

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

4 oktober 2016

WETSONTWERP
betreffende de verwerking van
passagiersgegevens

	Blz.
INHOUD	
Samenvatting	3
Memorie van toelichting	5
Voorontwerp	46
Advies van de Privacycommissie.....	69
Advies van de Raad van State.....	89
Wetsontwerp	104
Bijlage.....	133

OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 8, § 2, 1^o, VAN DE WET VAN 15 DECEMBER 2013 WERD DE IMPACTANALYSE NIET GEVRAAGD.

**DE SPOEDBEHANDELING WORDT DOOR DE REGERING GEVRAAGD
OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 51 VAN HET REGLEMENT.**

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

4 octobre 2016

PROJET DE LOI
relatif au traitement des données des
passagers

	Pages
SOMMAIRE	
Résumé	3
Exposé des motifs.....	5
Avant-projet	46
Avis de la Commission Vie privée.....	79
Avis du Conseil d'État	89
Projet de loi	104
Annexe	133

CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 8, § 2, 1^o, DE LA LOI DU 15 DÉCEMBRE 2013,
L'ANALYSE D'IMPACT N'A PAS ÉTÉ DEMANDÉE.

**LE GOUVERNEMENT DEMANDE L'URGENCE CONFORMÉMENT À
L'ARTICLE 51 DU RÈGLEMENT.**

De regering heeft dit wetsontwerp op 4 oktober 2016 ingediend.

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 4 octobre 2016.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 6 oktober 2016 door de Kamer ontvangen.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 6 octobre 2016.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000:	Parlementair document van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV:	Beknopt Verslag
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellations (beigekleurd papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000:	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV:	Compte Rendu Analytique
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail : publicaties@dekamer.be

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be
courriel : publications@lachambre.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

SAMENVATTING

Dit wetsontwerp van wet zet Richtlijn 2016/681 van 27 april 2016 over het gebruik van persoonsgegevens van passagiers (PNR-gegevens) voor het voorkomen, opsporen, onderzoeken en vervolgen van terroristische misdrijven en ernstige criminaliteit om naar nationale wetgeving. Naast de PNR richtlijn zet dit voorontwerp van wet eveneens de Richtlijn 2004/82/EG van 29 april 2004 betreffende de verplichting voor vervoerders om passagiersgegevens door te geven alsook een gedeelte van Richtlijn 2010/65/EU van 20 oktober 2010 betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten en tot intrekking van Richtlijn 2002/6/EG om in nationale wetgeving.

Huidig wetsontwerp van wet beoogt een wettelijk kader te scheppen om de vervoerders van passagiers in verschillende internationale transportsectoren (lucht-, trein-, weg- en maritiem transport), alsook reisoperatoren, te verplichten de gegevens van hun passagiers door te sturen naar een gegevensbank. De passagiersgegevens moeten doorgestuurd worden met het oog op de verwerking van deze gegevens in het kader van het voorkomen en het opsporen van terroristische misdrijven, van vormen van ernstige criminaliteit, van inbreuken op de openbare orde in het kader van gewelddadige radicalisering en van activiteiten die de fundamentele belangen van de Staat kunnen bedreigen. In huidig voorontwerp geeft België gehoor aan de door alle EU ministers ondertekende gezamenlijke verklaring om het doorsturen van de PNR-gegevens niet te beperken tot extra EUverkeer, maar ook toe te passen op het intra EU-verkeer, zowel voor vervoerders als voor reisoperatoren.

Dit wetsontwerp van wet is opgebouwd uit volgende hoofdstukken:

1. Algemene bepalingen
2. Toepassingsgebied
3. Verplichtingen van de vervoerders en reisoperatoren
4. Definities
5. Doelen van de gegevensverwerking
6. Passagiersgegevens

RÉSUMÉ

Ce projet de loi transpose la directive 2016/681 du 27 avril 2016 relative à l'utilisation des données des dossiers passagers (PNR) pour la prévention et la détection des infractions terroristes et des formes graves de criminalité, ainsi que pour les enquêtes et les poursuites en la matière, dans la législation nationale. Outre la directive PNR cet avant-projet de loi transpose également la directive 2004/82/CE du 29 avril 2004 concernant l'obligation pour les transporteurs de communiquer les données relatives aux passagers ainsi qu'une partie de la directive 2010/65/UE du 20 octobre 2010 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres et abrogeant la directive 2002/6/CE dans la législation nationale.

Le présent projet de loi entend dès lors créer un cadre légal afin d'imposer à différents secteurs de transport de personnes à caractère international (aérien, ferroviaire, routier international et maritime) et opérateurs de voyage de transmettre les données de leurs passagers à une banque de données. Les données des passagers doivent être transmises en vue du traitement de ces données dans le cadre de la prévention et de la recherche d'infractions terroristes, des formes graves de criminalité, des atteintes à l'ordre public dans le cadre de la radicalisation violente et des activités pouvant menacer les intérêts fondamentaux de l'État. Dans cet avant-projet, la Belgique répond à la déclaration commune signée par l'ensemble des ministres de l'UE de ne pas limiter sa portée au transport extra-UE mais de l'appliquer également au transport intra-UE et ce, tant pour les transporteurs que pour les opérateurs de voyage.

