

LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2011 — 3425

[C — 2011/14317]

**2 DECEMBRE 2011. — Arrêté royal
concernant les infrastructures critiques
dans le sous-secteur du transport aérien**

RAPPORT AU ROI

Sire,

Introduction

L'arrêté royal en projet a pour objet de transposer en droit belge la Directive 2008/114/CE du Conseil du 8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection (1) (ci-après "la Directive"). Il instaure un mécanisme de sécurité et de protection des infrastructures critiques européennes.

Une infrastructure critique est "dans le sous-secteur du transport aérien, (une) installation, (un) système ou (une) partie de celui-ci qui est indispensable au maintien des fonctions vitales de la société, de la santé, de la sûreté, de la sécurité et du bien-être économique ou social des citoyens, et dont l'interruption du fonctionnement ou la destruction aurait une incidence significative du fait de la défaillance de ces fonctions".

Il s'agit donc de veiller à maintenir, dans le sous-secteur du transport aérien, les points de jonction vitaux que constituent les principaux aéroports et infrastructures de navigation aérienne du Royaume.

La Directive impose aux Etats membres de mettre en œuvre des mécanismes de sécurité des infrastructures critiques européennes.

Cela vise les infrastructures critiques présentes sur le territoire de l'Union européenne, dont l'interruption du fonctionnement ou la destruction pourrait avoir un impact transfrontalier significatif.

L'objectif est de mettre en œuvre une approche commune tout en tenant compte des spécificités des secteurs auxquels la Directive a vocation à s'appliquer à ce jour.

C'est la raison pour laquelle les infrastructures critiques européennes doivent faire l'objet d'une identification sur la base, d'une part, de critères propres au secteur concerné – les critères dits sectoriels – et, d'autre part, en tenant compte de critères intersectoriels communs définis au niveau communautaire.

L'un des objets du présent projet est donc de transposer cette Directive et de mettre en œuvre les mécanismes appropriés de sécurité des infrastructures critiques européennes dans le sous-secteur du transport aérien.

Le sous-secteur du transport aérien dispose déjà d'un régime complexe de protection de tous les aéroports ou parties d'aéroports situés sur le territoire d'un Etat membre qui ne sont pas exclusivement utilisés à des fins militaires ainsi que de toutes les entités appliquant des normes de sûreté de l'aviation qui opèrent dans des locaux situés à l'intérieur ou à l'extérieur des bâtiments de l'aéroport et qui fournissent des biens et/ou des services aux aéroports précités ou à travers ceux-ci.

Ce régime de protection particulier a été imposé et harmonisé par le Règlement (CE) N° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile (2) (ci-après "le Règlement 300/2008") et par ses actes d'exécution.

Pour concilier l'objectif de mise en œuvre de mécanismes de sécurité des infrastructures critiques européennes imposé par la Directive avec les mesures imposées par la réglementation européenne dans le domaine de la sûreté aérienne, il s'est avéré qu'une loi générale (3), dont la vocation est de s'appliquer à de multiples sous-secteurs confondus était insuffisante.

C'est la raison pour laquelle il a été jugé opportun de consacrer la transposition de la Directive pour le sous-secteur du transport aérien dans un acte réglementaire spécifique.

Outre les mesures imposées par le Règlement 300/2008, les aéroports belges font l'objet d'autres mesures de protection. La loi du 10 juillet 2006 relative à l'analyse de la menace (4) et ses arrêtés

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2011 — 3425

[C — 2011/14317]

**2 DECEMBER 2011. — Koninklijk besluit
betreffende de kritieke infrastructuur in de deelsector
van het luchtvervoer**

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Inleiding

Het ontworpen koninklijk besluit heeft tot doel de omzetting in Belgisch recht van de Richtlijn 2008/114/EG van de Raad van 8 december 2008 inzake de identificatie van Europese kritieke infrastructuur, de aanmerking van infrastructuur als Europese kritieke infrastructuur en de beoordeling van de noodzaak de bescherming van dergelijke infrastructuur te verbeteren (1) (hieronder "de Richtlijn"). Zij stelt een mechanisme van beveiliging en van bescherming voor Europese kritieke infrastructuur in.

Een kritieke infrastructuur is "in de deelsector van het luchtvervoer, (een) voorziening, (een) systeem of (een) deel daarvan dat van essentieel belang is voor het behoud van vitale maatschappelijke functies, de gezondheid, de veiligheid, de beveiliging, de economische welvaart of het maatschappelijk welzijn, waarvan de verstoring of vernietiging in een lidstaat aanzienlijke gevolgen zou hebben doordat die functies ontregeld zouden raken".

Het gaat er dus om te waken over het behoud van, in de deelsector van het luchtvervoer, de vitale knooppunten van het vervoer waarvan de voornaamste luchthavens en de infrastructuur van het luchtverkeer deel uitmaken.

De Richtlijn legt de lidstaten de verplichting op beveiligingsmechanismen te implementeren voor de Europese kritieke infrastructuur.

Dit heeft betrekking op de kritieke infrastructuur die zich op het grondgebied van de Europese Unie bevinden en waarvan de verstoring van de werking of de vernietiging een aanzienlijke grensoverschrijdende weerslag zou kunnen hebben.

Het doel is een gemeenschappelijke benadering in werking te stellen, waarbij rekening wordt gehouden met het specifieke karakter van de sectoren waarop de Richtlijn vandaag wil toegepast worden.

Daarom moeten de Europese kritieke infrastructuur geïdentificeerd worden op basis van enerzijds criteria die eigen zijn aan de betrokken sector – de zogenaamde sectorale criteria – en anderzijds door rekening te houden met de gemeenschappelijke intersectorale criteria, die bepaald worden op gemeenschapsniveau.

Een deel van het voorwerp van dit ontwerp is dus deze Richtlijn om te zetten en de gepaste beveiligingsmechanismen voor Europese kritieke infrastructuur in de deelsector van het luchtvervoer te implementeren.

De deelsector van het luchtvervoer beschikt reeds over een ingewikkelde regeling inzake de bescherming van alle luchthavens of delen van luchthavens op het grondgebied van een lidstaat die niet uitsluitend voor militaire doeleinden gebruikt worden alsook alle entiteiten die normen voor de beveiliging van de luchtvaart toepassen en die werkzaam zijn vanuit locaties die binnen of buiten luchthavens zijn gelegen en goederen en/of diensten leveren aan of via deze luchthavens.

Deze specifieke beschermingsregeling werd opgelegd en geharmoniseerd door de Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart (2) (hieronder "de Verordening 300/2008") en door haar uitvoeringsbesluiten.

Om de doelstelling inzake het implementeren van beveiligingsmechanismen voor de Europese kritieke infrastructuur opgelegd door de Richtlijn te verzoenen met de maatregelen opgelegd door de Europese regelgeving in het domein van de beveiliging van de luchtvaart, blijkt dat een algemene wet (3) die tot doel heeft om op alle deelsectoren van toepassing te zijn onvoldoende was.

Vandaar dat het raadzaam geacht wordt om de omzetting van de Richtlijn voor de deelsector van het luchtvervoer vast te leggen in een specifieke reglementaire handeling.

Naast de maatregelen opgelegd door de Verordening 300/2008 vallen de Belgische luchthavens ook onder andere beschermingsmaatregelen. De wet van 10 juli 2006 betreffende de dreigingsanalyse (4) en haar

d'exécution confient en effet à l'Organe de coordination pour l'analyse de la menace (ci-après l'"OCAM") notamment la mission d'analyser la menace pesant sur ces infrastructures. Cependant, la Directive donne une nouvelle définition des infrastructures critiques nécessitant une adaptation des mécanismes de protection existants.

Par ailleurs, l'analyse de la menace est actuellement limitée au terrorisme et à l'extrémisme par l'article 3 de la loi du 10 juillet 2006. Or, eu égard à l'impact que pourrait avoir un incident dans une infrastructure critique sur l'ensemble de la population, il convient d'adopter une approche "tous risques" pour les aéroports, comme l'envisage la Directive en parlant d'une "approche tous risques conjuguée avec la priorité donnée à la lutte contre la menace terroriste".

L'occasion est ici donnée, avec la transposition de la Directive, d'intégrer le nouveau concept d'infrastructure critique, d'uniformiser au mieux la sécurité et la protection des infrastructures critiques et d'étendre les missions de l'OCAM en matière d'analyse de la menace pour les aéroports et les services relatifs à la navigation aérienne notamment qui seraient désignés comme infrastructures critiques.

Le présent projet règle donc de manière spécifique la sécurité et la protection des infrastructures critiques dans le sous-secteur du transport aérien.

Cette réglementation se situe dans le domaine de la prévention. Il s'agit d'organiser la prise de mesures de protection par les autorités compétentes et, le cas échéant, la prise de mesures de sécurité par l'exploitant, pour prévenir ou empêcher tout événement de nature à porter atteinte à l'infrastructure.

Le présent projet sort donc du cadre de la préparation à la gestion d'une situation d'urgence, pour laquelle il convient d'appliquer les dispositions légales et réglementaires déjà existantes en la matière (5).

En matière de sécurité des infrastructures critiques européennes, les obligations prévues par la Directive existent déjà dans le sous-secteur du transport aérien et sont détaillées dans le Règlement 300/2008 et ses actes d'exécution.

Il appartient à l'autorité fédérale d'assurer la protection externe de l'infrastructure. Ainsi, la DGCC décide des mesures de protection adéquates qui sont ensuite exécutées par les services de police.

Avant que des mesures de sécurité et de protection soient prises, il convient de procéder à l'identification et la désignation des infrastructures critiques européennes selon le prescrit de la Directive. Cette mission est confiée à l'autorité dite "sectorielle", c'est-à-dire l'autorité fédérale compétente, en tout ou en partie, pour un secteur déterminé. Dans le sous-secteur du transport aérien, cette autorité est le ministre ayant la navigation aérienne dans ses attributions ou, par délégation de celui-ci, un membre dirigeant du personnel de la Direction générale Transport aérien. Dans la mesure du possible, l'autorité sectorielle travaille en collaboration avec les représentants du secteur, voire avec les exploitants d'infrastructures critiques potentielles, ceux-ci possédant en effet ensemble l'expertise nécessaire relative à la sécurité de leur secteur.

L'autorité sectorielle collabore également avec les régions lorsque les infrastructures critiques concernées relèvent de leurs compétences.

L'on relèvera que le présent projet concerne la sécurité publique et relève donc de la compétence de l'Etat fédéral. Les régions y sont associées pour les infrastructures critiques dont la gestion relève de leurs compétences. Une collaboration avec ces dernières est également prévue à différents stades de l'identification et de la désignation de ces infrastructures, ainsi que dans la détermination des règles de contrôle, en tenant compte, le cas échéant, de la réglementation relative à la sûreté de l'aviation civile.

Afin que la Belgique soit en mesure d'honorer cette double obligation, il convient que la présente législation puisse entrer en vigueur avant le 12 janvier 2011 pour que le processus d'identification et de désignation soit rendu obligatoire, que les désignations puissent avoir lieu de manière effective et que le processus soit finalisé pour cette date.

L'article 4.6 de la Directive stipule en effet que le processus d'identification et de désignation des infrastructures critiques européennes doit être mené à terme au plus tard le 12 janvier 2011 pour les secteurs de l'énergie et des transports et réexaminé régulièrement à partir de cette date. Or, le même délai est fixé pour la transposition de la Directive. Les autorités compétentes pour lesdits secteurs ont donc déjà dû entamer les démarches pour respecter ces délais.

La loi du 1^{er} juillet 2011 relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques publiée au *Moniteur Belge* le 15 juillet 2011 est la loi générale de transposition de la Directive et la loi d'habilitation au

exécution des infrastructures critiques. La loi d'habilitation autorise le Gouvernement à prendre, en vertu de sa compétence législative, les mesures nécessaires à l'application de la Directive, notamment à l'égard de l'infrastructure critique de la navigation aérienne. La loi d'habilitation autorise également le Gouvernement à prendre, en vertu de sa compétence législative, les mesures nécessaires à l'application de la Directive, notamment à l'égard de l'infrastructure critique de la navigation aérienne.

Daarnaast is de dreigingsanalyse momenteel door het artikel 3 van de wet van 10 juli 2006 beperkt tot terrorisme en extremisme. Welnu, gelet op de weerslag die een incident in een kritieke infrastructuur op heel de bevolking kan hebben, wordt best een "alle risico's" omvattende aanpak aangenomen voor de luchthavens, zoals de Richtlijn voor ogen heeft als ze het heeft over een "alle risico's omvattende aanpak, waarbij de bestrijding van terroristische dreigingen als prioriteit zou gelden".

Met de omzetting van de Richtlijn wordt hier de gelegenheid gegeven het nieuwe concept kritieke infrastructuur te integreren, de beveiliging en de bescherming van kritieke infrastructuren zo goed mogelijk te normaliseren en de opdrachten van het OCAD op gebied van de dreigingsanalyse voor de luchthavens en de diensten inzake het luchtverkeer die als kritieke infrastructuur aangewezen worden uit te breiden.

Dit ontwerp regelt dus op een specifieke wijze de beveiliging en de bescherming van de kritieke infrastructuren in de deelsector van het luchtvervoer.

Deze regelgeving situeert zich in het domein van de preventie. Het gaat om de organisatie van het nemen van beschermingsmaatregelen door de bevoegde overheden en, in voorkomend geval, beveiligingsmaatregelen door de exploitant, teneinde elk voorval dat van aard is om schade te brengen aan de infrastructuur te voorkomen of te verhinderen.

Dit wetsontwerp situeert zich dus niet in het raam van de voorbereiding op het beheer van een noodsituatie, waarvoor de ter zake reeds bestaande wettelijke en reglementaire bepalingen dienen te worden toegepast (5).

Op het vlak van de beveiliging van kritieke Europese infrastructuren zijn de verplichtingen voorzien door de Richtlijn reeds uitgevoerd in de deelsector van het luchtvervoer, zij zijn gepreciseerd in de Verordening 300/2008 en haar uitvoeringsbesluiten.

De federale overheid moet zorgen voor de externe bescherming van de infrastructuur. Aldus beslist de ADCC over passende beschermingsmaatregelen, die vervolgens door de politiediensten worden uitgevoerd.

Vooraleer beveiligings- en beschermingsmaatregelen worden genomen, is het aangewezen nationale en Europese kritieke infrastructuren te identificeren en aan te duiden zoals voorgeschreven door de Richtlijn. Deze opdracht is toevertrouwd aan de zogenaamde "sectorale" overheid, dit is de federale overheid die geheel of gedeeltelijk voor een welbepaalde sector bevoegd is. In de deelsector van het luchtvervoer is deze overheid de Minister bevoegd voor de Luchtvaart of, bij delegatie door deze, een leidend personeelslid van het Directoraat-generaal Luchtvaart. In de mate van het mogelijke werken de sectorale overheden samen met de vertegenwoordigers van de sector en zelfs met de exploitanten van potentiële kritieke infrastructuren, aangezien ze inderdaad samen over de expertise beschikken met betrekking tot de beveiliging van hun sector.

De sectorale overheid werkt eveneens samen met de gewesten voor zover de kritieke infrastructuren onder hun bevoegdheden vallen.

Men zal opmerken dat dit ontwerp de openbare veiligheid betreft en dus valt onder de bevoegdheid van de federale staat. De gewesten worden betrokken voor de kritieke infrastructuren waarvan het beheer onder hun bevoegdheden valt. Een samenwerking met deze laatste wordt voorzien in verschillende stadia van identificatie en aanduiding van deze kritieke infrastructuren, alsook in het bepalen van de regels van controle en daarbij in voorkomend geval rekening houdend met de regelgeving inzake de beveiliging van de burgerluchtvaart.

Opdat België deze dubbele verplichting zou kunnen nakomen, wordt deze regelgeving best van kracht vóór 12 januari 2011, opdat het proces van identificatie en aanduiding verplicht wordt, opdat de aanduidingen effectief kunnen plaatsvinden en opdat dit proces tegen die datum kan afgerond worden.

Artikel 4.6 van de Richtlijn bepaalt immers dat het proces voor identificatie en aanduiding van de Europese kritieke infrastructuren uiterlijk zijn beslag moet krijgen op 12 januari 2011 voor de sectoren energie en vervoer en dat vanaf die datum er regelmatig een nieuw onderzoek plaatsvindt. Welnu, dezelfde termijn is bepaald voor de omzetting van de Richtlijn. De overheden die voor die sectoren bevoegd zijn, hebben nu dus al stappen moeten zetten om deze termijnen te respecteren.

De Wet van 1 juli 2011 betreffende de beveiliging en de bescherming van de kritieke infrastructuren die gepubliceerd is in het *Belgisch Staatsblad* op 15 juli 2011 is de algemene omzettingwet van de Richtlijn

Roi pour la transposition de cette même Directive dans le sous-secteur du transport aérien. Aucune disposition réglementaire fondée sur cette loi ne pouvait être adoptée avant qu'elle ne soit votée par les assemblées législatives.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis sur le présent projet le 21 septembre 2011. Il convient dès à présent de noter que toutes les remarques formulées n'ont pu être prises en compte.

Le Conseil d'Etat, reprenant la remarque déjà formulée dans son avis 48.989/VR du 9 décembre 2010 sur l'avant-projet de loi relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques, fait remarquer que l'avis conforme prévu à l'article 3, § 1^{er}, alinéa 2 et les avis simples prévus aux articles 4, §§ 1^{er} et 3, 5, alinéa 2 ne respectent pas l'autonomie des différents niveaux de pouvoir.

Il a été tenu compte de la remarque et les avis simple et conforme ont été remplacés par une simple consultation. Cependant, la remarque du Conseil d'Etat n'a pas pu être suivie pour l'article 5, alinéa 1^{er}. En effet, il n'y est nullement question d'avis. L'autorité sectorielle se borne à communiquer la liste des ICE potentielles qu'elle a identifiées, le cas échéant, aux régions concernées. Cette communication n'est qu'un simple renseignement donné aux régions lorsque celles-ci disposent de compétences matérielles pour les ICE potentielles envisagées. Par ailleurs, dans le sous-secteur du transport aérien, et plus particulièrement dans les aéroports régionaux, les régions ont un rôle à jouer dans les mesures internes de sécurité des ICE potentielles. Enfin, l'avis du Conseil d'Etat renvoie à l'analyse faite dans son avis 48.989/VR du 9 décembre 2010 qu'il reproduit abondamment dans son avis du 21 septembre 2011. Or, dans l'argumentation ainsi reproduite, l'article 5, alinéa 1^{er} n'est pas visé.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} du projet définit l'objet du projet d'arrêté royal et exécute ainsi l'obligation imposée par l'article 12, alinéa 2, de la Directive de mentionner la référence à cette dernière lors de la publication des dispositions adoptées par un Etat membre en vue de se conformer à celle-ci.

Article 2

Cet article contient les définitions qui sont utilisées dans le projet d'arrêté royal et pourvoit également à la transposition de l'article 2 de la Directive. Il a néanmoins été tenu compte de l'avis rendu par le Conseil d'Etat qui souligne que l'habilitation accordée au Roi par l'article 4, § 3, de la loi du 1^{er} juillet 2011 relative à la sécurité et à la protection des infrastructures critiques (ci-après "la loi") ne porte pas sur les définitions du chapitre I^{er} de la loi. En conséquence, le présent projet ne définit que les termes spécifiques utilisés dans l'arrêté royal d'exécution.

