

MONITEUR BELGE

BELGISCH STAATSBLAD

Publication conforme aux articles 472 à 478 de la loi-programme du 24 décembre 2002, modifiés par les articles 4 à 8 de la loi portant des dispositions diverses du 20 juillet 2005.

Le *Moniteur belge* peut être consulté à l'adresse :
www.moniteur.be

Direction du Moniteur belge, chaussée d'Anvers 53,
1000 Bruxelles - Conseiller : A. Van Damme

Numéro tél. gratuit : 0800-98 809

181e ANNEE



Publicatie overeenkomstig artikelen 472 tot 478 van de programmawet van 24 december 2002, gewijzigd door de artikelen 4 tot en met 8 van de wet houdende diverse bepalingen van 20 juli 2005.

Dit *Belgisch Staatsblad* kan geconsulteerd worden op :
www.staatsblad.be

Bestuur van het Belgisch Staatsblad, Antwerpsesteenweg 53, 1000 Brussel - Adviseur : A. Van Damme

Gratis tel. nummer : 0800-98 809

181e JAARGANG

N. 378

MARDI 27 DECEMBRE 2011
DEUXIEME EDITION

DINSDAG 27 DECEMBER 2011
TWEEDE EDITIE

SOMMAIRE

Lois, décrets, ordonnances et règlements

Service public fédéral Mobilité et Transports

2 DECEMBRE 2011. — Arrêté royal concernant les infrastructures critiques dans le sous-secteur du transport aérien, p. 80655.

Gouvernements de Communauté et de Région

Communauté flamande

Autorité flamande

16 DECEMBRE 2011. — Arrêté du Gouvernement flamand fixant la clé de répartition d'affectation des moyens du Fonds gravier pour l'année budgétaire 2012, p. 80675.

Autres arrêtés

Service public fédéral Sécurité sociale

Personnel. Nominations. Changement de fonction, p. 80676.

Avis officiels

SELOR. — Bureau de Sélection de l'Administration fédérale

Recrutement. Résultats, p. 80677.

INHOUD

Wetten, decreten, ordonnanties en verordeningen

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer

2 DECEMBER 2011. — Koninklijk besluit betreffende de kritieke infrastructuur in de deelsector van het luchtvervoer, bl. 80655.

Gemeenschaps- en Gewestregeringen

Vlaamse Gemeenschap

Vlaamse overheid

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, bl. 80674.

Andere besluiten

Federale Overheidsdienst Sociale Zekerheid

Personeel. Benoemingen. Verandering van functie, bl. 80676.

Officiële berichten

SELOR. — Selectiebureau van de Federale Overheid

Werving. Uitslagen, bl. 80677.

*Gemeenschaps- en Gewestregeringen**Vlaamse Gemeenschap**Jobpunt Vlaanderen*

Jobpunt Vlaanderen coördineert de aanwerving voor administratief ondersteuner financiën niveau C voor het Agentschap Facilitair Management, interne ondersteuning, bl. 80678.

Jobpunt Vlaanderen coördineert de aanwerving voor aankoper niveau B voor het Agentschap voor Facilitair Management van het Departement Bestuurszaken, bl. 80679.

Jobpunt Vlaanderen coördineert de aanwerving voor tekenaar niveau B voor het Agentschap voor Facilitair Management van het beleidsdomein bestuurszaken, bl. 80680.

Les Publications légales et Avis divers ne sont pas repris dans ce sommaire mais figurent aux pages 80681 à 80718.

De Wettelijke Bekendmakingen en Verschillende Berichten worden niet opgenomen in deze inhoudsopgave en bevinden zich van bl. 80681 tot bl. 80718.

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 in 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

uitvoeringsbesluiten vertrouwen immers aan het Coördinatieorgaan voor de dreigingsanalyse (hieronder "OCAD") in het bijzonder de opdracht toe de dreiging die op die infrastructures rust te analyseren. De Richtlijn geeft echter een nieuwe definitie aan kritieke infrastructures waardoor een aanpassing van de bestaande beschermingsmechanismen zich opdringt.

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 infrastructures 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 infrastructures 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 infrastructures 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 infrastructures 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 infrastructures, 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 infrastructures 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 infrastructures waarvan het beheer onder hun bevoegdheden valt. Een samenwerking met deze laatste wordt voorzien in verschillende stadia van identificatie en aanduiding van deze kritieke infrastructures, 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 infrastructures 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 infrastructures die gepubliceerd is in het *Belgisch Staatsblad* op 15 juli 2011 is de algemene omzettingswet 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 infrastructuur 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 infrastructuur (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 infrastructuur.

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 infrastructuur die zijn beschreven het punt 4°, waarbij deze infrastructuur een grensoverschrijdend element vertoont.