza e protezione. Le procedure seguite dall'amministrazione per controllare la corretta esecuzione della concessione sono descritte negli accordi di concessione e nei rispettivi capitolati d'oneri.

§ 3. Per ogni aeroporto, viene costituita una società per azioni di diritto pubblico, il cui capitale è detenuto per il 49% dalla società concessionaria incaricata della gestione dell'aeroporto e per il 51% dalla Regione vallona. La società di gestione delega le attività di sicurezza a detta società per azioni

di diritto pubblico, denominata Brussels South Charleroi Airport-Security nel caso dell'aeroporto di Charleroi-Bruxelles Sud e Liège Airport-Security nel caso dell'aeroporto di Liegi-Bierset.

Il codice delle società e le sue norme attuative sono applicabili alla Brussels South Airport-Security e alla Liège Airport-Security, salvo deroga contenuta nel presente decreto.

Gli atti della Brussels South Charleroi Airport-Security e della Liège Airport-Security sono considerati commerciali ai sensi degli articoli 2 e 3 del Code des sociétés (codice delle società).

(...».

Procedimento principale e questione pregiudiziale

- 20 La Liège Airport Security è stata costituita dalla Regione vallona (Belgio) e dalla Liège Airport SA, la società di gestione dell'aeroporto di Liegi-Bierset (Belgio), al fine di garantire le «attività di sicurezza», ai sensi dell'articolo 4 *ter*, paragrafo 2, del decreto vallone del 23 giugno 1994, relativo alla costruzione e alla gestione di aeroporti e aerodromi rientranti nella sfera di competenza della Regione vallona, del 19 dicembre 2007, all'interno di tale aeroporto.
- 21 Il 16 marzo 2018 alcuni funzionari del SPF Interno si sono recati presso detto aeroporto per effettuare un controllo di conformità alla legge in materia di sicurezza privata. Nell'ambito di tale controllo, essi hanno riscontrato che due dipendenti della Liège Airport Security svolgevano attività rientranti in compiti specifici di vigilanza privata, ai sensi della legge in materia di sicurezza privata, vale a dire, il primo, il controllo dell'accesso dei passeggeri alle piste con l'ausilio di un metal detector e, il secondo, l'ispezione di punti di controllo e dei relativi addetti.
- 22 Sono stati redatti tre verbali di infrazione, uno contro la Liège Airport Security, per aver organizzato un servizio interno di vigilanza senza essere stata autorizzata dal Ministero dell'Interno, in violazione dell'articolo 16, primo comma, della legge in materia di sicurezza privata, e gli altri due contro ciascuno di tali dipendenti, per aver esercitato funzioni rientranti nella sfera di un tale servizio senza essere in possesso di un tesserino di riconoscimento ai sensi dell'articolo 76, primo comma, di tale legge.
- 23 Con decisioni amministrative del 27 novembre 2020 e dell'11 marzo 2021, il SPF Interno ha inflitto un'ammenda, rispettivamente, di EUR 15 000 alla Liège Airport Security e di EUR 500 a ciascuno di detti dipendenti.
- 24 La Liège Airport Security ha proposto ricorso contro tali tre decisioni amministrative dinanzi al tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Tribunale di primo grado di Bruxelles di lingua francese, Belgio), sostenendo che il SPF Interno non era competente a controllare gli aeroporti belgi né a infliggere ammende alla Liège Airport Security e ai suoi dipendenti. In effetti, la direction générale du transport aérien (direzione generale del trasporto aereo, Belgio; in prosieguo: la «DGTA»), integrata nel service public fédéral Mobilité et Transport (servizio pubblico federale Mobilità e Trasporti, Belgio), beneficerebbe di una competenza esclusiva in materia di coordinamento e di monitoraggio dell'attuazione delle norme fondamentali comuni in materia di aviazione civile, ai sensi dell'articolo 9 del regolamento n. 300/2008. Di conseguenza, sottoponendo i servizi di sicurezza di un aeroporto nazionale al controllo del SPF Interno, il Regno del Belgio avrebbe violato il suo obbligo, previsto a tale disposizione, di designare un'unica autorità competente.
- 25 Poiché il giudice di primo grado ha respinto il ricorso proposto dalla Liège Airport Security con

sentenza del 25 febbraio 2022, tale società ha impugnato quest'ultima sentenza dinanzi alla Cour de Cassation (Corte di Cassazione, Belgio), giudice del rinvio.