Certaines définitions de la Directive ont été adaptées pour veiller à la cohérence du texte en droit belge. D'autres n'ont pas été reprises ici, soit parce qu'elles ne sont pas utilisées dans le projet, soit parce qu'elles ont été reprises dans le dispositif en raison de leur portée normative. La définition des "informations sensibles relatives à la protection des infrastructures critiques" figurant à l'article 2, d) de la Directive n'a pas été reprise au motif que la notion n'est pas utilisée dans le projet d'arrêté royal. Elle n'est d'ailleurs utilisée dans la Directive qu'à l'article 9 qui traite des relations entre les Etats membres et la Commission européenne et qui ne doit donc pas être transposé. Les informations dites sensibles font par ailleurs déjà l'objet d'une réglementation en droit belge, en vertu de la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité.

1° : "autorité sectorielle" : cette définition détermine l'autorité compétente pour un secteur déterminé. Il s'agit, pour le sous-secteur du transport aérien, du ministre ayant la navigation aérienne dans ses attributions ou, par délégation de celui-ci, un membre dirigeant du personnel de la Direction générale Transport aérien.

2° : cette définition n'appelle pas de remarques particulières.

Les point 3° et 4° donnent deux définitions des infrastructures critiques.

Le point 3° décrit le concept dans son ensemble. Il s'agit de la définition donnée par la Directive. Il en découle une nécessité d'assurer la protection des fonctions vitales ainsi décrites en vue d'éviter l'interruption de leur fonctionnement ou leur destruction. Le concept recouvre les infrastructures critiques européennes définies par le point 4°, les infrastructures critiques européennes présentant un élément transfrontalier.

en de wet die aan de Koning de machtiging geeft voor de omzetting van diezelfde Richtlijn in de deelsector van het luchtvervoer. Geen enkele reglementaire bepaling gebaseerd op deze wet kon aangenomen worden vooraleer de wetgevende vergaderingen hierover gestemd hebben.

De Raad van State heeft haar advies over dit ontwerp gegeven op 21 september 2011. Er dient nu reeds te worden opgemerkt dat niet met alle gegeven opmerkingen rekening gehouden kon worden.

De Raad van State, die de opmerking gegeven in haar advies 48.989/VR van 9 december 2010 van het voorontwerp van wet betreffende de beveiliging en de bescherming van de kritieke infrastructures herneemt, merkt op dat het eensluidend advies zoals voorzien in artikel 3, § 1, tweede alinea en de eenvoudige adviezen voorzien in artikelen 4, §§ 1 en 3, 5, tweede alinea de autonomie van de diverse bevoegdheidsniveaus niet eerbiedigen.

Er werd rekening gehouden met de opmerking en de eenvoudige en eensluidende adviezen werden vervangen door een eenvoudige raadpleging. De opmerking van de Raad van State kon echter niet gevolgd worden voor het artikel 5, eerste alinea. Er is immers geen sprake van een advies. De sectorale autoriteit stuurt enkel de lijst met mogelijke ECI's die zij heeft geïdentificeerd aan, in voorkomend geval, de betrokken gewesten. Dit is slechts een eenvoudige inlichting gegeven aan de gewesten die over de materiële bevoegdheden voor de bedoelde mogelijke ECI's beschikken. Daarnaast is er voor de gewesten, in de deelsector van het luchtvervoer en in het bijzonder in de regionale luchthavens, een rol weggelegd inzake de interne veiligheidsmaatregelen van de mogelijke ECI's. Het advies van de Raad van State verwijst naar de analyse in haar advies 48.989/VR van 9 december 2010 dat zij in overvloed herneemt in haar advies van 21 september 2011. Artikel 5, eerste alinea, valt niet onder deze hernomen redenering.

Artikel 1

Artikel 1 van het ontwerp omschrijft het voorwerp van het koninklijk besluit en geeft aldus uitvoering aan de verplichting van artikel 12, tweede lid, van de Richtlijn om naar deze laatste te verwijzen bij de publicatie van de aangenomen bepalingen door een lidstaat om zich aan deze te conformeren.

Artikel 2

Dit artikel bevat de definities die in het ontwerp van koninklijk besluit zijn gebruikt en voorziet eveneens in de omzetting van artikel 2 van de Richtlijn. Niettemin werd rekening gehouden met advies van de Raad van State dat opmerkt dat de machtiging verleend aan de Koning door artikel 4, § 3 van de wet van 1 juli 2011 betreffende de beveiliging en de bescherming van de kritieke infrastructures (hierna "de wet") geen betrekking heeft op de definities van hoofdstuk I van de wet. Bijgevolg definieert dit ontwerp slechts de specifieke termen gebruikt in het uitvoeringsbesluit.

Sommige definities van de Richtlijn zijn aangepast om ervoor te zorgen dat de tekst van het koninklijk besluit coherent is in Belgisch recht. Andere werden hier niet hernomen, hetzij omdat ze niet gebruikt worden in het ontwerp, hetzij omdat ze hernomen werden in het dispositief vanwege hun normatieve draagwijdte. De definitie van "gevoelige informatie in verband met de bescherming van kritieke infrastructuur" die voorkomt in artikel 2, d) van de Richtlijn werd niet hernomen omdat het begrip niet gebruikt wordt in het ontwerp van koninklijk besluit. Dit begrip wordt overigens enkel in artikel 9 van de Richtlijn gebruikt, dat de relaties tussen de lidstaten en de Europese Commissie behandelt en dat dus niet omgezet moet worden. De vermelde gevoelige informatie is overigens reeds het voorwerp van een regelgeving in Belgisch recht, krachtens de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen.

1° "sectorale overheid" : deze definitie bepaalt welke overheid voor een bepaalde sector bevoegd is. Het is, voor de deelsector van het luchtvervoer, de minister die bevoegd is voor de Luchtvaart of het leidend personeelslid van het Directoraat-generaal Luchtvaart die hij delegeert.

2° : bij deze definitie is geen bijzondere opmerking nodig.

Punten 3° en 4° geven twee definities van kritieke infrastructures.

Punt 3° beschrijft het begrip in zijn geheel. Dit is de definitie die in de Richtlijn staat. Daaruit vloeit voort dat de aldus beschreven vitale functies verzekerd moeten zijn om te vermijden dat hun werking verstoord wordt of dat ze vernietigd worden. Het begrip dekt de Europese kritieke infrastructures die zijn beschreven het punt 4°, waarbij deze infrastructures een grensoverschrijdend element vertonen.

Les définitions données par la Directive sont à l'origine de la refonte du concept de la protection des infrastructures critiques en Belgique, décrit par l'arrêté royal du 28 novembre 2006 portant exécution de la loi du 10 juillet 2006 relative à l'analyse de la menace.

Il convient de noter que la définition donnée par la Directive n'a pas pu être reprise dans son ensemble étant donné qu'elle contient des dispositions normatives qui doivent, conformément aux règles de technique législative édictées par le Conseil d'Etat, figurer dans le corps même du dispositif et non dans les définitions. C'est ainsi que la référence à l'application de critères intersectoriels figurent plus loin dans le projet.

5° "responsable" : ce terme est employé dans le projet d'arrêté royal pour tenir compte de la répartition particulière des missions relatives à la sûreté aérienne au sein des aéroports entre d'une part, l'exploitant proprement-dit tel que défini dans la loi, et d'autre part l'autorité responsable de la coordination de l'implémentation des contrôles et des procédures de sûreté dans le cadre de la réglementation relative à la protection de l'aviation civile contre les actes illicites mettant en péril celle-ci. La gestion des infrastructures aéroportuaires diffère d'une région à l'autre et les acteurs impliqués dans la protection de ces infrastructures sont multiples. Il convient d'enlever toutes ambiguïtés quant aux acteurs devant être impliqués dans la protection des infrastructures critiques européennes.

6° et 7° : ces définitions n'appellent pas de remarque particulière.

Article 3

L'article 3 transpose l'article 3.1 de la Directive.

Le paragraphe 1^{er} définit l'obligation pour l'autorité sectorielle de procéder à l'identification des infrastructures critiques européennes pour le sous-secteur du transport aérien.

La consultation des régions remplace l'avis conforme envisagé dans le projet soumis au Conseil d'Etat suite à la remarque de ce dernier selon laquelle l'on ne peut d'une part contraindre les régions à collaborer et, d'autre part, empêcher l'adoption de mesures par l'autorité fédérale, dans une matière exclusivement fédérale, en cas d'absence d'avis conforme des régions.

La consultation rencontre ainsi les critiques du Conseil d'Etat en ce que les régions sont impliquées de manière non contraignante et ne peuvent, par une absence d'avis, bloquer la prise de mesures par l'autorité fédérale, la condition étant de solliciter leur avis et non de l'obtenir.

Ceci vaut également *mutatis mutandis* pour les paragraphes 1^{er} et 3 de l'article 4 et pour l'article 5, alinéa 2 qui prévoyaient auparavant un avis simple.

Pour ce faire, l'autorité sectorielle devra consulter les régions, lorsque les infrastructures critiques potentielles relèvent de la compétence de ces dernières.

De même, l'autorité sectorielle pourra consulter, si elle l'estime utile au processus d'identification, les représentants du sous-secteur, voire les exploitants d'infrastructures potentiellement critiques. Une telle consultation permettra en effet à l'autorité sectorielle de disposer d'une vision claire du sous-secteur et des activités concernées et devra également permettre une meilleure exécution de la présente réglementation par l'exploitant qui aura au préalable été impliqué dans le processus.

Le processus d'identification est défini à l'annexe du présent projet. Il s'agit de la transposition de l'annexe III de la Directive, adaptée au système belge. Ce processus passe par l'application de critères sectoriels et intersectoriels ci-après définis.

Article 4

L'article 4 règle l'établissement des critères sectoriels et des seuils des critères intersectoriels qui permettent d'identifier les infrastructures critiques européennes. Cette mission est confiée à l'autorité sectorielle qui est la plus apte à l'accomplir, eu égard à sa connaissance du sous-secteur.

Les critères intersectoriels auxquels doivent répondre les infrastructures critiques européennes sont définis par l'article 3.2 de la Directive, transposé par l'article 4, § 2, du présent projet. Il appartient à l'autorité sectorielle, dans le cadre de l'identification des infrastructures critiques, de définir les seuils de ces critères intersectoriels.

De definities die de Richtlijn geeft, liggen aan de oorsprong van de herziening van het concept van de bescherming van kritieke infrastructures in België, beschreven door het koninklijk besluit van 28 november 2006 tot uitvoering van de wet van 10 juli 2006 betreffende de dreigingsanalyse.

Het past op te merken dat de definitie gegeven door de Richtlijn niet in haar geheel kon worden hernomen omdat zij normatieve bepalingen bevat die, conform de regels van wetgevingstechniek uitgevaardigd door de Raad van State, in het corpus zelf staan en niet in de definities. Het is daarom dat de verwijzing naar de toepassing van de intersectorale criteria verder in het ontwerp staat.

5° "verantwoordelijke" : deze term wordt in het ontwerp van koninklijk besluit gebruikt om rekening te houden met de specifieke verdeling van de opdrachten inzake de luchtvaartbeveiliging binnen de luchthavens tussen enerzijds de eigenlijke exploitant zoals gedefinieerd in de wet en anderzijds de autoriteit verantwoordelijk voor de coördinatie van de implementatie van de controles en procedures inzake beveiliging in het kader van de regelgeving inzake de bescherming van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke gedragingen die haar in gevaar brengen. Het beheer van de luchthaveninfrastructuur verschilt van gewest tot gewest en er zijn verschillende actoren betrokken bij de bescherming van deze infrastructures. Alle onduidelijkheden omtrent de actoren betrokken bij de bescherming van de Europese kritieke infrastructures dienen dan ook opgelost te worden.

6° en 7° : bij deze definitie zijn geen bijzondere opmerkingen nodig.

Artikel 3

Artikel 3 zet artikel 3.1. van de Richtlijn om.

Paragraaf 1 omschrijft de verplichting voor de sectorale overheid om voor de deelsector van het luchtvervoer de Europese kritieke infrastructures te bepalen.

De raadpleging van de gewesten vervangt het eensluidend advies voorzien in het ontwerp neergelegd voor de Raad van State ten gevolge van de opmerking van deze laatste volgens dewelke men enerzijds de gewesten niet kan opleggen samen te werken en anderzijds, het aannemen van maatregelen door de federale overheid, in een materie die exclusief federaal is, niet kan verhinderen in geval van afwezigheid van eensluidend advies van de gewesten.

De raadpleging komt zo tegemoet aan de kritieken van de Raad van State aangezien de gewesten betrokken zijn op een niet dwingende wijze en ze het nemen van maatregelen door de federale overheid niet kunnen blokkeren door een afwezigheid van advies, aangezien de voorwaarde is om hun advies te verzoeken en niet om het te verkrijgen.

Zulks geldt *mutatis mutandis* eveneens voor de paragrafen 1 en 3 van artikel 4 en voor artikel 5, tweede alinea, waarin een eenvoudig advies voorzien wordt.

Om dit te doen, zal de sectorale overheid de gewesten moeten raadplegen, indien de potentiële kritieke infrastructures onder hun bevoegdheden vallen.

Eveneens zal de sectorale overheid, indien zij dit nuttig acht in het identificatieproces, de vertegenwoordigers van de deelsector en zelfs de exploitanten van de potentiële kritieke infrastructures kunnen raadplegen. Een dergelijke raadpleging zal immers toelaten aan de sectorale overheid om te beschikken over een duidelijke visie op de deelsector en de betrokken activiteiten en zal eveneens een betere uitvoering van deze regelgeving door de exploitant moeten toelaten, die in eerste instantie zal betrokken zijn in het proces.

Het identificatieproces is in de bijlage van dit ontwerp omschreven. Het betreft de omzetting van bijlage III van de Richtlijn, aangepast aan het Belgische systeem en aan de deelsector van het luchtvervoer. Dit proces heeft plaats door de toepassing van de sectorale en intersectorale criteria hierna gedefinieerd.

Artikel 4

Artikel 4 regelt de bepaling van sectorale criteria en de drempelwaarden van intersectorale criteria, waardoor de Europese kritieke infrastructures geïdentificeerd kunnen worden. Deze opdracht is aan de sectorale overheid toevertrouwd die, gelet op haar kennis van de deelsector, het meest in staat is om ze te volbrengen.

De intersectorale criteria waaraan de Europese kritieke infrastructures moeten voldoen, zijn omschreven bij artikel 3.2 van de Richtlijn en zijn omgezet bij artikel 4, § 2, van dit ontwerp. Het komt aan de sectorale overheid toe om, in het raam van de identificatie van de kritieke infrastructures de drempelwaarden van deze intersectorale criteria te definiëren.

Comme le prévoit la Directive, les seuils des critères intersectoriels doivent, pour les infrastructures critiques européennes, être établis au cas par cas pour une infrastructure donnée, en concertation avec les Etats membres concernés. La consultation des régions est par ailleurs requise lorsque leurs compétences sont concernées. A nouveau, il est renvoyé, à ce sujet, au commentaire relatif à l'article 3, § 1^{er}.

Pour établir les critères sectoriels et les seuils applicables aux critères intersectoriels, l'autorité sectorielle s'inspire des lignes directrices, non-contraignantes, élaborées par la Commission européenne.

Article 5

Après avoir identifié les infrastructures critiques, l'autorité sectorielle doit procéder à leur désignation.

Les régions devront également être consultées avant la désignation pour les infrastructures des secteurs relevant de leurs compétences. Il est renvoyé, à ce sujet, au commentaire relatif à l'article 3, § 1^{er}.

L'article 5 décrit le mécanisme de désignation propre aux infrastructures critiques européennes pour lesquelles des discussions doivent avoir lieu avec les Etats membres concernés afin que ceux-ci marquent leur accord, conformément à l'article 4 de la Directive. La désignation ne pourra avoir lieu qu'après cet accord.

Les discussions avec les Etats membres seront menées par la DGCC, désignée par l'article 2, alinéa 2, de la loi comme point de contact national pour la protection des infrastructures critiques européennes. Ces discussions se déroulent en collaboration avec l'autorité sectorielle. Elles portent sur les infrastructures sises sur le territoire de ces Etats membres et dont l'interruption du fonctionnement ou la destruction pourrait avoir un impact significatif en Belgique. Les discussions portent également sur les infrastructures potentiellement critiques situées sur le territoire du Royaume.

A l'occasion de ces discussions, si la Belgique considère qu'elle pourrait être affectée par une infrastructure qui n'a pas été identifiée par un autre Etat membre, elle le lui fera savoir et sollicitera que ladite infrastructure soit identifiée et désignée comme infrastructure critique européenne par l'Etat membre concerné.

Dans l'hypothèse où cet Etat membre, au terme des discussions, estimerait ne pas devoir désigner cette infrastructure, la Belgique pourra informer la Commission européenne de son souhait de voir s'engager de nouvelles discussions concernant ladite infrastructure et ce, conformément à l'article 4.2, alinéa 2, de la Directive.

Article 6

L'article 6 détermine le formalisme de la désignation d'une infrastructure critique, à savoir la notification de la décision par porteur avec accusé de réception à l'exploitant.

Cette notification est faite également au responsable lorsqu'il échet. En ce qui concerne le responsable, il est renvoyé au commentaire de l'article 2.

Il convient en effet de pouvoir déterminer avec précision la date de la notification de la désignation, étant donné qu'il s'agit du point de départ du délai relatif aux obligations de l'exploitant tel que décrit au commentaire des articles 10 et 11.

La notification par porteur en garantit par ailleurs la sécurité. Le fait même pour une infrastructure d'être désignée comme critique peut constituer une information sensible nécessitant de prendre des mesures de sécurité dans le cadre de la communication de cette information.

Article 7

L'article 4.6 de la Directive stipule que le processus d'identification et de désignation doit faire l'objet d'un réexamen régulier. Une protection efficace des infrastructures critiques semble cependant nécessiter un suivi permanent de ce processus, ce qu'envisage l'article 7 du présent projet.

L'alinéa 2 de l'article 7 du projet stipule en outre que l'obligation portée par l'article 4.4 de la Directive est assumée par l'autorité sectorielle qui informe chaque année la Commission européenne du nombre d'infrastructures critiques européennes désignées comme telles pour le sous-secteur du transport aérien et du nombre d'Etats membres concernés par chacune d'entre elles.

Zoals voorzien is bij de Richtlijn, moeten, voor de Europese kritieke infrastructures, de drempelwaarden van de intersectorale criteria geval per geval worden vastgelegd voor een gegeven infrastructuur, in overleg met de betrokken lidstaten. De raadpleging van de gewesten wordt daarnaast vereist wanneer het hun bevoegdheden betreft. Opnieuw wordt in dit verband verwezen naar het commentaar betreffende artikel 3, § 1.

Om de sectorale criteria en de drempelwaarden van toepassing op de intersectorale criteria vast te leggen, laat de sectorale overheid zich leiden door de niet-dwingende richtlijnen die de Europese Commissie heeft uitgewerkt.

Artikel 5

Na de kritieke infrastructures te hebben geïdentificeerd, moet de sectorale overheid overgaan tot hun aanduiding.

De gewesten zullen moeten worden geraadpleegd vóór de aanduiding voor wat de infrastructures betreft van sectoren die onder hun bevoegdheden vallen. In dit verband wordt verwezen naar het commentaar betreffende artikel 3, § 1.

Artikel 5 beschrijft verder het aanduidingsmechanisme dat eigen is aan de Europese kritieke infrastructures waarvoor er besprekingen moeten plaatsvinden tussen de betrokken lidstaten, opdat zij hun akkoord zouden kunnen geven overeenkomstig artikel 4 van de Richtlijn. De aanduiding kan pas na dit akkoord plaatsvinden.

Het overleg met de lidstaten wordt opgezet door het ADCC, aangeduid door artikel 2, tweede alinea van de wet als nationaal contactpunt voor de bescherming van Europese kritieke infrastructures. Deze gesprekken vinden plaats in samenwerking met de sectorale overheid. Ze hebben betrekking op de infrastructures gelegen op het grondgebied van deze lidstaten en waarvan de verstoring van de werking of de vernietiging een grote impact zou kunnen hebben in België. De gesprekken hebben eveneens betrekking op de potentiële kritieke infrastructures gelegen op het grondgebied van het Rijk.

Indien België naar aanleiding van dit overleg meent dat ze aanzienlijk geraakt kan worden door een infrastructuur die niet geïdentificeerd werd door een andere lidstaat, zal ze dit laten weten en zal ze verzoeken dat bovenvermelde infrastructuur wordt geïdentificeerd en aangeduid als Europese kritieke infrastructuur door de betrokken lidstaat.

Indien deze lidstaat na de afloop van het overleg zou menen deze infrastructuur niet te moeten aanduiden, zal België de Europese Commissie kunnen inlichten over haar wens dat nieuw overleg aangaande bovenvermelde infrastructuur zou plaatsvinden overeenkomstig artikel 4.2, tweede lid, van de Richtlijn.

Artikel 6

Artikel 6 bepaalt de formaliteiten voor de aanduiding van een kritieke infrastructuur, namelijk de betekening van de beslissing aan de exploitant per drager met ontvangstbewijs.

Deze beslissing wordt in voorkomend geval eveneens betekend aan de verantwoordelijke. Wat de verantwoordelijke betreft wordt er verwezen naar het commentaar van artikel 2.

Het is inderdaad het beste als men precies kan bepalen op welke datum de betekening van de aanduiding is gebeurd, omdat dit het startpunt is van de termijn voor de verplichtingen van de exploitant, die zijn beschreven in het commentaar van de artikelen 10 en 11.

De betekening per drager garandeert overigens de veiligheid. Het feit dat een infrastructuur is aangemerkt als kritiek kan gevoelige informatie zijn die het noodzakelijk kan maken om beveiligingsmaatregelen te nemen in het raam van de communicatie van deze informatie.

Artikel 7

Artikel 4.6 van de Richtlijn bepaalt dat het identificatie- en aanduidingsproces regelmatig geëvalueerd wordt. Voor een doeltreffende bescherming van de kritieke infrastructuur lijkt het evenwel nodig dat dit proces permanent wordt opgevolgd, waarin artikel 7 van dit ontwerp voorziet.

De tweede alinea van artikel 7 van het ontwerp bepaalt onder andere dat de verplichting bevat in artikel 4.4 van de Richtlijn wordt waargenomen door de sectorale overheid die ieder jaar de Europese Commissie informeert over het aantal Europese kritieke infrastructures dat als dusdanig voor de deelsector van het luchtvervoer werden aangemerkt, alsook over het aantal lidstaten dat betrokken partij is bij elk van deze infrastructures.

Article 8

L'article 8, § 1^{er}, transpose l'article 7.1 de la Directive qui prévoit que la menace pesant sur un sous-secteur doit être évaluée dans un délai d'un an à dater de la désignation d'une infrastructure critique. Cette analyse est réalisée par l'OCAM.

Le paragraphe 2 définit l'analyse de la menace au sens du présent projet.

L'analyse de la menace, limitée actuellement par l'article 3 de la loi du 10 juillet 2006 relative à l'analyse de la menace, aux menaces issues du terrorisme et de l'extrémisme, est, pour la protection des infrastructures critiques, étendue à tout type de menace.

Cela se justifie d'une part par le fait que la Directive ne se limite pas au terrorisme et à l'extrémisme et, d'autre part, par l'incidence significative qu'aurait dans le pays l'interruption du fonctionnement ou la destruction d'une infrastructure critique.

L'analyse de la menace est ici définie en référence aux missions des services d'appui visés à l'article 2, 2^o, de la loi du 10 juillet 2006 relative à l'analyse de la menace. Le service public fédéral Mobilité et Transports fait partie des services d'appui.

L'objectif de la directive de viser une "approche tous risques", tel qu'expliqué dans son troisième considérant, est donc rencontré.

Article 9

Cet article impose à l'autorité sectorielle une obligation de rapportage à la Commission européenne et au Comité national de sûreté de l'aviation civile.

Conformément à l'article 7.2, les Etats membres doivent par ailleurs donner à ce rapport le degré de classification qu'ils jugent nécessaire. Il convient donc que ces rapports soient classifiés conformément aux dispositions de la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité.

Article 10

Les articles 5 et 6 de la Directive prévoient certaines obligations pour l'exploitant d'une infrastructure critique européenne.

La Directive impose tout d'abord aux exploitants de désigner ce qui est appelé un "correspondant pour la sécurité", ayant un rôle de point de contact avec les autorités compétentes pour toutes les questions liées à la sécurité et la protection de l'infrastructure.

L'objectif étant d'assurer un contact qui puisse être permanent entre l'infrastructure et les autorités, le choix a été fait de viser plutôt un point de contact disponible vingt-quatre heures sur vingt-quatre pour les autorités compétentes et la DGCC. Il appartient ainsi à l'exploitant de veiller à ce qu'une permanence soit assurée par une ou plusieurs personnes habilitées pour traiter de questions de sécurité liées à l'infrastructure critique.

L'exploitant doit, en vertu de l'article 10, § 1^{er} du présent projet, désigner ce point de contact pour la sécurité et en communiquer les données de contact à l'autorité sectorielle dans les six mois de sa désignation comme infrastructure critique.

Le dernier paragraphe de l'article 10 impose une disponibilité du point de contact 24 heures sur 24, un incident pouvant survenir à toute heure.

Article 11

Cet article transpose l'article 5 de la Directive. Il impose à l'exploitant d'élaborer un plan de sécurité de l'exploitant visé à l'article 13 de la Loi.

Cependant, le sous-secteur du transport aérien est déjà soumis à une réglementation européenne très stricte pour la protection de l'aviation civile contre les actes illicites. Le Règlement 300/2008 et ses dispositions d'exécution imposent le développement et l'implémentation d'un programme de sûreté par les exploitants d'aéroport, les transporteurs aériens et, plus généralement, toutes les entités qui sont responsables de l'implémentation ou de la mise en œuvre de mesures de sûreté dans le domaine de l'aviation civile.

Le Règlement 300/2008 prévoit en ses articles 12, 13 et 14 que ces programmes de sûreté décrivent les méthodes et les procédures à suivre afin de se conformer à la fois au Règlement 300/2008 et au programme national de sûreté de l'aviation civile de l'Etat membre dans lequel l'aéroport, le transporteur aérien ou l'entité est situé ou à partir duquel il fournit ses services. Le programme de sûreté comprend également

Artikel 8

Artikel 8, § 1, zet artikel 7.1 van de Richtlijn om, dat erin voorziet dat de dreiging die weegt op een deelsector moet worden geëvalueerd binnen een termijn van één jaar na de aanduiding als kritieke infrastructuur. Deze analyse wordt uitgevoerd door het OCAD.

Paragraaf 2 omschrijft de dreigingsanalyse in de zin van dit ontwerp.

De dreigingsanalyse, die door artikel 3 van de wet van 10 juli 2006 betreffende de dreigingsanalyse momenteel beperkt is tot dreigingen die ontstaan uit terrorisme en extremisme, wordt voor de bescherming van kritieke infrastructuren uitgebreid tot alle soorten van dreiging.

Dat is enerzijds gerechtvaardigd door het feit dat de Richtlijn zich niet beperkt tot terrorisme en extremisme en anderzijds door de aanzienlijke weerslag die de versterking van de werking of van de vernietiging van een kritieke infrastructuur in het land zou hebben.

De analyse van de dreiging wordt hier gedefinieerd verwijzend naar de taken van de ondersteunende diensten bedoeld bij artikel 2, 2^o, van de wet van 10 juli 2006 betreffende de analyse van de dreiging. De federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer maakt deel uit van de ondersteunende diensten.

Er wordt zo dus tegemoetgekomen aan het doel van de richtlijn om een "alle risico's omvattende aanpak" te beogen, zoals uiteengezet in de derde overweging.

Artikel 9

Dit artikel legt de sectorale overheid de verplichting op om verslag uit te brengen aan de Europese Commissie en aan het Nationaal comité voor de veiligheid van de burgerlijke luchtvaart.

Overeenkomstig artikel 7.2 van de Richtlijn moet de lidstaat dit verslag de classificatiegraad geven die ze nodig acht. Deze verslagen worden dus best geclassificeerd overeenkomstig de bepalingen van de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheids-machtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen.

Artikel 10

De artikelen 5 en 6 van de Richtlijn voorzien voor de exploitant van een Europese kritieke infrastructuur in bepaalde verplichtingen.

Voorerst legt de richtlijn aan de exploitant de verplichting op een "beveiligings-verbindingfunctionaris" aan te duiden, die een rol van contactpunt vervult met de bevoegde overheden voor alle vragen die betrekking hebben op de beveiliging en bescherming van de infrastructuur.

Omdat het doel het verzekeren is van een permanent contactpunt tussen de infrastructuur en de autoriteiten, werd de keuze gemaakt om een contactpunt te beogen dat vierentwintig uur op vierentwintig beschikbaar is voor de bevoegde autoriteiten en de ADCC. Het is aan de exploitant om toe te zien dat er een permanentie verzekerd wordt door één of verschillende personen bevoegd om de veiligheidsvragen met betrekking tot de kritieke infrastructuur te behandelen.

De exploitant dient, krachtens het artikel 10, paragraaf 1 van dit ontwerp, dit beveiligingscontactpunt aan te duiden en de contactgegevens aan de sectorale overheid te communiceren binnen de zes maanden van zijn aanduiding als kritieke infrastructuur.

De laatste paragraaf van het artikel 10 legt een 24 uur op 24 beschikbaarheid op aan het contactpunt, aangezien een incident zich op elk ogenblik kan voordoen.

Artikel 11

Dit artikel zet artikel 5 van de Richtlijn om. Het legt aan de exploitant de verplichting op om een beveiligingsplan van de exploitant bedoeld in artikel 13 van de wet uit te werken.

De deelsector van het luchtvervoer is echter reeds onderwerpen aan een strikte Europese regelgeving inzake de bescherming van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke gedragingen. De Verordening 300/2008 en haar uitvoeringsbesluiten leggen de ontwikkeling en implementatie van een beveiligingsprogramma op voor de exploitanten van luchthavens, luchtvervoerders en, meer algemeen, alle entiteiten die verantwoordelijk zijn voor de implementatie van beveiligingsmaatregelen in het domein van de burgerluchtvaart.

De Verordening 300/2008 voorziet in haar artikelen 12, 13 en 14 dat in deze beveiligingsprogramma's wordt beschreven welke methoden en procedures men dient te volgen om te voldoen aan de Verordening 300/2008 en aan het nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart dat is opgesteld door de lidstaat waarin de luchthaven, de luchtvervoerder of de entiteit is gevestigd of van waaruit hij

des dispositions relatives au contrôle interne de la qualité décrivant la manière dont l'exploitant, le transporteur aérien et l'entité doivent eux-mêmes veiller au respect de ces méthodes et procédures.

L'article 11 du présent projet entend donc mettre en œuvre la reconnaissance de l'équivalence des programmes de sûreté existants dans le sous-secteur du transport aérien avec le plan de sécurité de l'exploitant tel que le prévoit l'article 5 de la Directive.

D'après l'article 2 du Règlement 300/2008 :

"1. Le présent règlement s'applique :

a) à tous les aéroports ou parties d'aéroports situés sur le territoire d'un Etat membre qui ne sont pas exclusivement utilisés à des fins militaires ;

b) à tous les exploitants, y compris les transporteurs aériens, fournissant des services dans les aéroports visés au point a) ;

c) à toutes les entités appliquant des normes de sûreté de l'aviation qui opèrent dans des locaux situés à l'intérieur ou à l'extérieur des bâtiments de l'aéroport et qui fournissent des biens et/ou des services aux aéroports visés au point a) ou à travers ceux-ci".

Néanmoins, et même si le champ d'application énoncé à l'article 2 du Règlement 300/2008 est très large, l'hypothèse d'infrastructures désignées comme infrastructures critiques européennes dans le sous-secteur du transport aérien ne tombant pas dans le champ d'application du Règlement 300/2008 est envisagée pour éviter tout vide juridique préjudiciable à la sécurité desdites infrastructures.

Article 12

L'autorité sectorielle est compétente pour imposer des mesures de sécurité internes de nature à prévenir ou à limiter les conséquences d'une interruption du fonctionnement ou d'une destruction de l'infrastructure critique.

Il n'y a cependant pas lieu de fragiliser la protection de l'infrastructure critique en omettant l'application de mesures externes de protection, à plus forte raison lorsque des événements de nature à menacer la sécurité de l'infrastructure critique se produisent.

L'article 4, § 4, excluant du champ d'application du chapitre II de la loi le sous-secteur du transport aérien, il est important de rappeler dans le présent projet que l'exploitant a l'obligation d'avertir le centre d'information et de communication, tel que visé par la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux dès qu'un événement de nature à menacer la sécurité de l'infrastructure se produit et ce, afin de permettre aux autorités de prendre le cas échéant les mesures externes de protection adaptées.

C'est la raison pour laquelle l'article 12 du présent projet énonce explicitement que l'article 14 de la loi s'applique.

Article 13

Pour les mêmes motifs que l'article 12, l'article 13 confirme que les ICE font l'objet de mesures externes de protection tels qu'organisées par les articles 15 à 19 de la loi.

Article 14

Cet article prévoit la possibilité pour la DGCC de communiquer à l'autorité sectorielle ainsi qu'à l'exploitant ou, le cas échéant au responsable, des informations relatives à la menace ou aux mesures externes de protection s'il apparaît que ces informations pourraient être utiles à l'adaptation des mesures internes de sécurité. Il revient à la DGCC d'apprécier la nécessité d'une telle communication, qui devra être évaluée au cas par cas, une communication systématique n'étant pas envisageable vu le degré de sensibilité que peuvent présenter certaines informations.

L'alinéa 2 de l'article 14 prévoit la possibilité pour l'autorité sectorielle d'imposer des mesures internes complémentaires en considération des informations communiquées par la DGCC. En effet, l'autorité sectorielle est compétente pour imposer de telles mesures alors que les compétences de la DGCC se cantonnent aux mesures externes de protection.

Il s'agit d'instaurer un mécanisme d'échange d'informations devant permettre une coordination entre autorités, exploitants et, le cas échéant, responsables pour assurer une certaine concordance entre les mesures prises au niveau interne et au niveau externe.

diensten verleent. Het beveiligingsprogramma omvat eveneens bepalingen inzake interne kwaliteitscontrole waarin wordt beschreven hoe de exploitant, de luchtvervoerder en de entiteit zelf toezicht dienen te houden op de naleving van deze methoden en procedures.

Artikel 11 van het ontwerp streeft er dus naar om de gelijkwaardigheid van de bestaande beveiligingsprogramma's in de deelsector van het luchtvervoer met het beveiligingsplan van de exploitant zoals voorzien in artikel 5 van de Richtlijn te erkennen.

Uit artikel 2 van de Verordening 300/2008 volgt :

"1. Deze verordening is van toepassing op :

a) alle luchthavens of delen van luchthavens op het grondgebied van een lidstaat die niet uitsluitend voor militaire doeleinden worden gebruikt;

b) alle exploitanten, inclusief luchtvaartmaatschappijen, die diensten verlenen op de onder a) bedoelde luchthavens;

c) alle entiteiten die normen voor de beveiliging van de luchtvaart toepassen en die werkzaam zijn vanuit locaties die binnen of buiten luchthavens zijn gelegen en goederen en/of diensten leveren aan of via de onder a) bedoelde luchthavens."

Hoewel het toepassingsveld bepaald door artikel 2 van de Verordening 300/2008 heel groot is, is de hypothese dat infrastructuur aangewezen als Europese kritieke infrastructuur in de deelsector van het luchtvervoer niet onder het toepassingsveld van de Verordening 300/2008 zouden vallen voorzien om elke juridische leemte nadelig voor de beveiliging van deze infrastructuur te vermijden.

Artikel 12

De sectorale overheid is bevoegd om interne beveiligingsmaatregelen op leggen die van aard zijn om de gevolgen van een verstoring van de werking of de vernietiging van een kritieke infrastructuur te voorkomen of te beperken.

Dit is echter geen reden om de bescherming van de kritieke infrastructuur te ondermijnen door het niet toepassen van externe beschermingsmaatregelen, zeker wanneer er zich gebeurtenissen voordoen die de beveiliging van de kritieke infrastructuur kunnen bedreigen.

Artikel 4, § 4, sluit de deelsector van het luchtvervoer uit van het toepassingsveld van hoofdstuk II van de wet. Het is belangrijk om in het huidig ontwerp eraan te herinneren dat de exploitant de verplichting heeft het centrum voor informatie en communicatie, zoals voorzien in de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op twee niveaus, te waarschuwen wanneer een gebeurtenis dat van aard is om de beveiliging van de infrastructuur te bedreigen zich voordoet, om de autoriteiten toe te laten in voorkomend geval de gepaste externe maatregelen te nemen.

Het is om deze reden dat artikel 12 van het huidig ontwerp expliciet bepaalt dat artikel 14 van de wet van toepassing is.

Artikel 13

Omwille van dezelfde overwegingen als artikel 12, bevestigt artikel 13 dat de ECI's het voorwerp uitmaken van de externe beschermingsmaatregelen zoals ingericht door artikelen 15 tot 19 van de wet.

Artikel 14

Dit artikel voorziet in de mogelijkheid dat de ADCC de sectorale overheid evenals de exploitant of, in voorkomend geval, de verantwoordelijke op de hoogte brengt van informatie over de dreiging of over de externe beschermingsmaatregelen, indien blijkt dat die informatie nuttig zou kunnen zijn voor de aanpassing van de interne beveiligingsmaatregelen. De ADCC dient de noodzaak van een dergelijk bericht te beoordelen, wat geval per geval wordt geëvalueerd, omdat systematische communicatie niet kan worden overwogen gelet op de gevoeligheidsgraad die sommige informatie kan hebben.

De tweede alinea van artikel 14 voorziet de mogelijkheid voor de sectorale overheid om bijkomende interne maatregelen op te leggen rekening houdend met de informatie die door de ADCC wordt meegedeeld. De sectorale overheid is bevoegd om dergelijke maatregelen op te leggen gezien de bevoegdheden van de ADCC zich uitsluitend tot de externe beschermingsmaatregelen richten.