26 Nell'ambito di tale impugnazione, la Liège Airport Security sostiene, in particolare, che il SPF Interno non è competente a controllare i servizi di sicurezza privata che essa fornisce né a infliggere sanzioni in tali contesti, considerato che, ai sensi dell'articolo 9 del regolamento n. 300/2008, deve essere nominata a tal fine un'unica autorità competente in ogni Stato membro. Se l'articolo 14 della legge in materia di sicurezza privata dovesse interpretarsi nel senso che consente allo Stato belga di derogare a tale obbligo, esso dovrebbe essere disapplicato in quanto incompatibile con il diritto dell'Unione.

27 Il giudice del rinvio rileva che la sentenza oggetto di ricorso per cassazione si fonda in particolare sul motivo di diritto secondo il quale l'articolo 9 del regolamento n. 300/2008 mira a imporre agli Stati membri di designare un'unica autorità competente non al fine di farsi carico, essa sola, di tutto ciò che riguarda la sicurezza degli aeroporti, bensì per sorvegliare il coordinamento di tutte le misure necessarie alla sicurezza di un aeroporto e garantire che le misure di sicurezza imposte dal diritto dell'Unione siano effettivamente applicate negli aeroporti nazionali, senza tuttavia essere incaricata di sorvegliare il rispetto di tutte le normative in materia. Nel caso di specie, la DGTA non sarebbe quindi competente a sorvegliare il rispetto di tutte le norme applicabili ai lavoratori dipendenti all'interno degli aeroporti nazionali, quali le norme di diritto del lavoro o quelle relative alla sicurezza privata, pena, per tale autorità, di avere assegnata sotto la sua sorveglianza, oltre alle imprese di sicurezza privata che forniscono i loro servizi all'interno degli aeroporti nazionali, anche gli agenti di polizia e doganali per il solo fatto che anch'essi vi lavorano.

28 Alla luce di queste considerazioni, la Cour de cassation (Corte di Cassazione) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se l'articolo 9 del regolamento [n. 300/2008] debba essere interpretato nel senso che l'autorità competente designata ai sensi di tale disposizione garantisce il monitoraggio dell'attuazione delle norme fondamentali comuni di cui all'articolo 4 di tale regolamento, ad esclusione di ogni altra autorità, solo quando tali norme derivano da una normativa specifica della sicurezza dell'aviazione civile».

Sulla questione pregiudiziale

29 Dalla domanda di pronuncia pregiudiziale emerge che la questione sottoposta intende determinare se, nel caso di specie, la Liège Airport Security e due dei suoi dipendenti, che forniscono attività di sicurezza all'interno dell'aeroporto di Liegi-Bierset, quali il controllo dell'accesso dei passeggeri alle piste e l'ispezione di punti di controllo e dei relativi addetti, possano legittimamente essere oggetto di un controllo da parte di un'autorità diversa dalla DGTA, vale a dire il SPF Interno, ai sensi della legge in materia di sicurezza privata, e, poi, vedersi inflitte, da quest'ultima autorità, ammende per violazione di tale legge, sebbene solo la DGTA sia stata designata, da parte del Regno del Belgio, come «autorità competente», ai sensi dell'articolo 9 del regolamento n. 300/2008, responsabile del coordinamento e del monitoraggio dell'attuazione delle norme fondamentali comuni di cui all'articolo 4 di tale regolamento.

30 Di conseguenza, occorre ritenere che, con la sua questione, il giudice del rinvio si chieda, in sostanza, se l'articolo 9 del regolamento n. 300/2008 debba essere interpretato nel senso che esso osta a che un'autorità diversa dall'«autorità competente» designata ai sensi di tale disposizione sia incaricata di controllare se una persona giuridica di diritto privato e i suoi dipendenti, che svolgono

compiti di sicurezza all'interno di un aeroporto nazionale, rispettino gli obblighi che derivano da una normativa che disciplina l'esercizio di attività di sicurezza privata.