Het gaat erom een mechanisme in te stellen voor de uitwisseling van informatie, waardoor coördinatie mogelijk moet zijn tussen overheden en exploitanten en, in voorkomend geval, verantwoordelijken om te verzekeren dat er een zekere overeenstemming bestaat tussen de interne en de externe genomen maatregelen.

Ce mécanisme permet de rencontrer le prescrit de l'article 6.4 de la Directive qui prévoit la mise en œuvre par les Etats membres d'"un mécanisme de communication approprié" entre autorités et exploitant, "dans le but d'échanger les informations utiles concernant les risques et les menaces identifiés qui pèsent sur l'ICE concernée".

Il est renvoyé au commentaire de l'article 2 pour les considérations relatives au responsable.

Article 15

L'article 15 met en œuvre l'article 5 de la Directive. L'exploitant d'une ICE doit mettre en place un service d'inspection comme décrit aux articles 24 et 25 de la loi.

Ce service d'inspection est chargé du contrôle du respect des dispositions qui s'imposent à l'exploitant de l'ICE.

Les aéroports belges sont déjà soumis au Règlement 300/2008 qui impose aux Etats membres la création d'un organe de contrôle de ses dispositions. Un service d'inspection existe donc déjà dans les aéroports belges. Ce service est composé d'agents mandatés qui disposent de pouvoirs particuliers pour accomplir leurs missions de contrôle. Le paragraphe 2 met donc en œuvre la disposition de l'article 5.4 de la Directive qui déclare : "Lorsque des dispositions en matière de vérification ou de surveillance sont déjà applicables à une ICE, ces dispositions ne sont pas affectées par le présent article, et la surveillance prévue par ces dispositions est assurée par l'autorité compétente de l'Etat membre visée au présent article".

Le paragraphe 2 précise en outre pour les ICE soumises au Règlement 300/2008 que les inspections aéroportuaires et aéronautiques disposent des pouvoirs que leur confère les articles 38 et 39 de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

Article 16

L'article 16 fixe l'entrée en vigueur du présent projet au jour de sa publication au *Moniteur belge*. Cette mesure est rendue nécessaire afin de mettre en œuvre sans délai le processus de recensement et de désignation des ICE. L'article 12 de la Directive exige en effet que les dispositions nécessaires pour se conformer à la Directive soient adoptées au plus tard le 12 janvier 2011. Ce délai ayant été dépassé, il convient d'éviter une procédure d'infraction, soit pour transposition tardive, soit pour mauvaise exécution du droit européen, en assurant une mise en œuvre du projet dès sa publication.

Nous avons l'honneur d'être,

Sire,
de Votre Majesté,
les très respectueux
et très fidèles serviteurs.
Le Premier Ministre,
Y. LETERME
La Ministre de l'Intérieur,
Mme A. TURTELBOOM
Le Ministre de la Justice,
S. DE CLERCK
Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,
E. SCHOUPPE

Notes

- (1) J.O. L 345 du 23 décembre 2008, p. 75 à 82.
- (2) J.O. L 97 du 9 avril 2008, p. 72.
- (3) Loi du 1^{er} juillet 2011 relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques, M.B., 15 juillet 2011.
- (4) M. B., 20 juillet 2006.
- (5) Loi du 31 décembre 1963 sur la protection civile, M.B., 16 janvier 1964 ; Arrêté royal du 31 janvier 2003 portant fixation du plan d'urgence pour les événements et situations de crise nécessitant une coordination ou une gestion à l'échelon national, M.B., 21 février 2003 ; Arrêté royal du 16 février 2006 relatif aux plans d'urgence et d'intervention, M.B., 15 mars 2006.

Dit mechanisme maakt het mogelijk te voldoen aan het voorschrift van artikel 6.4 van de Richtlijn dat voorziet in de implementatie door de lidstaten van "een passend communicatiemechanisme" tussen de overheden en de exploitant "voor de uitwisseling van informatie over vastgestelde risico's en dreigingen in verband met de betrokken ECI".

Er wordt verwezen naar het commentaar van artikel 2 voor de beschouwingen inzake de verantwoordelijke.

Artikel 15

Artikel 15 implementeert artikel 5 van de Richtlijn. De exploitant van een ECI moet een inspectiedienst oprichten zoals beschreven in artikel 24 en 25 van de wet.

Deze inspectiedienst is belast met het toezicht op de naleving van de bepalingen opgelegd aan de exploitant van de ECI.

De Belgische luchthavens zijn reeds onderworpen aan de Verordening 300/2008 die aan de lidstaten de oprichting van een toezichtsgaan op haar bepalingen oplegt. Een inspectiedienst bestaat dus reeds voor de Belgische luchthavens. Deze dienst bestaat uit gemandateerde personeelsleden die beschikken over bijzondere bevoegdheden om hun toezichtstaken uit te voeren. De tweede paragraaf implementeert dus de bepaling van artikel 5.4 van de Richtlijn waarin staat : "Dit artikel laat reeds bestaande regelingen voor toezicht en supervisie inzake ECI onverlet; de in die regelingen aangevoerde toezichthouder is de in dit artikel bedoelde autoriteit van de lidstaat".

De tweede paragraaf specificeert verder aan de ECI's onderworpen aan de Verordening 300/2008 dat de luchthaven- en luchtvaartinspecties over de bevoegdheden beschikken hen verleend door de artikelen 38 en 39 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919, betreffende de regeling der Luchtvaart.

Artikel 16

In artikel 16 wordt de inwerkingtreding van het ontwerp vastgesteld op de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt. Dit is noodzakelijk om zonder vertraging het proces van het identificeren en aanwijzen van de ECI's uit te voeren. Het artikel 12 van de Richtlijn vereist immers dat de noodzakelijke bepalingen om te voldoen aan de Richtlijn ten laatste op 12 januari 2011 aangenomen worden. Een inbreukprocedure, ofwel omwille van laattijdige omzetting ofwel omwille van een gebrekkige uitvoering van het Europese recht, moet worden vermeden door te zorgen voor een uitvoering van het ontwerp vanaf haar bekendmaking.

We hebben de eer te zijn,

Sire,
van Uwe Majesteit,
de zeer eerbiedige
en zeer getrouwe dienaars.
De Eerste Minister,
Y. LETERME
De Minister van Binnenlandse Zaken,
Mevr. A. TURTELBOOM
De Minister van Justitie,
St. DE CLERCK
De Staatssecretaris voor Mobiliteit,
E. SCHOUPPE

Nota's

- (1) P.B. L 345 van 23 december 2008, blz. 75 tot 82.
- (2) P.B. L 97 van 9 april 2008, blz. 72.
- (3) Wet van 1 juli 2011 betreffende de beveiliging en de bescherming van de kritieke infrastructures, BS, 15 juli 2011.
- (4) BS, 20 juli 2006.
- (5) Wet van 31 december 1963 betreffende de civiele bescherming, BS, 16 januari 1964; Koninklijk besluit van 31 januari 2003 tot vaststelling van het noodplan voor de crisisgebeurtenissen en -situaties die een coördinatie of een beheer op nationaal niveau vereisen, BS, 21 februari 2003; Koninklijk besluit van 16 februari 2006 betreffende de nood- en interventieplannen, BS, 15 maart 2006.

AVIS 50.217/4 DU 21 SEPTEMBRE 2011
DE LA SECTION DE LEGISLATION DU CONSEIL D'ETAT

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Secrétaire d'Etat à la Mobilité, adjoint au Premier Ministre, le 24 août 2011, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté royal "concernant les infrastructures critiques dans le sous-secteur du transport aérien", a donné l'avis suivant :

Compte tenu du moment où le présent avis est donné, le Conseil d'Etat attire l'attention sur le fait qu'en raison de la démission du Gouvernement, la compétence de celui-ci se trouve limitée à l'expédition des affaires courantes. Le présent avis est toutefois donné sans qu'il soit examiné si le projet relève bien de la compétence ainsi limitée, la section de législation n'ayant pas connaissance de l'ensemble des éléments de fait que le Gouvernement peut prendre en considération lorsqu'il doit apprécier la nécessité d'arrêter ou de modifier des dispositions réglementaires.

* *
* *

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique du projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, le projet appelle les observations ci-après.

Observation préliminaire

L'article 4, § 3, alinéa 2, de la loi du 1^{er} juillet 2011 "relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques", que le projet tend à exécuter, habilite le Roi à abroger, ajouter, modifier ou remplacer des dispositions légales.

L'article 3bis, § 1^{er}, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat dispose :

"Les projets d'arrêtés royaux qui peuvent abroger, compléter, modifier ou remplacer les dispositions légales en vigueur, sont soumis à l'avis motivé de la section de législation.

Cet avis est publié en même temps que le rapport au Roi et l'arrêté royal auquel il se rapporte.

Les arrêtés, l'avis, le rapport au Roi et le texte des projets d'arrêtés soumis à l'avis de la section de législation seront communiqués, avant leur publication au *Moniteur belge*, aux Présidents de la Chambre des représentants et du Sénat".

Il convient en conséquence que l'auteur du projet établisse un rapport au Roi, qui sera publié en même temps que l'arrêté royal en projet et le présent avis.

Observations générales

I. Principe de légalité en matière pénale

1. Comme il a été relevé dans l'observation préliminaire, l'arrêté en projet entend trouver son fondement légal dans l'article 4, § 3, alinéa 2, de la loi du 1^{er} juillet 2011 qui dispose :

"Sans préjudice de l'article 2, alinéa 2, le Roi prend, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, les mesures nécessaires, y compris l'abrogation, l'ajout, la modification ou le remplacement de dispositions légales, pour assurer la transposition de la Directive 2008/114/CE du Conseil du 8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection en ce qui concerne le transport aérien".

A l'égard de cette habilitation, la section de législation avait émis l'observation suivante dans son avis 48.989/VR, donné sur l'avant-projet devenu la loi précitée :

"Compte tenu du fait que les arrêtés qui seront adoptés en exécution du paragraphe 2, alinéa 2, pourraient limiter l'exercice de certaines libertés publiques, ils devraient faire l'objet d'une confirmation législative. Le texte sera complété en ce sens" (1).

ADVIES 50.217/4 VAN 21 SEPTEMBER 2011
VAN DE AFDELING WETGEVING VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling Wetgeving, vierde kamer, op 24 augustus 2011 door de Staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de Eerste Minister verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "betreffende de kritieke infrastructures in de deelsector van het luchtvervoer", heeft het volgende advies gegeven :

Rekening houdend met het tijdstip waarop dit advies gegeven wordt, vestigt de Raad Van State de aandacht op het feit dat, wegens het ontslag van de regering, de bevoegdheid van deze laatste beperkt is tot het afhandelen van de lopende zaken. Dit advies wordt evenwel gegeven zonder dat wordt nagegaan of dit ontwerp in die beperkte bevoegdheid kan worden ingepast, aangezien de afdeling Wetgeving geen kennis heeft van het geheel van de feitelijke gegevens welke de regering in aanmerking kan nemen als ze te oordelen heeft of het vaststellen of het wijzigen van een verordening noodzakelijk is.

* *
* *

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1^o, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het is vervangen bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het ontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Voorafgaande opmerking

Artikel 4, § 3, tweede lid, van de wet van 1 juli 2011 "betreffende de beveiliging en de bescherming van de kritieke infrastructures", waarvan het ontwerp de tenuitvoerlegging beoogt, machtigt de Koning om wetsbepalingen op te heffen, aan te vullen, te wijzigen of te vervangen.

Artikel 3bis, § 1, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State bepaalt :

"De ontwerpen van koninklijke besluiten die de van kracht zijnde wettelijke bepalingen kunnen opheffen, aanvullen, wijzigen of vervangen, worden voorgelegd aan het met redenen omkleed advies van de afdeling wetgeving.

Dat advies wordt samen met het verslag aan de Koning en het koninklijk besluit waarop het betrekking heeft, gepubliceerd.

De besluiten, het advies, het verslag aan de Koning en de tekst van de ontwerpen van besluiten die zijn voorgelegd aan de afdeling wetgeving, worden, voor hun bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*, medegedeeld aan de Voorzitters van de Kamer van volksvertegenwoordigers en de Senaat".

De steller van het ontwerp moet bijgevolg een verslag aan de Koning opmaken, dat gelijktijdig met het ontworpen koninklijk besluit en dit advies bekendgemaakt zal worden.

Algemene opmerkingen

1. Wettelijkheidsbeginsel in strafzaken

1. Zoals vermeld in de voorafgaande opmerking geeft het ontworpen besluit voor zijn rechtsgrond te ontleen aan artikel 4, § 3, tweede lid, van de wet van 1 juli 2011, dat het volgende bepaalt :

"Onverminderd artikel 2, tweede lid, neemt de Koning, bij een in Ministerraad overlegd besluit, de nodige maatregelen, met inbegrip van de opheffing, de aanvulling, de wijziging of de vervanging van wetsbepalingen, om de omzetting te verzekeren van de Richtlijn 2008/114/EG van de Raad van 8 december 2008 inzake de identificatie van Europese kritieke infrastructures, de aanmerking van infrastructures als Europese kritieke infrastructures en de beoordeling van de noodzaak de bescherming van dergelijke infrastructures te verbeteren wat het luchtvervoer betreft".

Wat die machtiging betreft, had de afdeling Wetgeving in haar advies 48.989/VR over het voorontwerp dat de voornoemde wet is geworden, de volgende opmerking gemaakt :

"Aangezien de besluiten die zullen worden aangenomen ter uitvoering van paragraaf 2, tweede lid, de uitoefening van een aantal openbare vrijheden zouden kunnen inperken, zullen ze bij wet bekrachtigd moeten worden. De tekst moet dienovereenkomstig worden aangevuld" (1)

L'exposé des motifs a répondu ainsi à cette observation :

"Le Conseil d'Etat relève également que les arrêtés qui seront pris en exécution de l'habilitation devraient faire l'objet d'une confirmation législative eu égard à la limite qui pourrait en découler pour l'exercice de certaines libertés publiques.

Cependant, s'agissant d'une habilitation strictement limitée à la transposition d'une directive européenne et laissant, partant, peu voire pas de marge d'appréciation au Roi, une telle confirmation n'a pas été jugée nécessaire par les auteurs du projet. En effet, il ne s'agit ici que de rendre applicable le mécanisme de protection des infrastructures critiques européennes à un sous-secteur complémentaire imposé par la Directive"(2).

La loi du 1^{er} juillet 2011 n'a toutefois prévu aucune sanction en cas d'infractions aux mesures qui seraient prises par le Roi en vertu de cette habilitation légale. L'article 26 de cette loi qui prévoit les peines encourues par "l'exploitant qui ne respecte pas les obligations imposées par ou en vertu de la présente loi relative aux mesures internes de sécurité et à l'échange d'informations", ou par celui "qui empêche ou entrave volontairement l'exécution du contrôle effectué par les membres du service d'inspection, refuse de communiquer les informations qui lui sont demandées à l'occasion de ce contrôle, ou communique sciemment des informations inexactes ou incomplètes", figure en effet sous le chapitre 2, lequel n'est, en vertu de l'article 4, § 3, alinéa 1^{er}, pas applicable "au sous-secteur du transport aérien".

En son article 17, le projet prévoit que cet article 26 de la loi sera applicable aux "infrastructures critiques européennes" dans le sous-secteur du transport aérien.

Ce faisant il méconnaît toutefois le principe de la légalité des incriminations et des peines porté par les articles 12 et 14 de la Constitution. Selon la jurisprudence de la Cour constitutionnelle en effet :

"En attribuant au pouvoir législatif la compétence, d'une part, de déterminer dans quels cas et dans quelle forme des poursuites pénales sont possibles, d'autre part, d'adopter la loi en vertu de laquelle une peine peut être établie et appliquée, les articles 12, alinéa 2, et 14 de la Constitution garantissent à tout citoyen qu'aucun comportement ne sera punissable et qu'aucune peine ne sera infligée qu'en vertu de règles adoptées par une assemblée déli-bérante, démocratiquement élue.

Les dispositions constitutionnelles précitées ne vont toutefois pas jusqu'à obliger le législateur à régler lui-même chaque aspect de la poursuite et de la sanction. Une délégation conférée au Roi n'est pas contraire au principe de légalité en matière pénale pour autant que l'habilitation soit définie de manière suffisamment précise et porte sur l'exécution de mesures dont les éléments essentiels sont fixés préalablement par le législateur"(3).

Force est de constater que l'article 4, § 3, de la loi précitée du 1^{er} juillet 2011, qui constitue le fondement légal de l'arrêté en projet, ne forme pas l'habilitation "suffisamment précise" ainsi requise ni ne mentionne les "éléments essentiels" dont il est question. La référence qu'il comporte à la Directive 2008/114/CE du Conseil du 8 décembre 2008 "concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection" (ci-après la "Directive 2008/114/CE") ne saurait constituer à cet égard un fondement suffisant puisque celle-ci ne prévoit par elle-même aucune sanction.

A défaut d'habilitation expresse et, *a fortiori*, suffisamment précise, le Roi n'est donc pas habilité à assortir les mesures prévues par le présent projet de sanctions pénales.

2. Par identité de motifs, l'article 15 du projet suscite également une objection en tant qu'il soumet au secret professionnel les exploitants des infrastructures critiques comprises dans son champ d'application. Ce faisant, il astreint lesdits exploitants à une obligation identique à celle qui, en vertu de l'article 23 de la loi précitée du 1^{er} juillet 2011 pèse sur les exploitants des infrastructures comprises dans le champ d'application de ladite loi, tel qu'il est défini par la section 1^{ère} de son chapitre 2.

Le parallélisme entre le dispositif réglementaire en projet et le dispositif législatif précité est Total, sous la seule réserve du fait que, à la différence du premier, le second prévoit explicitement que la contrevention à l'obligation de secret professionnel qu'il énonce est passible des peines portées par l'article 458 du Code pénal. Une mention expresse de cette dernière disposition fait en effet défaut dans l'article 15 de l'arrêté en projet.

In de memorie van toelichting is daarop geantwoord als volgt :

"De Raad van State merkt tevens op dat de besluiten die genomen zullen worden ter uitvoering van de machtiging het voorwerp zouden moeten uitmaken van een bekrachtiging bij wet, gelet op de beperking die eruit zou kunnen voortvloeien voor de uitoefening van een aantal publieke vrijheden.

Aangezien het evenwel gaat over een machtiging die strikt beperkt is tot de omzetting van een Europese richtlijn en die bijgevolg weinig of zelfs geen appreciatiemarge toelaat aan de Koning, wordt een dergelijke bekrachtiging niet noodzakelijk geacht door de indieners van het ontwerp. Het betreft hier inderdaad enkel het toepasbaar maken van het beschermingsmechanisme van Europese kritieke infrastructures op een bijkomende deelsector opgelegd door de Richtlijn" (2)

De wet van 1 juli 2011 voorziet evenwel in geen enkele straf in geval van niet-naleving van de maatregelen die de Koning krachtens die wettelijke machtiging zou nemen. Artikel 26 van die wet, dat de straffen vaststelt door "de exploitant die de verplichtingen opgelegd door of krachtens deze wet betreffende de interne beveiligingsmaatregelen en de uitwisseling van informatie niet naleeft", of voor degene die "de uitvoering van de controle uitgevoerd door de leden van de inspectie-dienst vrijwillig verhindert of belemmert, de informatie die hem gevraagd is naar aanleiding van deze controle weigert mee te delen, of opzettelijk foutieve of onvolledige informatie meedeelt" staat immers in hoofdstuk 2, dat, luidens artikel 4, § 3, eerste lid, niet van toepassing is "op de deelsector van het luchtvervoer".

Artikel 17 van het ontwerp bepaalt dat artikel 26 van de wet van toepassing zal zijn op de "Europese kritieke infrastructuur" in de deelsector van het luchtvervoer.

Daarmee schendt het evenwel het beginsel van de wettelijkheid van de tenlasteleggingen en van de straffen gehuldigd in de artikelen 12 en 14 van de Grondwet, De rechtspraak van het Grondwettelijk Hof luidt immers als volgt :

"Door aan de wetgevende macht de bevoegdheid te verlenen, enerzijds, om te bepalen in welke gevallen en in welke vorm strafvervolging mogelijk is en, anderzijds, om een wet aan te nemen op grond waarvan een straf kan worden bepaald en toegepast, waarborgen de artikelen 12, tweede lid, en 14 van de Grondwet aan elke burger dat geen enkele gedraging strafbaar zal worden gesteld en geen enkele straf zal worden opgelegd dan krachtens regels aangenomen door een democratisch verkozen beraadslagende vergadering.

Voormelde grondwetsbepalingen gaan evenwel niet zover dat zij de wetgever ertoe zouden verplichten elk aspect van de vervolging en de bestaafing zelf te regelen. Een delegatie aan de Koning is niet in strijd met het wettigheidsbeginsel in strafzaken voor zover de machtiging voldoende nauwkeurig is omschreven en betrekking heeft op de tenuitvoerlegging van maatregelen waarvan de essentiële elementen voorafgaandelijk door de wetgever zijn vastgesteld" (3).

Vastgesteld moet worden dat artikel 4, § 3, van de voornoemde wet van 1 juli 2011, dat de rechtsgrond is van het ontworpen besluit, niet de aldus vereiste "voldoende nauwkeurige" machtiging vormt, noch de "essentiële elementen" vermeldt waarvan sprake. De verwijzing daarin naar Richtlijn 2008/114/EG van de Raad van 8 december 2008 "inzake de identificatie van Europese kritieke infrastructures, de aanmerking van infrastructures als Europese kritieke infrastructures en de beoordeling van de noodzaak de bescherming van dergelijke infrastructures te verbeteren" (hierna "Richtlijn 2008/114/EG") kan wat dat betreft geen afdoende rechtsgrond vormen, aangezien die richtlijn zelf niet in een sanctie voorziet.

Aangezien er geen uitdrukkelijke en *a fortiori* geen voldoende nauwkeurige machtiging voorhanden is, is de Koning dus niet gerechtigd straffen te bepalen voor de maatregelen waarin het voorliggende ontwerp voorziet.

2. Om dezelfde redenen roept ook artikel 15 van het ontwerp bezwaar op voor zover het voorschrijft dat exploitanten van kritieke infrastructures onder het toepassingsgebied van het ontwerp vallen, aan het beroepsgeheim gebonden zijn. Zo legt het de genoemde exploitanten eenzelfde verplichting op als die welke, krachtens artikel 23 van de voornoemde wet van 1 juli 2011, geldt voor exploitanten van infrastructures die onder het toepassingsgebied van die wet vallen, zoals dat is bepaald in afdeling 1, van hoofdstuk 2 daarvan.

De ontworpen verordeningsbepalingen en de voornoemde wetsbepalingen zijn volstrekt vergelijkbaar, op die ene verschil na dat de tweede categorie, in tegenstelling tot de eerste, uitdrukkelijk bepaalt dat op het niet in acht nemen van het daarin voorgeschreven beroepsgeheim, de straffen genoemd in artikel 458 van het Strafwetboek staan. In artikel 15 van het ontworpen besluit ontbreekt immers de uitdrukkelijke vermelding van die bepaling.

Si tant est que l'intention de l'auteur du projet est de voir cette obligation pénalement sanctionnée (4) - via un renvoi implicite à l'article 458 du Code pénal -, l'obligation de secret professionnel pesant sur l'exploitant méconnaît donc également le principe de la légalité des incriminations et des peines porté par les articles 12 et 14 de la Constitution.

Certes, et à suivre une certaine jurisprudence (5), le problème de légalité ci-avant aperçu serait surmonté s'il pouvait être démontré que l'article 458 du Code pénal est, comme tel, applicable de plein droit aux exploitants des infrastructures critiques dans le sous-secteur du transport aérien, en sorte que l'article 15 de l'arrêté en projet ne serait que "confirmatif" d'une situation juridique existante, et non "constitutif" d'une situation juridique nouvelle. Cette lecture du dispositif en projet est toutefois démentie par la nature même de certaines des données au sujet desquelles l'exploitant est tenu d'observer le secret. Celles-ci ne peuvent en effet être qualifiées dans leur intégralité de données "que l'on confie" à l'exploitant, au sens de l'article 458 du Code pénal. Il en va ainsi du PSE, dès lors que l'exploitant en est lui-même PSE, dès lors que l'exploitant en est lui-même l'auteur (article 11, § 1^{er} de l'arrêté en projet), et non le dépositaire.

II. Communication des tableaux de transposition au Conseil d'Etat

Comme le révèle l'article 1^{er} du projet examiné, celui-ci vise à transposer pour le sous-secteur du transport aérien la Directive 2008/114/CE du Conseil du 8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection.

Les principes de technique législative établis par la section de législation du Conseil d'Etat invitent les auteurs de projets, lors d'une transposition de directive, à établir des tableaux de transposition :

"191. Etablissez deux tableaux de transposition.

191.1. Pour contrôler qu'une directive est transposée correctement et complètement, établissez un tableau de correspondance entre les (subdivisions des) articles de la directive et les (subdivisions des) articles de l'acte de transposition que vous rédigez. Mentionnez également dans ce tableau :

a) les (subdivisions des) articles de la directive qui ont éventuellement déjà été transposés, en correspondance avec les actes de droit interne et les (subdivisions des) articles qui ont procédé à cette transposition;

b) les (subdivisions des) articles de la directive qui doivent encore être transposés par une autre autorité.

191.2. Pour pouvoir lire chaque article de l'acte de transposition à la lumière des exigences de la directive, établissez aussi un tableau de correspondance entre les (subdivisions des) articles de l'acte de transposition et les (subdivisions des) articles de la directive" (6)

Les auteurs de projet sont invités à communiquer ces tableaux avec le dossier transmis au Conseil d'Etat (7).

Ces tableaux n'ayant pas été établis lors de l'élaboration du projet, ils ont dû être confectionnés par le délégué du secrétaire d'Etat. Il est toutefois rappelé que la confection lors de la transposition est gage de la qualité de celle-ci et que leur communication au Conseil d'Etat dès l'envoi de la demande d'avis facilite l'examen du projet dans les délais impartis.

III. L'association des régions

Les articles 3, § 1^{er}, 4, §§ 1^{er} et 3, 5, alinéas 1^{er} et 2, du projet examiné conditionnent la prise de décision de l'autorité fédérale à l'avis conforme des régions.

Dans leur avis 48.989/VR, donné le 9 décembre 2010, sur un avant-projet devenu la loi du 1^{er} juillet 2011 "relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques", les chambres réunies de la section de législation du Conseil d'Etat avaient formulé l'observation générale suivante, relative à la compétence du législateur fédéral :

"1. Ainsi que l'exprime son article 2, alinéa 1^{er}, l'avant-projet à l'examen a notamment pour objet de transposer la Directive 2008/114/CE du Conseil du 8 décembre 2008 concernant le recensement et la

Indien het de bedoeling is van de steller van het ontwerp dat het niet-nakomen van die plicht strafrechtelijk wordt bestraft (4) -via een impliciete verwijzing naar artikel 458 van het Strafwetboek -, vormt het beroepsgeheim opgelegd aan de exploitant bijgevolg ook een schending van het beginsel van de wettelijkheid van de tenlasteleggingen en de straffen gehuldigd in de artikelen 12 en 14 van de Grondwet.

Het hierboven opgeworpen wettelijkheidsprobleem zou weliswaar, volgens een bepaalde rechtspraak (5), vervallen indien kon worden aangetoond dat artikel 458 van het Strafwetboek als zodanig van rechtswege van toepassing is op de exploitanten van kritieke infrastructuur in de deelsector van het luchtvervoer, zodat artikel 15 van het ontworpen besluit slechts "een bevestiging" zou zijn van een bestaande juridische toestand, en geen nieuwe juridische toestand "in het leven zou roepen". Die uitlegging van de ontworpen bepalingen wordt evenwel gelogenstraft door de aard zelf van sommige gegevens aangaande welke de exploitant het beroepsgeheim moet bewaren. Deze kunnen immers niet allemaal bestempeld worden als gegevens "die men toevertrouwt" aan de exploitant, in de zin van artikel 458 van het Strafwetboek. Dat geldt bijvoorbeeld voor het BPE, aangezien de exploitant dat zelf opgemaakt (artikel 11, § 1, van het ontworpen besluit), en dat niet aan hem wordt toevertrouwd.

II. Overzending van de omzettingstabellen aan de Raad van State

Zoals blijkt uit artikel 1 van het voorliggende ontwerp, strekt dit ontwerp tot omzetting, voor de deelsector van het luchtvervoer, van Richtlijn 2008/114/EG van de Raad van 8 december 2008 inzake de identificatie van Europese kritieke infrastructuren, de aanmerking van infrastructuren als Europese kritieke infrastructuren en de beoordeling van de noodzaak de bescherming van dergelijke infrastructuren te verbeteren.

In de beginselen van de wetgevings-techniek opgesteld door de afdeling Wetgeving van de Raad van State worden de stellers van ontwerpen verzocht om bij de omzetting van richtlijn, omzettingstabellen op te maken :

"191. Maak twee omzettingstabellen op.

191.1. Om te controleren of een richtlijn correct en volledig wordt omgezet, maak een concordantietabel op met de (onderdelen van de) artikelen van de richtlijn en van de ermee overeenstemmende (onderdelen van de) artikelen van de door u opgestelde tekst die in de omzetting voorziet. Vermeld eveneens in deze tabel :

a) de (onderdelen van de) artikelen van de richtlijn die eventueel reeds zijn omgezet, alsmede de overeenstemmende teksten van intern recht en de (onderdelen van de) artikelen waarbij de richtlijn is omgezet;

b) de (onderdelen van de) artikelen van de richtlijn die door een andere instantie nog moeten worden omgezet.

191.2. Om ieder artikel van de tekst die in de omzetting voorziet te kunnen lezen in het licht van de vereisten van de richtlijn, maak eveneens een concordantietabel op met de (onderdelen van de) artikelen van de tekst die in de omzetting voorziet en de (onderdelen van de) artikelen van de richtlijn" (6).

De stellers van het ontwerp worden verzocht die tabellen samen met het dossier data aan de Raad van State wordt bezorgd, over te zenden (7).

Aangezien die tabellen niet opgemaakt zijn tijdens het uitwerken van het ontwerp, moesten ze door de gemachtigde van de staatssecretaris worden opgemaakt. Er wordt evenwel aan herinnerd dat het opmaken van die tabellen tijdens de omzetting een waarborg is voor de kwaliteit van die omzetting, en dat het verzenden van de tabellen aan de Raad van State samen met het toesturen van de adviesaanvraag, het onderzoek van het ontwerp binnen de gestelde termijnen vergemakkelijkt.

III. Het betrekken van de gewesten

Volgens de artikelen 3, § 1, 4 §§ 1 en 3, 5, eerste en tweede lid, van het voorliggende ontwerp hangt de besluitvorming door de federale overheid af van het eensluidend advies van de gewesten.

In hun advies 48.989/VR, gegeven op 9 december 2010 over een voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan de wet van 1 juli 2011 "betreffende de beveiliging en de bescherming van de kritieke infrastructuur", hebben de verenigde kamers van de afdeling Wetgeving van de Raad van State de volgende algemene opmerking geformuleerd betreffende de bevoegdheid van de federale wetgever :

"1. Het voorliggende voorontwerp voorziet, zoals te lezen staat in artikel 2, eerste lid, ervan, inzonderheid in de omzetting van Richtlijn 2008/114/EG van de Raad van 8 december 2008 inzake de identificatie van Europese kritieke infrastructuur, de aanmerking van

désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection (ci-après, la directive).

Comme l'énonce l'article 1^{er} de la directive, il s'agit d'établir une procédure de recensement et de désignation des infrastructures critiques européennes en vue d'éventuellement améliorer leur protection afin de contribuer à la protection des personnes. L'infrastructure critique est en substance définie par l'article 2, a), de la directive comme "le point (...) qui est indispensable au maintien des fonctions vitales de la société, de la santé, de la sûreté, de la sécurité et du bien-être économique ou social des citoyens, et dont l'arrêt ou la destruction aurait un impact significatif (...) du fait de la défaillance de ces fonctions". L'article 3, paragraphe 3, de la directive mentionne qu'elle s'applique pour l'instant uniquement dans les secteurs de l'énergie et des transports. Selon le premier considérant de la directive, ses auteurs ont d'abord eu en vue l'adoption de "mesures en vue de renforcer la prévention, la préparation et la réponse de l'Union européenne face aux attaques terroristes contre des infrastructures critiques". Par la suite, tout en maintenant "une priorité donnée à la lutte contre la menace terroriste", le programme européen de protection des infrastructures critiques, dont la directive est un instrument, s'est fondé sur "une approche tous risques (qui) tient compte des risques d'origine humaine, des menaces technologiques et des catastrophes naturelles dans le processus de protection des infrastructures critiques" (troisième requérant).

Eu égard à ce qui précède, il y a lieu de considérer que la transposition de cette directive met principalement en œuvre la matière de la protection préventive exercée dans le domaine de la sécurité publique, qui relève des compétences résiduelles exclusives du législateur fédéral.

Il en va de même pour ce qui concerne les autres dispositions de l'avant-projet qui, tout en ayant pas pour objet de transposer la directive, tendent à l'adoption de mesures analogues pour ce qui concerne les infrastructures critiques nationales ainsi que les autres points d'intérêt fédéral et les points d'intérêt local.

2. Toutefois, les mesures qui seront prises sur la base de l'avant-projet seront susceptibles de concerner des opérateurs exploitant des infrastructures qui, envisagées d'un autre point de vue, pourraient relever de la compétence matérielle des régions, s'agissant spécialement des secteurs de l'énergie et du transport, auxquels la directive s'applique (article 6, § 1^{er}, VII et X, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles).

L'auteur de l'avant-projet est d'ailleurs sensible à cet aspect des choses puisqu'il a le souci d'"associer" les régions à la réglementation applicable et à sa mise en œuvre, comme en témoignent les dispositions suivantes de l'avant-projet :

l'article 5, § 1^{er}, alinéa 2, selon lequel l'autorité sectorielle procède à l'identification des infrastructures critiques européennes "après avis conforme des régions pour les infrastructures critiques potentielles relevant de leurs compétences";

l'article 6, § 2, selon lequel l'autorité sectorielle "établit des critères sectoriels auxquels doivent répondre les infrastructures critiques européennes eu égard aux caractéristiques particulières du secteur concerné, (...), le cas échéant, après avis conforme des régions concernées";

l'article 6, § 5, selon lequel "l'autorité sectorielle établit au cas par cas les seuils applicables aux critères intersectoriels auxquels doivent répondre les infrastructures critiques européennes, (...), le cas échéant après avis conforme des régions concernées";

l'article 7, § 2, alinéa 2, selon lequel la Direction générale Centre de Crise du service public fédéral Intérieur (ci-après, DGCC) "est chargée en collaboration (...), le cas échéant, avec les régions concernées (...) de mener des discussions bilatérales ou multilatérales avec les Etats membres de l'Union européenne concernés (...) en ce qui concerne les infrastructures critiques européennes potentielles identifiées sur le territoire belge (...);"

l'article 13, § 6, alinéa 2, selon lequel "le Roi, le cas échéant, en accord avec les régions concernées, détermine pour un secteur ou un sous-secteur déterminé la fréquence des exercices et des mises à jour" du plan de sécurité de l'exploitant d'une infrastructure critique européenne;

l'article 24, § 2, alinéa 2, selon lequel le Roi "peut fixer les modalités du contrôle, le cas échéant en accord avec les régions concernées", du respect des dispositions de la loi en projet par les exploitants d'infrastructures concernées par celle-ci.

infrastructures als Europese kritieke infrastructures en de beoordeling van de noodzaak de bescherming van dergelijke infrastructures te verbeteren (hierna "de richtlijn" genoemd).

Artikel 1 van de richtlijn geeft aan dat bij deze richtlijn een procedure wordt ingesteld voor de identificatie en de aanmerking van Europese kritieke infrastructures, om de bescherming van de mensen te bevorderen. De kritieke infrastructuur wordt in artikel 2, a), van de richtlijn in wezen gedefinieerd als "een voorziening (...), die van essentieel belang is voor het behoud van vitale maatschappelijke functies, de gezondheid, de veiligheid, de beveiliging, de economische welvaart of het maatschappelijk welzijn, waarvan de verstoring of vernietiging (...) aanzienlijke gevolgen zou hebben doordat die functies ontregeld zouden raken". Artikel 3, lid 3, van de richtlijn bepaalt dat deze op dit ogenblik uitsluitend van toepassing is in de sectoren energie en vervoer. Volgens de eerste overweging van de richtlijn hebben de stellers ervan in de eerste plaats het aannemen van "voorstellen (beoogd) over de wijze waarop de preventie van, de paraatheid bij en de reactie op terreuraanslagen op kritieke infrastructuur in Europa kunnen worden verbeterd". In dat verband is besloten dat het Europese programma voor de bescherming van kritieke infrastructures, waarvan de richtlijn een beleidsmiddel is, "gebaseerd moet zijn op een alle risico's omvattende aanpak, waarbij de bestrijding van terroristische dreigingen als prioriteit zou gelden", een aanpak waarbij "in het proces ter bescherming van kritieke infrastructuur rekening (dient) te worden gehouden met door mensen veroorzaakte dreigingen, technologische dreigingen en natuurrampen" (derde overweging).

Gelet op hetgeen voorafgaat, moet worden beschouwd dat de omzetting van deze richtlijn hoofdzakelijk leidt tot de tenuitvoerlegging van de aangelegenheid van de preventieve bescherming op het gebied van de openbare veiligheid, die tot de exclusieve restbevoegdheid van de federale wetgever behoort.

Hetzelfde geldt voor de overige bepalingen van het voorontwerp die weliswaar niet voorzien in de omzetting van de richtlijn, maar strekken tot het aannemen van analoge maatregelen met betrekking tot de nationale kritieke infrastructures, de andere punten van federaal belang en de punten van lokaal belang.

2. De maatregelen die op basis van het voorontwerp zullen worden getroffen, kunnen evenwel een weerslag hebben op operatoren die een infrastructuur exploiteren welke, uit een ander oogpunt beschouwd, tot de bevoegdheid *ratione materiae* van de gewesten kan behoren, meer in het bijzonder wat betreft de sectoren energie en vervoer, waarop de richtlijn toepassing vindt (artikel 6, § 1, VII en X, van de bijzondere met van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen).