- 31 Occorre ricordare che, secondo una giurisprudenza costante, ai fini dell'interpretazione di una disposizione di diritto dell'Unione, si deve tenere conto non solo dei suoi termini, ma anche del contesto e degli obiettivi perseguiti dalla normativa di cui essa fa parte (sentenze del 17 novembre 1983, *Merck*, 292/82, EU:C:1983:335, punto 12, e del 16 marzo 2023, *Commissione/Jiangsu Seraphim Solar System e Consiglio/Jiangsu Seraphim Solar System e Commissione*, C-439/20 P e C-441/20 P, EU:C:2023:211, punto 113 e giurisprudenza citata).
- 32 Innanzitutto, occorre rilevare che, ai sensi dell'articolo 9 del regolamento n. 300/2008, se, in uno Stato membro, «esistono due o più organismi competenti per la sicurezza dell'aviazione civile», tale Stato membro deve designare un'unica autorità, denominata l'«autorità competente», responsabile del «coordinamento e del monitoraggio dell'attuazione» delle norme fondamentali comuni di cui all'articolo 4 di tale regolamento.
- 33 Dalla formulazione di tale disposizione emerge quindi che, da un lato, all'interno di uno Stato membro, non è escluso che esistano più organismi competenti per la sicurezza dell'aviazione civile, ambito che comprende, ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 1, primo comma, del regolamento n. 300/2008, in combinato disposto con l'articolo 3, punto 2, di tale regolamento, le attività che proteggono l'aviazione civile da atti di interferenza illecita che ne mettano in pericolo la sicurezza. Una simile circostanza è peraltro espressamente prevista al considerando 12 di detto regolamento.
- 34 Dall'altro lato, gli Stati membri devono, in un simile caso di pluralità di organismi nazionali implicati, designare un'«autorità competente», la quale sarà incaricata del coordinamento e del monitoraggio dell'attuazione delle norme fondamentali comuni di cui all'articolo 4 del regolamento n. 300/2008.
- 35 Dalla formulazione dell'articolo 9 di tale regolamento emerge, pertanto, che l'autorità competente di cui a tale disposizione si distingue dagli altri organismi nazionali competenti in materia di sicurezza dell'aviazione civile per il fatto che essa è incaricata di garantire, a livello nazionale, il coordinamento e il monitoraggio del rispetto delle norme fondamentali comuni di cui all'articolo 4 di detto regolamento.
- 36 Di conseguenza, a condizione che siano rispettate le prerogative dell'autorità competente designata in conformità dell'articolo 9 del regolamento n. 300/2008, relative al coordinamento e al monitoraggio dell'attuazione delle norme fondamentali comuni di cui all'articolo 4 di detto regolamento, dall'interpretazione letterale di tale articolo 9 non si evince che uno Stato membro debba assicurarsi che tale autorità sia l'unica competente a controllare il rispetto di tutti gli aspetti legati all'ambito della sicurezza dell'aviazione civile sul piano nazionale.
- 37 Inoltre, per quanto riguarda gli obiettivi che il regolamento n. 300/2008 persegue, occorre rilevare che, da un lato, in conformità dell'articolo 1 di tale regolamento, in combinato disposto con, in particolare, i considerando 5 e 10 di quest'ultimo, uno degli obiettivi consiste nell'instaurare norme comuni per proteggere l'aviazione civile da atti di interferenza illecita che ne mettano in pericolo la sicurezza, stabilendo norme fondamentali comuni in materia di sicurezza dell'aviazione e meccanismi per controllarne l'applicazione, lasciando agli Stati membri un certo margine di discrezionalità quanto alle modalità di attuazione di tali norme comuni.
- 38 Dall'altro lato, il regolamento n. 300/2008, ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 1, secondo comma, è chiamato a fornire, agli Stati membri, i criteri per un'interpretazione comune dell'allegato 17 della

convenzione di Chicago, in quanto tale interpretazione comune costituisce il secondo obiettivo perseguito da tale regolamento, come emerge dai considerando 2 e 25. Ebbene, il punto 3.1.2 di tale allegato si limita a prevedere che gli Stati contraenti debbano designare, in seno alla loro amministrazione nazionale, un'autorità competente incaricata di elaborare, attuare e aggiornare la realizzazione del programma nazionale di sicurezza dell'aviazione civile, senza tuttavia imporre a tali Stati di affidare l'insieme delle competenze nell'ambito della sicurezza dell'aviazione civile ad un'unica autorità nazionale.