De steller van het voorontwerp heeft overigens ook gehad voor dit aspect, daar hij de gewesten wenst te "betrekken" bij het uitwerken van de toepasselijke regelgeving en bij de uitvoering ervan, zoals blijkt uit de volgende bepalingen van het voorontwerp :

artikel 5, § 1, tweede lid, naar luid waarvan de sectorale overheid de Europese kritieke infrastructures identificeert "na eensluitend advies van de gewesten voor de potentiële kritieke infrastructures die onder hun bevoegdheden vallen";

artikel 6, § 2, naar luid waarvan de sectorale overheid "de sectorale criteria (bepaalt) waaraan de Europese kritieke infrastructures moeten beantwoorden, rekening houdend met de bijzondere karakteristieken van de betrokken sector, (...), in voorkomend geval, na eensluitend advies van de betrokken gewesten";

artikel 6, § 5, naar luid waarvan de sectorale overheid "geval per geval de drempelwaarden (bepaalt) die van toepassing zijn op de intersectorale criteria waaraan de Europese kritieke infrastructures dienen te beantwoorden, (...), in voorkomend geval, na eensluitend advies van de betrokken gewesten";

artikel 7, § 2, tweede lid, naar luid waarvan de Algemene Directie Crisiscentrum van de Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken (hierna "ADCC" genoemd) "in samenwerking met (...), in voorkomend geval (...) de betrokken gewesten, belast (is) met het voeren van bilaterale of multilaterale besprekingen met de betrokken lidstaten van de Europese Unie, (...) inzake de potentiële Europese kritieke infrastructures geïdentificeerd op Belgisch grondgebied (...);"

artikel 13, § 6, tweede lid, naar luid waarvan "de Koning bepaalt, in voorkomend geval, met instemming van de betrokken gewesten, voor een bepaalde sector of een deelsector, de frequentie van de oefeningen en van de bijwerkingen" van het beveiligingsplan van de exploitant van een Europese kritieke infrastructuur;

artikel 24, § 2, tweede lid, naar luid waarvan de Koning "de nadere regels van (de controle van de inachtneming van de bepalingen van de ontworpen wet door de exploitanten van de bij deze wet bedoelde infrastructures) kan vastleggen, in voorkomend geval met instemming van de betrokken gewesten".

3. Comme les régions détiennent des compétences dans les domaines de l'énergie et du transport, qu'il pourrait en être de même pour d'autres secteurs auxquels la loi en projet s'appliquerait et que, selon l'auteur de l'avant-projet lui-même, dans l'exécution de la loi, l'incidence de certaines des mesures envisagées pourrait affecter la gestion d'infrastructures relevant des compétences régionales, il est admissible d'associer les régions à l'adoption des mesures d'exécution du texte en projet.

Toutefois, ce faisant, il doit le faire d'une manière qui respecte l'autonomie des différents niveaux de pouvoir. Le législateur fédéral ne peut imposer unilatéralement - par le biais d'une loi ordinaire - une collaboration forcée des régions au système mis en place par l'avant-projet. L'intervention des régions ne peut être prévue, si nécessaire, que de façon facultative et en manière telle que leur éventuelle abstention n'empêche pas l'adoption des mesures envisagées par l'autorité fédérale compétente.

4. Si dans l'avenir, il devait s'avérer que l'adoption des mesures d'exécution de la loi devait impliquer l'exercice conjoint de compétences propres à l'autorité fédérale et aux régions, et non plus uniquement la mise en œuvre de la seule compétence fédérale en matière de sécurité publique, il conviendrait de conclure un accord de coopération avec les régions sur ces questions"(8)

Afin de prendre en compte cette observation, le législateur a remplacé l'avis conforme des régions par une simple consultation de celles-ci.

En ce qu'ils prévoient également la procédure de l'avis conforme, les articles 3, § 1^{er}, 4, § 1^{er} et 3, 5, alinéas 1^{er} et 2, du projet examiné seront revus à la lumière des observations formulées dans l'avis 48.989/VR.

IV. Octroi d'une compétence réglementaire

à une autorité administrative non politiquement responsable

L'article 2, 1^o, du projet, tout comme l'article 3, 3^o, de la loi, permet au ministre de déléguer à une autorité administrative non politiquement responsable, en l'occurrence un membre dirigeant du personnel de la Direction générale Transport aérien, ses compétences d'"autorité sectorielle". Certaines de ces compétences consistent en l'exercice d'un pouvoir réglementaire (9).

En son avis 48.989/VR, la section de législation du Conseil d'Etat a rappelé que toute délégation doit assurer "le respect de la voie hiérarchique entre l'administration et le ministre dont elle dépend sera assuré de même que le principe de la responsabilité politique que le pouvoir exécutif assume quant aux actes de son administration".

A tout le moins, comme la section de législation l'a rappelé à de multiples reprises, l'attribution d'un pouvoir réglementaire à une autorité non politiquement responsable ne pourrait être admise qu'à la condition que les règlements en question soient soumis à l'approbation préalable d'une autorité politiquement responsable.

Observations particulières

Préambule

A l'alinéa 1^{er}, la version néerlandaise sera rédigée dans les mêmes termes que le texte français.

Dispositif

Article 2

Il ne convient pas de reproduire dans l'arrêté les définitions qui figurent déjà à l'article 3 de la loi. En effet, cet article fait partie du chapitre I^{er}, "Dispositions générales", de la loi. Or, conformément à l'article 4, § 3, de la loi, seul le chapitre 2, "Sécurité et protection des infrastructures critiques", qui comprend les articles 4 à 26, ne s'applique pas au sous-secteur du transport aérien.

Les références internes que contient le projet seront revues en conséquence.

Article 3

Cet article correspond à l'article 5 de la loi. Celui-ci, à l'état de projet, a fait l'objet de l'observation suivante dans l'avis 48.989/VR :

"Il ne se conçoit pas que l'autorité sectorielle puisse faire dépendre le recensement d'une infrastructure critique de l'avis conforme des représentants du secteur et des exploitants des infrastructures concernées.

3. Aangezien de gewesten bevoegdheden bezitten op het gebied van energie en vervoer, aangezien dit eveneens zou kunnen gelden voor andere sectoren waarop de ontworpen wet toepassing zou vinden en volgens de steller zelf van het voorontwerp bij de uitvoering van de wet de weerslag van sommige van de voorgenomen maatregelen voelbaar zou kunnen zijn in het beheer van infrastructures die tot de bevoegdheid van de gewesten behoren, kan worden aanvaard dat de gewesten worden betrokken bij het aannemen van de uitvoeringsmaatregelen omschreven in de ontworpen tekst.

De steller van het voorontwerp moet evenwel aldus te werk gaan dat de autonomie van de verschillende beleidsniveaus in acht wordt genomen. De federale wetgever kan niet eenzijdig - bij wege van een gewone wet - een gedwongen medewerking van de gewesten aan het bij het voorontwerp uitgestippelde systeem opleggen. De medewerking van de gewesten kan dus indien nodig alleen facultatief zijn en op een zodanige wijze dat, indien ze dat verzuimen, zulks niet verhindert dat de bevoegde federale overheid de voorgenomen maatregelen kan nemen.

4. Indien de toekomst mocht blijken dat het aannemen van maatregelen ter uitvoering van de wet inhoudt dat bevoegdheden eigen aan de federale overheid en aan de gewesten gezamenlijk worden uitgeoefend, en niet meer dat uitsluitend de enkele federale bevoegdheid op het gebied van de openbare veiligheid wordt uitgeoefend, moet daaromtrent met de gewesten een samenwerkingsakkoord worden gesloten" (8).

Teneinde deze opmerkingen in aanmerking te nemen, heeft de wetgever het eensluidend advies van de gewesten vervangen door een loutere raadpleging van de gewesten.

Doordat de artikelen 3, § 1, 4, § 1 en 3, en 5, eerste en tweede lid, van het voorliggende ontwerp eveneens voorzien in de procedure van het eensluidend advies, moeten ze worden herzien aan de hand van de opmerkingen die in advies 48.989/VR werden geformuleerd.

IV. Toekenning van verordeningsbevoegdheid

aan een administratieve overheid die niet politiek verantwoordelijk is

Artikel 2, 1^o van het ontwerp geeft, net zoals artikel 3, 3^o, van de wet, de minister de mogelijkheid om zijn bevoegdheden van "sectorale overheid" over te dragen aan een administratieve overheid die niet politiek verantwoordelijk is, *in casu* een leidend personeelslid van het directoraat-generaal Luchtvaart (9).

In haar advies 48.989/VR heeft de afdeling Wetgeving van de Raad van State gememoreerd dat bij elke overdracht "de hiërarchie in acht (moet) worden genomen tussen de overheidsdienst en de minister onder wie deze ressorteert, alsook het beginsel van de politieke verantwoordelijkheid die de uitvoerende macht draagt met betrekking tot handelingen van haar diensten".

Op zijn minst zou de overdracht van een verordeningsbevoegdheid aan een overheid die niet politiek verantwoordelijk is slechts kunnen worden aanvaard op voorwaarde dat de politiek verantwoordelijke overheid voorafgaandelijk haar goedkeuring hecht aan de betreffende verordeningen, zoals de afdeling Wetgeving herhaaldelijk heeft opgemerkt.

Bijzondere opmerkingen

Aanhef

De Nederlandse versie van het eerste lid dient in dezelfde bewoordingen te worden opgesteld als de Franse tekst.

Dispositief

Artikel 2

Het gaat niet aan in het besluit de definities over te nemen die reeds in artikel 3 van de wet staan. Dit artikel behoort immers tot hoofdstuk 1, "Algemene bepalingen", van de wet. Overeenkomstig artikel 4, § 3, van de wet, is echter enkel hoofdstuk 2, "Beveiliging en bescherming van de kritieke infrastructures", dat de artikelen 4 tot 26 bevat, niet toepasselijk op de deelsector van het luchtvervoer.

De interne verwijzingen van het ontwerp moeten dienovereenkomstig worden herzien.

Artikel 3

Dit artikel sluit aan bij artikel 5 van de wet. Over dit artikel 5, in ontwerpvorm, werd in advies 48.989/VR de volgende opmerking geformuleerd :"

Er kan niet worden aanvaard dat de sectorale overheid de identificatie van een kritieke infrastructuur kan doen afhangen van het eensluidend advies van de vertegenwoordigers van de sector en van de exploitanten van de betrokken infrastructures.

La disposition sera revue en conséquence”.

S'agissant de l'avis conforme des régions, il est renvoyé à l'observation générale III. S'agissant de la consultation des représentants du sous-secteur et des exploitants d'ICE potentielles, la section de législation n'aperçoit pas comment il pourrait s'agir d'un avis qui serait à la fois conforme et demandé facultativement.

Le texte sera revu à la lumière de cette observation.

Article 6

L'article 6 correspond à l'article 8 de la loi. Celui-ci, à l'état d'avant-projet, a fait l'objet de l'observation suivante dans l'avis 48.989.VR :

“Le caractère “motivé” de la décision qui sera “notifiée” à l'exploitant ne peut porter préjudice à l'article 4, paragraphe 5, de la directive qui impose que “les informations relatives à la désignation d'une infrastructure comme ICE reçoivent un niveau de classification approprié”.

Le commentaire de l'article a répondu ainsi à cette observation :

“Le caractère “motivé” de la décision est ici mentionné car il s'agit d'un acte administratif soumis à la loi du 29 juillet 1991 “relative à la motivation formelle des actes administratifs”. L'article 4 de cette loi permet d'écarter le risque de préjudice à l'article 4.5 de la Directive étant donné qu'il permet de déroger à l'obligation de motivation “lorsque l'indication des motifs de l'acte peut :

compromettre la sécurité extérieure de l'Etat;

porter atteinte à l'ordre public;

violer le droit au respect de la vie privée;

constituer une violation des dispositions de matière de secret professionnel”.

Les informations classifiées peuvent ainsi être omises de la motivation. La protection des informations figurant dans la décision de désignation est également assurée par l'article 23 du projet de loi qui a été complété pour étendre le secret professionnel s'imposant à l'exploitant au contenu de cette décision”(10).

Comme la section de législation l'a rappelé à de nombreuses reprises, prévoir qu'une décision doit être motivée revient à réitérer ce qui découle déjà de la loi du 29 juillet 1991 “relative à la motivation formelle des actes administratifs”. Cette prescription est donc superflue et également de nature à induire en erreur parce qu'elle pourrait donner à tort l'impression que d'autres décisions administratives réglées dans le projet ne doivent pas être motivées formellement. Le mot “motivée” sera omis.

Article 8

L'article 8 du projet examiné correspond à l'article 10 de la loi. Celui-ci, à l'état d'avant-projet, a fait l'objet de l'observation suivante dans l'avis 48.989.VR :“

1. Selon l'article 7, paragraphe 1^{er}, de la directive, l'analyse de la menace doit être menée relativement aux sous-secteurs dont relèvent les infrastructures européennes. L'article 10, § 1^{er}, doit dès lors être modifié pour viser aussi le sous-secteur dont l'infrastructure critique fait partie.

L'observation vaut aussi *mutatis mutandis* pour l'article 10, § 2, alinéa 2.

2. A l'article 10, § 2, alinéa 1^{er} de la section de législation du Conseil d'Etat n'est pas en mesure de vérifier dans le délai imparti si le simple renvoi aux “compétences des services d'appui visés à l'article 2 de la loi du 10 juillet 2006 relative à l'analyse de la menace “suffit pour rencontrer l'objectif de l'article 7, paragraphe 1^{er}, de la directive qui est de voir réalisée une analyse de la menace dans les sous-secteurs mentionnés à l'annexe 1^{re} de la directive pour lesquels une infrastructure critique européenne est désignée en Belgique.

L'exposé des motifs sera complété pour expliquer précisément comment la disposition en projet se concilie avec la loi du 10 juillet 2006 précitée pour rencontrer tous les objectifs poursuivis par la directive”.

Le commentaire de l'article 10 contient les précisions suivantes :“

Le Conseil d'Etat se demande si la définition de l'analyse de la menace formulée dans le présent projet suffit à rencontrer la notion d'analyse de la menace reprise à l'article 7.1 de la Directive.

De bepaling moet dienovereenkomstig worden herzien”.

In verband met het eensluidend advies van de gewesten wordt verwezen naar de algemene opmerking III. In verband met het raadplegen van de vertegenwoordigers van de deelsector en van de exploitanten van mogelijke ECI's is het de afdeling Wetgeving niet duidelijk hoe dit advies zowel eensluidend als facultatief zou kunnen zijn.

De tekst moet aan de hand van deze opmerking worden herzien.

Artikel 6

Artikel 6 sluit aan bij artikel 8 van de wet. Over dit artikel 8, in ontwerpvorm, werd in advies 48.989/VR de volgende opmerking geformuleerd :

“De omstandigheid dat de beslissing die aan de exploitant “betekend” zal worden, “gemotiveerd” moet zijn, mag geen afbreuk doen aan het bepaalde in artikel 4, lid 5, van de richtlijn, luidende : “De informatie over het aanmerken van een infrastructuur als een ECI wordt op een passend niveau gerubriceerd”.

In de bespreking van het artikel wordt aldus aan deze opmerking tegemoetgekomen :

“De “gemotiveerde” aard van de beslissing wordt hier vermeld omdat het hier gaat over een administratieve handeling onderworpen aan de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen”. Artikel 4 van deze wet laat toe om het risico op inbreuk op artikel 4.5 van de Richtlijn te vermijden aangezien het toelaat af te wijken van de motiveringsverplichting “indien de motivering van de handeling :

1° de uitwendige veiligheid van de Staat in het gedrang kan brengen;

2° de openbare orde kan verstoren;

3° afbreuk kan doen aan de eerbied voor het privéleven;

4° afbreuk kan doen aan de bepalingen inzake de zwijgplicht”.

De geclassificeerde informatie kan aldus weggelaten worden uit de motivering. De bescherming van de informatie die voorkomt in de beslissing van aanduiding wordt eveneens gewaarborgd door het artikel 23 van het ontwerp van wet dat vervolledigd werd om het beroepsgeheim dat opgelegd wordt aan de exploitant met betrekking tot de inhoud van deze beslissing, uit te breiden” (10).

Bepalen dat een beslissing moet worden gemotiveerd komt neer op een herhaling van wat reeds volgt uit de wet van 29 juli 1991 “betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen”, zoals de afdeling Wetgeving herhaaldelijk heeft opgemerkt. Dit voorschrift is derhalve overbodig en kan tevens verwarring doen ontstaan omdat het ten onrechte de indruk zou kunnen wekken dat andere in het ontwerp geregelde administratieve beslissingen niet uitdrukkelijk moeten worden gemotiveerd. Het woord “gemotiveerde” dient te worden weggelaten.

Artikel 8

Artikel 8 van het voorliggende ontwerp sluit aan bij artikel 10 van de wet. Over dit artikel 10, in ontwerpvorm, werd in advies 48.989/VR de volgende opmerking geformuleerd :

“1. Volgens artikel 7, lid 1, van de richtlijn moet de dreigingsanalyse verricht worden binnen de deelsectoren waaronder de Europese infrastructures vallen. Derhalve moet artikel 10, § 1, worden gewijzigd, zodat het eveneens geldt voor de deelsector waarvan de kritieke infrastructuur deel uitmaakt.

Deze opmerking geldt *mutatis mutandis* eveneens voor artikel 10, § 2, tweede lid.

2. De afdeling Wetgeving van de Raad van State kan binnen de toegemeten tijd niet nagaan of de enkele verwijzing in artikel 10, § 2, eerste lid, naar de “bevoegdheid van de ondersteunende diensten bedoeld in artikel 2 van de wet van 10 juli 2006 betreffende de analyse van de dreiging” volstaat om te voldoen aan de strekking van artikel 7, lid 1, van de richtlijn, te weten het verrichten van een analyse van de dreiging in de deelsectoren vermeld in bijlage 1 bij de richtlijn waarvoor een Europese kritieke infrastructuur aangemerkt wordt in België.

De memorie van toelichting moet worden aangevuld, waarbij nauwkeurig wordt bepaald hoe de ontworpen bepaling zich verstaat met de voornoemde wet van 10 juli 2006 om alle doelstellingen beoogd bij de richtlijn te kunnen vervullen”.

De bespreking van artikel 10 bevat de volgende toelichtingen :

“De Raad van State vraagt zich af of de definitie van de analyse van de dreiging geformuleerd in dit ontwerp voldoende tegemoetkomt aan het begrip van dreigingsanalyse hernomen in artikel 7.1 van de Richtlijn.

L'analyse de la menace est ici définie en référence aux missions des services d'appui visés à l'article 2, 2°, de la loi du 10 juillet 2006 relative à l'analyse de la menace.

Cela comprend :

"a) les services de renseignement et de sécurité tels que visés à l'article 2 de la loi du 30 novembre 1998 organique des services de renseignements et de sécurité, ci-après dénommée "loi organique des services de renseignement et de sécurité";

b) les services de police tels que visés dans la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux;

c) le service public fédéral Finances, en particulier l'Administration des Douanes et Accises;

d) le service public fédéral Mobilité et Transports;

e) le service public fédéral Intérieur, en particulier l'Office des Etrangers;

f) le service public fédéral Affaires étrangères;

g) les services publics désignés par le Roi, sur la proposition du Comité ministériel".