- 39 Ne consegue che il regolamento n. 300/2008 non ha lo scopo di disciplinare la ripartizione delle responsabilità, all'interno degli Stati membri, in materia di attuazione delle norme fondamentali comuni di cui all'articolo 4 di tale regolamento, né, *a fortiori*, di costringere gli Stati a conferire a un'unica autorità nazionale tutte le responsabilità in materia di sicurezza dell'aviazione civile.
- 40 Infine, per quanto riguarda il contesto in cui si inserisce l'articolo 9 del regolamento n. 300/2008, occorre rilevare che l'articolo 10, paragrafo 1, di tale regolamento dispone che ogni Stato membro definisca, all'interno del programma nazionale di sicurezza dell'aviazione civile che esso deve elaborare, le responsabilità in materia di attuazione delle norme fondamentali comuni di cui all'articolo 4 di detto regolamento. Tale disposizione corrobora quindi l'analisi, esposta al punto 39 della presente sentenza, secondo la quale il regolamento n. 300/2008 non ha lo scopo di disciplinare la ripartizione delle responsabilità, all'interno degli Stati membri, in materia di attuazione di tali norme.
- 41 Da ciò che precede risulta, così come, in sostanza, rilevato dall'avvocato generale ai paragrafi 48, 50 e 58 delle sue conclusioni, che l'articolo 9 del regolamento n. 300/2008, pur consentendo che più organismi siano competenti, in uno Stato membro, per la sicurezza dell'aviazione civile, si limita a imporre ad ogni Stato membro di designare un'unica autorità alla quale esso affida la responsabilità del coordinamento e del monitoraggio dell'attuazione, nel territorio nazionale, delle norme fondamentali comuni di cui all'articolo 4 di tale regolamento.
- 42 Nel caso di specie, controlli simili a quelli ai quali il SPF Interno ha proceduto non rientrano, in quanto tali, nell'esercizio di una competenza che deve obbligatoriamente essere riservata ad un'autorità competente designata in conformità dell'articolo 9 del regolamento n. 300/2008, poiché non mirano a garantire il coordinamento o il monitoraggio dell'attuazione delle norme fondamentali comuni ai sensi dell'articolo 4 di tale regolamento, bensì a verificare che le persone coinvolte effettuino le loro attività in conformità delle esigenze specifiche che derivano da una normativa nazionale che disciplina l'esercizio di attività di sicurezza privata.
- 43 Ebbene, nonostante tale normativa nazionale e le esigenze che ne derivano possano essere considerate riferirsi indirettamente alla sicurezza dell'aviazione civile quando le imprese di sicurezza privata coinvolte e i loro funzionari forniscono i loro servizi all'interno di un aeroporto, si tratta tuttavia di una normativa di carattere generale, non unicamente collegata alla sicurezza dell'aviazione civile, non avendo come oggetto specifico l'attuazione di norme fondamentali comuni di cui all'articolo 4.
- 44 Ne consegue che, qualora un'autorità nazionale come, nel caso di specie, il SPF Interno, sia autorizzata a verificare il rispetto degli obblighi che derivano da una simile normativa e ad effettuare controlli in tal senso, o addirittura infliggere ammende in caso di inosservanza, non si potrà ritenere, nemmeno se tali controlli coinvolgono attività esercitate in un aeroporto, che tale autorità sia, di fatto, competente per il coordinamento e il monitoraggio dell'attuazione di tali norme fondamentali comuni, ai sensi dell'articolo 9 del regolamento n. 300/2008.

45 Alla luce delle suesposte considerazioni, occorre rispondere alla questione posta dal giudice del rinvio dichiarando che l'articolo 9 del regolamento n. 300/2008 deve essere interpretato nel senso che esso non osta a che un'autorità diversa dall'«autorità competente» designata ai sensi di tale disposizione sia incaricata di controllare se una persona giuridica di diritto privato e i suoi dipendenti, che forniscono attività di sicurezza all'interno di un aeroporto nazionale, rispettino gli obblighi che derivano da una normativa nazionale che disciplina l'esercizio di attività di sicurezza privata.

Sulle spese

46 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Terza Sezione) dichiara:

L'articolo 9 del regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2008, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002,

deve essere interpretato nel senso che:

esso non osta a che un'autorità diversa dall'«autorità competente» designata ai sensi di tale disposizione sia incaricata di controllare se una persona giuridica di diritto privato e i suoi dipendenti, che forniscono attività di sicurezza all'interno di un aeroporto nazionale, rispettino gli obblighi che derivano da una normativa nazionale che disciplina l'esercizio di attività di sicurezza privata.

Firme

* Lingua processuale: il francese.