En ce qui concerne les services de renseignement et de sécurité, l'article 7, 1°, de la loi du 30 novembre 1998 organique des services de renseignement et de sécurité précise que : "La Sûreté de l'Etat a pour mission de rechercher, d'analyser et de traiter le renseignement relatif à toute activité qui menace ou pourrait menacer la sûreté intérieure de l'Etat et la pérennité de l'ordre démocratique et constitutionnel, la sûreté extérieure de l'Etat et les relations internationales, le potentiel scientifique ou économique défini par le Comité ministériel, ou tout autre intérêt fondamental du pays défini par le Roi sur proposition du Comité ministériel;" et l'article 11, § 1^{er}, 1° et 2°, que "Le Service général du Renseignement et de la Sécurité a pour mission :

1° de rechercher, d'analyser et de traiter le renseignement relatif à toute activité qui menace ou pourrait menacer l'intégrité du territoire national, les plans de défense militaires, le potentiel scientifique et économique en rapport avec les acteurs, tant personnes physiques que personnes morales, qui sont actifs dans les secteurs économiques et industriels liés à la défense et qui figurent sur une liste approuvée par le Comité ministériel du renseignement et de la sécurité, sur proposition du Ministre de la Justice et du Ministre de la Défense, l'accomplissement des missions des Forces armées ou la sécurité des ressortissants belges à l'étranger ou tout autre intérêt fondamental du pays défini par le Roi sur proposition du Comité ministériel, et d'en informer sans délai les ministres compétents ainsi que de donner des avis au gouvernement, à la demande de celui-ci, concernant la définition de sa politique extérieure de défense;

2° de veiller au maintien de la sécurité militaire du personnel relevant du Ministre de la Défense nationale, et des installations militaires, armes, munitions, équipements, plans, écrits, documents, systèmes informatiques et de communications ou autres objets militaires et, dans le cadre des cyber-attaques de systèmes informatiques et de communications militaires ou de ceux que le Ministre de la Défense nationale gère, de neutraliser l'attaque et d'en identifier les auteurs, sans préjudice du droit de réagir immédiatement par une propre cyber-attaque, dans le respect des dispositions du droit des conflits armés";

Les menaces entrant dans les compétences de ces services sont donc diverses.

Il découle par ailleurs des missions des services de police définies par les articles 14 et 15 de la loi sur la fonction de police, notamment de prévenir les infractions, d'en rechercher les auteurs ou encore de protéger les personnes et les biens, ces missions couvrant tout type de menace.

De analyse van de dreiging wordt hier gedefinieerd verwijzend naar de taken van de ondersteunende diensten bedoeld bij artikel 2, 2 van de wet van 10 juli 2006 betreffende de analyse van de dreiging.

Het gaat om :

"a) de inlichtingen- en veiligheidsdiensten, zoals bedoeld in artikel 2 van de wet van 30 november 1998 houdende regeling van de inlichtingen- en veiligheidsdienst, hierna de "wet houdende regeling van de inlichtingen- en veiligheidsdienst" genoemd;

b) de politiediensten zoals bedoeld in de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op twee niveaus;

c) de federale overheidsdienst Financiën, in het bijzonder de Administratie der Douane en Accijnzen;

d) de federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer;

e) de federale overheidsdienst Binnenlandse Zaken, in het bijzonder de Dienst Vreemdelingenzaken;

f) de federale overheidsdienst Buitenlandse Zaken;

g) de door de Koning op voorstel van het Ministerieel Comité aangewezen overheidsdiensten".

Wat betreft de inlichtingen- en veiligheidsdiensten, preciseert het artikel 7, 1°, van de wet van 30 november 1998 houdende regeling van de inlichtingen- en veiligheidsdienst dat "De Veiligheid van de Staat als opdracht heeft : het inwinnen, analyseren en verwerken van inlichtingen die betrekking hebben op elke activiteit die de inwendige veiligheid van de Staat en het voortbestaan van de democratische en grondwettelijke orde, de uitwendige veiligheid van de Staat en de internationale betrekkingen, het wetenschappelijk of economisch potentieel, zoals gedefinieerd door het Ministerieel Comité, of elk ander fundamenteel belang van het land, zoals gedefinieerd door de Koning op voorstel van het Ministerieel Comité, bedreigt of zou kunnen bedreigen;" en het artikel 11, § 1, 1° en 2°, dat " De Algemene Dienst inlichting en veiligheid als opdracht heeft.

1° het inwinnen, analyseren en verwerken van inlichtingen die betrekking hebben op elke activiteit die de onschendbaarheid van het nationaal grondgebied, de militaire defensieplannen, het wetenschappelijk en economisch potentieel met betrekking tot de actoren, zowel de natuurlijke als de rechtspersonen, die actief zijn in de economische en industriële sectoren die verbonden zijn met defensie en die opgenomen zijn in een op voorstel van de minister van Justitie en de Minister van Landsverdediging door het ministerieel Comité voor Inlichting en Veiligheid goedgekeurde lijst, de vervulling van opdrachten van de strijdkrachten, of de veiligheid van de Belgische onderdanen in het buitenland of elk ander fundamenteel belang van het land, zoals gedefinieerd door de Koning op voorstel van het Ministerieel Comité, bedreigt of zou kunnen bedreigen, en er de bevoegde ministers onverwijld over inlichten alsook de regering, op haar verzoek, advies te verlenen bij de omschrijving van haar buitenlandse defensiebeleid;

2° het zorgen voor het behoud van de militaire veiligheid van het personeel dat onder de Minister van Landsverdediging ressorteert, de militaire installaties, wapens, munitie, uitrusting, plannen, geschriften, documenten, informatica- en verbindingssystemen of andere militaire voorwerpen en, in het kader van de cyberaanvallen op militaire informatica- en verbindingssystemen of systemen die de Minister van Landsverdediging beheerst, de aanval neutraliseren en er de daders van identificeren, onverminderd dat recht onmiddellijk met een eigen cyberaanval te reageren overeenkomstig de bepalingen van het recht van de gewapende conflicten".

De dreigingen die vallen onder de bevoegdheden van deze diensten zijn dus divers.

Het vloeit overigens voort uit de opdrachten van de politiediensten gedefinieerd door de artikelen 14 en 15 van de wet op het politieambt, om namelijk misdrijven te voorkomen, de daders ervan op te sporen of nog personen en goederen te beschermen, zijnde opdrachten die gelijk welk type van dreiging dekken.

L'objectif de la directive de viser une "approche tous risque", tel qu'expliqué dans son troisième considérant, est donc rencontré" (11).

Compte tenu de ces précisions, l'article 8 est admissible.

Article 18

Il y a une discordance entre la version française et la version néerlandaise.

Annexe

L'alinéa 2 reproduit le texte de la version Française de l'annexe 3 de la Directive 2008/114/CE qui utilise l'adverbe "considérablement". Mieux vaut rédiger la version française de l'annexe en projet à l'instar du point IV de l'annexe de la loi du 1^{er} juillet 2011 dans un souci d'harmonie avec d'autres versions linguistiques de la même directive.

La chambre était composée de

M.M. :

P. LIENARDY, président de chambre,

J. JAUMOTTE

L. DETROUX, conseillers d'Etat,

S. VAN DROOGHENBROECK, Assesseur de la section de législation, Madame C. GIGOT, greffier.

Le rapport a été présenté par M. X. DELGRANGE, premier auditeur-chef de section.

LE GREFFIER

G. GIGOT

LE PRESIDENT

P. LIENARDY

Notes

(1) Doc. Parl., Chambre, 2010-2011, n° 53-1357/1, mm. 53-64.

(2) Exposé des motifs, *ibid.*, pp. 14-45.

(3) C.C., 27/2005, 2 février 2005, B.3 et B.4 ; voir également C.C., N° 37/2020, 22 avril 2010, B.4 et B.5.

(4) Dans le cas contraire, le dispositif en projet serait difficilement conciliable avec les articles 10 et 11 de la Constitution. La section de législation n'aperçoit en effet *a priori* pas pourquoi la contravention à l'obligation de secret pesant sur les exploitants des infrastructures critiques dans le sous-secteur du transport aérien ne serait assortie d'aucune sanction spécifique, pénale ou autre, alors que la contravention à l'obligation de secret pesant sur les exploitations des infrastructures critiques incluses dans le champ d'application de la loi du 1^{er} juillet 2011, serait quant à elle punie d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de cent euros à cinq cents euros, conformément à l'article 458 du Code pénal. Une différence dans l'échelle des peines au regard des articles 10 et 11 de la Constitution appelle la même critique.

(5) Civ. Bruxelles (réf.), 6 mai 2011, Société coopérative intercommunale à responsabilité limitée Tecteo c. Fondation d'utilité publique Centre de Recherche et d'information des Organisations de consommateurs (CRIOC), inédit, n° 11/647/C.

(6) Principes de technique législative – Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires, www.raadvst-consetat.be, onglet "Technique législative".

(7) *Ibid.*, recommandation n° 241.

Sur l'utilité de ces tableaux, s'agissant de demandes d'avis dans des délais impartis, voir le rapport annuel 2008-2009, www.raadvst-consetat.be, onglet "L'institution", pp. 47 et sv.

Voir également l'avis 48.989/VR précité, l'observation générale 2.

(8) Doc. parl., Chambre, 2010-2011, n°1357/1.

(9) Voir notamment les articles 4, § 1^{er}, et 16, § 1^{er}.

(10) Exposé des motifs, commentaire sous l'article 8, Doc. parl., Chambre, 2010-2011, n° 53 1357/1, p. 19.

(11) Exposé des motifs, commentaire sous l'article 10, Doc. parl., Chambre, 2010-2011, n° 53 1357/1, PP. 20-22.

Er wordt dus tegemoetgekomen aan het doel van de richtlijn om een "alle risico's omvattende aanpak" te beogen, zoals uiteengezet in de derde overweging" (11).

Gelet op deze toelichting is artikel 8 aanvaardbaar.

Artikel 18

De Franse en de Nederlandse versie stemmen niet overeen.

Bijlage

Het tweede lid neemt de tekst over van de Franse versie van bijlage 3 van Richtlijn 2008/114/EG die het bijwoord "considérablement" bezigt. Ter wille van de samenhang met andere taalversies van dezelfde richtlijn doet men er beter aan de Franse versie van een ontworpen bijlage te formuleren naar het voorbeeld van punt IV van de bijlage van de wet van 1 juli 2011.

De kamer was samengesteld uit :

De heren :

P. LIENARDY, kamervoorzitter,

J. JAUMOTTE,

L. DETROUX, staatsraden,

S. VAN DROOGHENBROECK, Assessor van de afdeling Wetgeving, Mevr. C. GIGOT, griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de Heer X. DELGRANGE, eerste auditeur-afdelingshoofd.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de Heer. P. LIENARDY.

DE GRIFFIER

G. GIGOT

DE VOORZITTER

P. LIENARDY

Nota's

(1) Parl. St., Kamer 2010-11, nr. 53-1357/1, 53-64.

(2) Memorie van toelichting, *ibid.*, 14-15.

(3) GwH., 27/2005, 2 februari 2005, B.3 en B.4 ; zie ook GwH., nr. 37/2010, 22 april 2010, B.4 en B.5.

(4) In het tegenovergestelde geval zouden de ontworpen bepalingen moeilijk verenigbaar zijn de artikelen 10 en 11 van de Grondwet. Het is de afdeling Wetgeving immers op het eerste gezicht niet duidelijk waarom er geen specifieke strafrechtelijke of andere sanctie zou staan op het niet-nakomen van de geheimhoudingsplicht die de exploitanten van kritieke infrastructuur in de deelsector van het luchtverkeer hebben, terwijl het niet nakomen van de geheimhoudingsplicht die rust op de exploitanten van kritieke infrastructuur die valt onder het toepassingsgebied van de wet van 1 juli 2011, zijnerzijds bestraft wordt met een gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en met geldboete van honderd euro tot vijfhonderd euro, overeenkomstig artikel 458 van het Strafwetboek. Een verschil in de strafmaat zou in het licht van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet aanleiding geven tot dezelfde kritiek.

(5) Rb. Brussel (KG), 6 mei 2011, intercommunale coöperatieve vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Tecteo t. stichting van openbaar nut Onderzoeks- en Informatiecentrum van de Verbruikersorganisaties (OIVO), niet gepubliceerd, nr. 11/647/C.

(6) Beginselen van de wetgevingstechniek – Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten, www.raadvst-consetat.be, tab Wetgevingstechniek.

(7) *Ibid.*, aanbeveling 241.

Zie, was het nut van die tabellen betreft bij aanvragen om een advies binnen welbepaalde termijnen, het jaarverslag 2008-2009, www.raadvst-consetat.be, tab De instelling, blz. 47 e.v.

Zie ook het genoemde advies 48.989/VR, algemene opmerking 2.

(8) Parl.St. Kamer 2010*11, nr. 1357/1.

(9) Zie inzonderheid de artikelen 4, § 1, en 16, § 1.

(10) Memorie van toelichting, bespreking van artikel 8, Parl.St.Kamer 2010-11, nr 53 1357/001, 19.

(11) Memorie van toelichting, bespreking van artikel 10, Parl.St.Kamer 2010-11, nr. 53 1357/001, 20-22.

**2 DECEMBRE 2011. — Arrêté royal
concernant les infrastructures critiques
dans le sous-secteur du transport aérien**

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 1^{er} juillet 2011 relative à la sécurité et à la protection des infrastructures critiques, l'article 4, § 3;

Vu la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, l'article 5, modifié par la loi-programme du 2 janvier 2001;

Vu la loi du 10 juillet 2006 relative à l'analyse de la menace;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 17 décembre 2010;

Vu l'association des gouvernements de région à l'élaboration du présent arrêté;

Vu l'avis 50.217/4 du Conseil d'Etat, donné le 21 septembre 2011, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Considérant le Règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile;

Considérant l'arrêté royal du 3 mai 1991 portant réglementation de la sûreté de l'aviation civile;

Sur la proposition du Premier Ministre, du Ministre de l'Intérieur, du Ministre de la Justice, du Secrétaire d'Etat à la Mobilité et de l'avis des Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Le présent arrêté transpose pour le sous-secteur du transport aérien la Directive 2008/114/CE du Conseil du 8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection.

Art. 2. Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

1° "autorité sectorielle" : le Ministre ayant la Navigation aérienne dans ses attributions ou, par délégation de celui-ci, un membre dirigeant du personnel de la Direction générale Transport aérien;

2° "sous-secteur" : le sous-secteur du transport aérien dans le secteur des transports;

3° "infrastructure critique" : dans le sous-secteur du transport aérien, installation, système ou partie de celui-ci qui est indispensable au maintien des fonctions vitales de la société, de la santé, de la sûreté, de la sécurité et du bien-être économique ou social des citoyens, et dont l'interruption du fonctionnement ou la destruction aurait une incidence significative du fait de la défaillance de ces fonctions;

4° "infrastructure critique européenne" ou "ICE" : dans le sous-secteur du transport aérien, infrastructure critique dont l'interruption du fonctionnement ou la destruction aurait une incidence significative sur deux Etats membres de l'Union européenne au moins;

5° "responsable" : autorité responsable dans un aéroport de la coordination de l'implémentation des contrôles et des procédures de sûreté dans le cadre de la réglementation relative à la protection de l'aviation civile contre les actes illicites mettant en péril celle-ci;

6° "loi" : la loi du 1^{er} juillet 2011 relative à la sécurité et à la protection des infrastructures critiques;

7° "règlement" : Règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.

Art. 3. § 1^{er}. L'autorité sectorielle identifie les ICE potentielles qui répondent aux définitions énoncées à l'article 2, 3^o et 4^o.

Elle procède à cette identification après consultation des régions pour les ICE potentielles relevant de leurs compétences et, si elle l'estime utile, des représentants du sous-secteur et des exploitants d'ICE potentielles.

§ 2. Les ICE potentielles qui satisfont à la fois aux critères sectoriels et intersectoriels sont recensées par l'autorité sectorielle conformément à la procédure prévue en annexe.

**2 DECEMBER 2011. — Koninklijk besluit
betreffende de kritieke infrastructuur in de deelsector
van het luchtvervoer**

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 1 Juli 2011 betreffende de beveiliging en de bescherming van de kritieke infrastructuur, artikel 4, § 3;

Gelet op de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, artikel 5 gewijzigd door de programmawet van 2 januari 2001;

Gelet op de wet van 10 juli 2006 betreffende de analyse van de dreiging;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, van 17 december 2010;

Gelet op de omstandigheid dat de gewestregeringen bij het ontwerpen van dit besluit betrokken zijn;

Gelet op het advies 50.217/4 van de Raad van State, gegeven op 21 september 2011, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1^o van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Overwegende Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart;

Overwegende het koninklijk besluit van 3 mei 1991 houdende regeling van de beveiliging van de burgerluchtvaart;

Op de voordracht van de Eerste Minister, van de Minister van Binnenlandse Zaken, van de Minister van Justitie en van de staatssecretaris voor Mobiliteit en op het advies van de in Raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Dit besluit voorziet voor de deelsector van het luchtvervoer in de omzetting van Richtlijn 2008/114/EG van de Raad van 8 december 2008 inzake de identificatie van Europese kritieke infrastructuur, de aanmerking van infrastructuur als Europese kritieke infrastructuur en de beoordeling van de noodzaak de bescherming van dergelijke infrastructuur te verbeteren.

Art. 2. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

1° "sectorale overheid" : de Minister bevoegd voor de Luchtvaart, of bij delegatie door deze, een leidend personeelslid van het Directoraat-generaal Luchtvaart;

2° "deelsector" : de deelsector van het luchtvervoer binnen de sector vervoer;

3° "kritieke infrastructuur" : binnen de deelsector van het luchtvervoer, een installatie, systeem of een deel daarvan dat van essentieel belang is voor het behoud van vitale maatschappelijke functies, de gezondheid, de veiligheid, de beveiliging, de economische welvaart of het maatschappelijk welzijn, waarvan de verstoring van de werking of de vernietiging een aanzienlijke weerslag zou hebben doordat die functies ontregeld zouden raken;

4° "Europese kritieke infrastructuur" of "ECI" : binnen de deelsector van het luchtvervoer, een kritieke infrastructuur waarvan de verstoring van de werking of de vernietiging een aanzienlijke weerslag in ten minste twee lidstaten van de Europese Unie zou hebben;

5° "verantwoordelijke" : de overheid die in een luchthaven verantwoordelijk is voor de coördinatie van de uitvoering van de veiligheid-scontroles en -procedures inzake de bescherming van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden die deze in gevaar brengen;

6° "wet" : de wet van 1 Juli 2011 betreffende de beveiliging en de bescherming van de kritieke infrastructuur;

7° "verordening" : Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart.

Art. 3. § 1. De sectorale overheid identificeert de mogelijke ECI's die beantwoorden aan de definities vermeld in artikel 2, 3^o en 4^o.

Ze gaat over tot deze identificatie na raadpleging van de gewesten voor de potentiële ECI's die onder hun bevoegdheden vallen en, indien ze dit nuttig acht, met de vertegenwoordigers van de deelsector en van de exploitanten van potentiële ECI.

§ 2. De potentiële ECI's die terzelfder tijd voldoen aan de sectorale en intersectorale criteria worden door de sectorale overheid vastgesteld in overeenstemming met de procedure die voorzien is in de bijlage.

Art. 4. § 1^{er}. L'autorité sectorielle établit des critères sectoriels auxquels doivent répondre les ICE eu égard aux caractéristiques particulières du sous-secteur, le cas échéant, après consultation des régions concernées.

§ 2. Les critères intersectoriels auxquels doivent répondre les infrastructures critiques européennes sont :

1° le nombre potentiel de victimes, notamment le nombre de morts ou de blessés, ou

2° l'incidence économique potentielle, notamment l'ampleur des pertes économiques et de la dégradation de produits ou de services, y compris l'incidence sur l'environnement, ou

3° l'incidence potentielle sur la population, notamment l'incidence sur la confiance de la population, les souffrances physiques et la perturbation de la vie quotidienne, y compris la disparition de services essentiels.

§ 3. L'autorité sectorielle établit au cas par cas les seuils applicables aux critères intersectoriels auxquels doivent répondre les ICE en concertation avec les Etats membres concernés et, le cas échéant, après consultation des régions concernées.

Les seuils des critères intersectoriels sont fondés sur la gravité de l'impact de l'arrêt ou de la destruction d'une ICE.

Art. 5. L'autorité sectorielle communique la liste des ICE potentielles qu'elle a identifiées à la DGCC et, le cas échéant, aux régions concernées.

La DGCC est chargée, en collaboration avec l'autorité sectorielle et, le cas échéant, après consultation des régions concernées, de mener des discussions bilatérales ou multilatérales avec les Etats membres de l'Union européenne concernés, tant en ce qui concerne les ICE potentielles identifiées sur le territoire belge que celles identifiées par les autres Etats membres sur leur territoire.

Lorsqu'un accord est intervenu sur les ICE sur le territoire belge, l'autorité sectorielle procède à la désignation de ces infrastructures.

Art. 6. L'autorité sectorielle notifie à l'exploitant et, le cas échéant, au responsable, par porteur avec accusé de réception, la décision de la désignation de son infrastructure comme ICE.

Art. 7. L'autorité sectorielle assure le suivi permanent du processus d'identification et de désignation des ICE.

Chaque année, l'autorité sectorielle informe la Commission européenne du nombre d'ICE désignées comme telles pour le sous-secteur et du nombre d'Etats membres concernés par chacune d'entre elles.

Art. 8. § 1^{er}. Dans un délai d'un an à compter de la notification de la désignation d'une infrastructure comme ICE, l'autorité sectorielle sollicite auprès de l'OCAM une analyse de la menace pour ladite infrastructure et pour le secteur dont elle fait partie.

§ 2. L'analyse de la menace au sens du paragraphe 1^{er} porte sur tout type de menace qui entre dans les compétences des services d'appui visés à l'article 2, 2°, de la loi du 10 juillet 2006 relative à l'analyse de la menace.

L'analyse de la menace consiste en une évaluation qui doit permettre d'apprécier si des menaces concernant une ICE ou le sous-secteur peuvent se manifester ou, si celles-ci ont déjà été détectées, comment elles évoluent et, le cas échéant, quelles mesures s'avèrent nécessaires.

Art. 9. § 1^{er}. Tous les deux ans, l'autorité sectorielle présente à la Commission européenne un rapport sur les types de risques, menaces et vulnérabilités rencontrés dans le sous-secteur à la condition que le sous-secteur compte une ICE désignée comme telle au moins et située sur le territoire du Royaume.

§ 2. L'autorité sectorielle présente tous les ans au Comité national de sûreté de l'aviation civile un rapport sur les types de risques, menaces et vulnérabilités rencontrés dans le sous-secteur.

§ 3. Les rapports visés aux paragraphes 1^{er} et 2 sont classifiés conformément à la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité.

Art. 10. § 1^{er}. L'exploitant d'une ICE désigne un point de contact pour la sécurité et en communique les données de contact à l'autorité sectorielle dans un délai de six mois à dater de la notification visée à l'article 6, ainsi qu'après chaque mise à jour de ces données.

Art. 4. § 1. De sectorale overheid bepaalt de sectorale criteria waaraan de ECI's moeten beantwoorden rekening houdend met de bijzondere karakteristieken van de deelsector en, in voorkomend geval, na raadpleging van de betrokken gewesten.

§ 2. De intersectorale criteria waaraan de Europese kritieke infrastructuur moeten beantwoorden, zijn :

1° het aantal potentiële slachtoffers, meer bepaald het aantal doden en gewonden, of

2° de potentiële economische weerslag, met name de omvang van de economische verliezen en van de kwaliteitsvermindering van producten of diensten, met inbegrip van de weerslag op het milieu, of

3° de potentiële weerslag op de bevolking, met name de weerslag op het vertrouwen van de bevolking, het fysieke lijden en de verstoring van het dagelijkse leven, met inbegrip van het uitvallen van essentiële diensten.

§ 3. De sectorale overheid bepaalt geval per geval de drempelwaarden die van toepassing zijn op de intersectorale criteria waaraan de ECI's dienen te beantwoorden., in overleg met de betrokken lidstaten en, in voorkomend geval, na raadpleging van de betrokken gewesten.

De voor de intersectorale criteria geldende drempelwaarden worden gebaseerd op de ernst van de gevolgen van de stopzetting of vernietiging van een ECI.

Art. 5. De sectorale overheid maakt de lijst van de mogelijke ECI's die zij heeft geïdentificeerd over aan de ADCC en, in voorkomend geval, aan de betrokken gewesten.

De ADCC is, in samenwerking met de sectorale overheid en, in voorkomend geval, na raadpleging van de betrokken gewesten, belast met het voeren van bilaterale of multilaterale besprekingen met de betrokken lidstaten van de Europese Unie, zowel inzake de potentiële ECI's geïdentificeerd op Belgisch grondgebied als degene geïdentificeerd door de andere lidstaten op hun grondgebied.

Wanneer een akkoord is bereikt betreffende de ECI's op Belgisch grondgebied, gaat de sectorale overheid over tot de aanduiding van deze infrastructuur.

Art. 6. De sectorale overheid betekent aan de exploitant en, in voorkomend geval, aan de verantwoordelijke, per drager met ontvangstbewijs, de beslissing tot aanduiding van zijn infrastructuur als ECI.

Art. 7. De sectorale overheid zorgt voor de permanente opvolging van het identificatie- en aanduidingsproces van de ECI's.

Ieder jaar informeert de sectorale overheid de Europese Commissie over het aantal ECI's dat als dusdanig voor de deelsector werd aangemerkt, alsook over het aantal lidstaten dat betrokken partij is bij elk van deze ECI's.

Art. 8. §1. Binnen een termijn van één jaar te rekenen vanaf de betekening van de aanduiding van een infrastructuur als ECI, verzoekt de ADCC het OCAD om een dreigingsanalyse voor die infrastructuur en voor de sector waarvan ze deel uitmaakt.

§ 2. De dreigingsanalyse in de zin van de eerste paragraaf slaat op elk type van dreiging die onder de bevoegdheid van de ondersteunende diensten valt, bedoeld in het artikel 2, 2°, van de wet van 10 juli 2006 betreffende de analyse van de dreiging.

De dreigingsanalyse bestaat uit een evaluatie die moet toelaten te beoordelen of de dreigingen met betrekking tot een ECI of een deelsector zich kunnen voordoen of, indien ze reeds gedetecteerd werden, hoe deze evolueren en welke maatregelen in voorkomend geval noodzakelijk blijken.

Art. 9. § 1. Tweejaarlijks bezorgt de sectorale overheid een verslag aan de Europese Commissie over de risicotypes, dreigingen en kwetsbaarheden die werden vastgesteld in de deelsector op voorwaarde dat de deelsector een ECI bevat die als dusdanig werd aangemerkt en die gelegen is op het grondgebied van het Koninkrijk.

§ 2. Jaarlijks bezorgt de sectorale overheid aan het Nationaal Comité voor de veiligheid van de burgerlijke luchtvaart een verslag over de risicotypes, dreigingen en kwetsbaarheden die in de deelsector werden vastgesteld.

§ 3. De verslagen bedoeld in de paragrafen 1 en 2 worden geclassificeerd conform de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen.

Art. 10. § 1. De exploitant van een ECI duidt een beveiligingscontactpunt aan en maakt de contactgegevens ervan over aan de sectorale overheid binnen een termijn van zes maanden vanaf de betekening van de aanduiding bedoeld in artikel 6, alsook na elke bijwerking van deze gegevens.

Le cas échéant, l'exploitant procède à cette désignation d'un commun accord avec le responsable.

§ 2. Le correspondant pour la sécurité exerce la fonction de point de contact pour les questions liées à la sécurité entre l'exploitant, l'autorité sectorielle, la DGCC et, le cas échéant, le responsable.

§ 3. Le correspondant pour la sécurité est disponible vingt-quatre heures sur vingt-quatre.

Art. 11. § 1^{er}. Dans la mesure où l'exploitant d'une ICE n'est pas soumis aux dispositions du règlement, ainsi qu'à ses mesures d'exécution, il élabore un plan de sécurité de l'exploitant tel que prévu à l'article 13 de la loi.

§ 2. Le programme de sûreté d'aéroport d'un responsable est réputé conforme au plan de sécurité de l'exploitant visé au paragraphe 1^{er}.

Art. 12. Lorsqu'un événement se produit, de nature à menacer la sécurité de l'ICE, l'article 14 de la loi s'applique.

Art. 13. Les ICE font l'objet de mesures externes de protection telles qu'organisées en vertu des articles 15 à 19 de la loi.

Art. 14. La DGCC peut communiquer à l'autorité sectorielle ainsi qu'à l'exploitant ou, le cas échéant, le responsable les informations relatives à la menace et aux mesures externes de protection qui permettent à l'exploitant ou au responsable d'adapter les mesures internes de sécurité de manière appropriée et de les mettre en concordance avec les mesures externes de protection.

Les dispositions de l'alinéa 1^{er} sont sans préjudice du pouvoir de l'autorité sectorielle d'imposer des mesures internes complémentaires en considération des informations communiquées par la DGCC.

Art. 15. § 1^{er}. Dans la mesure où l'exploitant d'une ICE n'est pas soumis aux dispositions du règlement, ainsi qu'à ses mesures d'exécution, l'autorité sectorielle met en place un service d'inspection conformément aux articles 24 et 25 de la loi.

§ 2. Lorsqu'une ICE est soumise aux dispositions du règlement, ainsi qu'à ses mesures d'exécution, l'inspection aéroportuaire et l'inspection aéronautique sont chargées du contrôle du respect des dispositions de la loi et de ses arrêtés d'exécution.

Dans le cadre des missions visées à l'alinéa 1^{er}, l'inspection aéroportuaire dispose des pouvoirs repris à l'article 39 de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

Dans le cadre des missions visées à l'alinéa 1^{er}, l'inspection aéronautique dispose des pouvoirs repris à l'article 38 de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

Art. 16. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 17. Notre Ministre ayant la navigation aérienne dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 2 décembre 2011.

ALBERT

Par le Roi :

Le Premier Ministre,
Y. LETERME

Le Ministre de l'Intérieur,
Mme A. TURTELBOOM

Le Ministre de la Justice,
S. DE CLERCK

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,
E. SCHOUPE

In voorkomend geval gebeurt deze benoeming door de exploitant in samenspraak met de verantwoordelijke.

§ 2. De beveiligingsverbindingsfunctionaris oefent de functie als contactpunt uit voor beveiligingsgerelateerde aangelegenheden tussen de exploitant, de sectorale overheid de ADCC en in voorkomend geval, de verantwoordelijke.

§ 3. De beveiligingsverbindingsfunctionaris is vierentwintig uur op vierentwintig beschikbaar.

Art. 11. § 1. In de mate waarin een exploitant van een ECI niet aan de bepalingen van de verordening alsook aan de bijbehorende uitvoeringsmaatregelen is onderworpen, werkt hij zelf een beveiligingsplan van de exploitant uit zoals voorzien in artikel 13 van de wet.

§ 2. Het luchthavenbeveiligingsprogramma van een verantwoordelijke wordt geacht in overeenstemming te zijn met het in de eerste paragraaf bedoelde beveiligingsplan van de exploitant.

Art. 12. Wanneer er zich een gebeurtenis voordoet die van aard is om de veiligheid van de ECI te bedreigen, dan is artikel 14 van de wet van toepassing.

Art. 13. De ECI's maken het voorwerp uit van externe beschermingsmaatregelen zoals deze worden georganiseerd krachtens de artikelen 15 tot 19 van de wet.

Art. 14. De ADCC kan aan de sectorale overheid evenals aan de exploitant of, in voorkomend geval, aan de verantwoordelijke informatie overmaken over de dreiging en over de externe beschermingsmaatregelen die de exploitant of de verantwoordelijke toelaten zijn graduele interne beveiligingsmaatregelen op gepaste wijze toe te passen en ze in overeenstemming te brengen met de externe beschermingsmaatregelen.

De bepalingen van het eerste lid gelden onverminderd de bevoegdheid van de sectorale overheid om bijkomende interne maatregelen op te leggen rekening houdend met de informatie die door de ADCC wordt meegegeeld.

Art. 15. § 1. In de mate waarin een exploitant van een ECI niet aan de bepalingen van de verordening alsook aan de bijbehorende uitvoeringsmaatregelen is onderworpen, richt de sectorale overheid een inspectiedienst op conform de artikelen 24 en 25 van de wet.

§ 2. Wanneer een ECI aan de bepalingen van de verordening alsook aan de bijbehorende uitvoeringsmaatregelen is onderworpen, dan zijn de luchthaveninspectie en de luchtvaartinspectie belast met het toezicht op de naleving van de bepalingen van de wet en zijn uitvoeringsbesluiten.

In het raam van de opdrachten bedoeld in het eerste lid, beschikt de luchthaveninspectie over de bevoegdheden vermeld in artikel 39 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919, betreffende de regeling der luchtvaart.

In het raam van de opdrachten bedoeld in het eerste lid, beschikt de luchtvaartinspectie over de bevoegdheden vermeld in artikel 38 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919, betreffende de regeling der luchtvaart.

Art. 16. Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Art. 17. De Minister bevoegd voor de Luchtvaart is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 2 december 2011.

ALBERT

Van Koningswege :

De Eerste Minister,
Y. LETERME

De Minister van Binnenlandse Zaken,
Mevr. A. TURTELBOOM

De Minister van Justitie,
S. DE CLERCK

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,
E. SCHOUPE

Annexe – Procédure applicable en ce qui concerne
le recensement des ICE

L'identification des ICE est soumise à la procédure de recensement comprenant les étapes suivantes :

I. L'autorité sectorielle applique les définitions de l'article 2, 3° et 4° afin d'opérer une première sélection parmi les infrastructures existant au sein de son secteur. Les ICE potentielles sélectionnées sur base des définitions sont soumises à l'étape suivante de la procédure.

II. L'autorité sectorielle applique aux ICE potentielles identifiées dans la première étape les critères sectoriels visés à l'article 4, paragraphe 1^{er}. Les ICE potentielles qui répondent à ces critères sont soumises à l'étape suivante de la procédure.

III. L'autorité sectorielle applique l'élément transfrontalier de la définition de l'ICE visée à l'article 2, 4°. Les ICE potentielles qui répondent à cette définition sont soumises à l'étape suivante de la procédure.

IV. L'autorité sectorielle applique les critères intersectoriels visés à l'article 4, paragraphes 2 et 3 aux ICE potentielles restantes.

Les critères intersectoriels tiennent compte de la gravité de l'impact et de l'existence de solutions de remplacement, ainsi que de la durée de l'arrêt/de la reprise d'activité.

L'identification des ICE potentielles qui franchissent toutes les étapes de la procédure n'est communiquée qu'aux Etats membres susceptibles d'être affectés significativement par lesdites infrastructures.

Vu pour être annexé à notre arrêté du 2 décembre 2011 concernant les infrastructures critiques dans le sous-secteur du transport aérien.

Donné à Bruxelles, le 2 décembre 2011.

ALBERT

Par le Roi :

Le Premier Ministre,
Y. LETERME

La Ministre de l'Intérieur,
Mme A. TURTELBOOM

Le Ministre de la Justice,
S. DE CLERCK

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,
E. SCHOUPPE

Bijlage — Procedure van toepassing
voor wat betreft de inventarisering van ECI's

De identificatie van ECI's is onderworpen aan de inventariseringsprocedure die de onderstaande stappen omvat :

I. de sectorale overheid past de definities van artikel 2, 3° en 4° toe, teneinde een eerste selectie te maken van de infrastructures die binnen haar sector bestaan. De potentiële ECI's die op grond van deze definities worden geselecteerd, zijn onderworpen aan de volgende stap van de procedure.

II. Op de potentiële ECI's die in de eerste stap zijn geïdentificeerd, past de sectorale overheid de sectorale criteria bedoeld in artikel 4, eerste paragraaf, toe. De potentiële ECI's die aan deze criteria beantwoorden, zijn onderworpen aan de volgende stap van de procedure.

III. De sectorale overheid past het grensoverschrijdende element van de definitie van de ECI's zoals bedoeld in artikel 2, 4°, toe. De potentiële ECI's die aan deze definitie beantwoorden, zijn onderworpen aan de volgende stap van de procedure.

IV. De sectorale overheid past de intersectorale criteria bedoeld in artikel 4, paragrafen 2 en 3, toe op de resterende potentiële ECI's.

De intersectorale criteria houden rekening met de ernst van de impact en het bestaan van vervangende oplossingen, alsook met de duur van het stilleggen/van het heropstarten van de activiteit.

De identificatie van potentiële ECI's die alle stappen van de procedure doorstaan, wordt enkel meegedeeld aan de lidstaten die mogelijk in aanzienlijke mate met de genoemde infrastructures te maken krijgen.

Gezien om gevoegd te worden bij ons besluit van 2 december 2011 betreffende de kritieke infrastructures in de deelsector van het luchtvervoer.

Gegeven te Brussel, 2 december 2011.

ALBERT

Van Koningswege :

De Eerste Minister,
Y. LETERME

De Minister van Binnenlandse Zaken,
Mevr. A. TURTELBOOM

De Minister van Justitie,
S. DE CLERCK

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,
E. SCHOUPPE

**GOUVERNEMENTS DE COMMUNAUTE ET DE REGION
GEMEENSCHAPS- EN GEWESTREGERINGEN
GEMEINSCHAFTS- UND REGIONALREGIERUNGEN**

VLAAMSE GEMEENSCHAP — COMMUNAUTE FLAMANDE

VLAAMSE OVERHEID

N. 2011 — 3426

[C — 2011/36039]

16 DECEMBER 2011. — Besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van de omslagsleutel tot aanwending van de middelen van het Grindfonds voor het begrotingsjaar 2012

De Vlaamse Regering,

Gelet op het decreet van 14 juli 1993 tot oprichting van het Grindfonds en tot regeling van de grindwinning, zoals gewijzigd bij de decreten van 6 juli 2001, 15 juli 2005, 23 juni 2006, 22 december 2006, 7 december 2007, 3 april 2009 en 23 december 2010, artikel 5;

Gelet op het akkoord van de Vlaamse minister van Begroting, gegeven op 15 december 2011;

Gelet op het advies van het grindcomité, gegeven op 5 oktober 2011;