Le présent projet de loi couvre les chapitres suivants:

1. Dispositions générales
2. Champ d'application
3. Obligations des transporteurs et opérateurs de voyage
4. Définitions
5. Finalités du traitement des données
6. Données des passagers

7. De PassagiersInformatie-Eenheid (PIE)
8. De passagiersgegevensbank
9. Bewaartermijnen
10. De gegevensverwerking
11. De verwerking van de passagiersgegevens ter verbetering van de grenscontroles en ter bestrijding van de illegale immigratie
12. De internationale uitwisseling van gegevens
13. De functionaris voor gegevensbescherming
14. Sancties
15. Wijzigingsbepalingen
16. Slotbepalingen

7. L'Unité d'information des passagers (UIP)
8. La banque de données des passagers
9. Des délais de conservation
10. Le traitement des données
11. Du traitement des données en vue de l'amélioration du contrôle aux frontières et de la lutte contre l'immigration illégale
12. L'échange international de données
13. Le délégué à la protection des données
14. Sanctions
15. Dispositions modificatives
16. Dispositions finales

MEMORIE VAN TOELICHTING

ALGEMENE BESCHOUWINGEN

1. Inleiding

De aanslagen van 22 maart 2016 in de vertrekhal van de nationale luchthaven en in het metrostation Maalbeek, de aanslagen van 13 november 2015 in Parijs en de andere dramatische gebeurtenissen in Brussel (Joods Museum, mei 2014), in Parijs (*Charlie Hebdo*, januari 2015), in Kopenhagen (februari 2015), de dreiging die in eigen land heerst en rechtstreeks verband houdt met de problematiek van de “*foreign fighters*” en de “*returnees*” herinneren er ons meer dan ooit aan dat het van essentieel belang is voor de overheden die de bescherming en de veiligheid van de burgers willen verzekeren, niet enkel een reactieve houding aan te nemen, maar ook te anticiperen op de risico’s die gekoppeld zijn aan de verplaatsingen van criminelen.

Deze anticipatie is met name mogelijk dankzij de analyse van de bestanden met reisgegevens in het kader van het voorkomen en het opsporen van terroristische misdrijven, van vormen van ernstige criminaliteit, van inbreuken op de openbare orde in het kader van gewelddadige radicalisering en van activiteiten die de fundamentele belangen van de Staat kunnen bedreigen.

Tenslotte, niet alleen het terrorisme, maar ook het gewelddadig radicalisme en andere vormen van ernstige criminaliteit zijn een bedreiging voor de burgers en voor de openbare veiligheid en stabiliteit van de maatschappij, zoals fraude, mensensmokkel, illegale drugs- en wapenhandel of andere verboden goederen.

De verwerking van de passagiersgegevens, het vergelijken ervan met databanken en het aftoetsen ervan aan vooraf bepaalde criteria zijn noodzakelijk om deze modi operandi te ontdekken, om nieuwe trends en fenomenen in kaart te brengen, maar ook om te bepalen welke passagiers aan een nader onderzoek dienen onderworpen te worden, aangezien zij, op basis van het resultaat van de verwerking, kunnen betrokken zijn bij een terroristisch misdrijf, bij vormen van ernstige criminaliteit, bij inbreuken op de openbare orde in het kader van gewelddadige radicalisering en bij activiteiten die de fundamentele belangen van de Staat kunnen bedreigen.

Terroristische activiteiten en ernstige, georganiseerde criminaliteit zijn fenomenen die gepaard gaan met talrijke internationale verplaatsingen. Deze dreigingen zijn niet beperkt tot een specifieke geografische zone. Criminele en terroristische organisaties zijn zowel

EXPOSÉ DES MOTIFS

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

1. Introduction

Les attentats du 22 mars 2016 dans le hall des départs de l'aéroport national et à la station de métro Maelbeek, ceux du 13 novembre 2015 à Paris, les autres évènements dramatiques qui se sont déroulés à Bruxelles (Musée Juif, mai 2014), Paris (*Charlie Hebdo*, janvier 2015), Copenhague (Février 2015) et la menace à laquelle est confronté notre pays, en lien directe avec la problématique des “*foreign fighter*” et des “*returnees*”, nous rappellent plus que jamais qu'il est essentiel, pour les autorités qui souhaitent assurer la protection et la sécurité des citoyens, de ne pas seulement adopter une attitude réactive, mais également d'anticiper les risques liés aux déplacements criminels.

Cette anticipation est notamment possible grâce à l'analyse des fichiers contenant les données de voyage dans le cadre de la prévention et de la recherche d'infractions terroristes, des formes graves de criminalité, des atteintes à l'ordre public dans le cadre de la radicalisation violente et des activités pouvant menacer les intérêts fondamentaux de l'État.

En effet, le phénomène terroriste ne doit pas nous faire perdre de vue que bien d'autres phénomènes tels que le radicalisme violent ou d'autres formes de criminalité grave présentent une menace pour les citoyens, ainsi que pour la sécurité et la stabilité de la société. Il peut s'agir également de fraude, de trafic d'êtres humains, de drogue, d'armes ou d'autres biens illicites.

Le traitement des données de passagers, leur comparaison avec des banques de données et leur soumission à des critères prédéterminés sont nécessaires pour révéler ces modes opératoires, découvrir de nouvelles tendances et de nouveaux phénomènes, mais aussi déterminer les passagers à soumettre à un examen approfondi car ceux-ci, sur la base des résultats du traitement, peuvent être impliqués dans une infraction terroriste, dans des formes de criminalité grave, dans des atteintes à l'ordre public dans le cadre de la radicalisation violente et dans des activités pouvant menacer les intérêts fondamentaux de l'État.

Les activités terroristes comme la criminalité grave et organisée sont des phénomènes associés à de nombreux déplacements internationaux. Ces menaces ne se limitent pas à une zone géographique spécifique. Les organisations criminelles et terroristes sont actives tant

binnen als buiten de grenzen van Europa actief. De afschaffing van de controles aan de binnengrenzen op basis van de Schengen-overeenkomst vergemakkelijkt bovendien deze verplaatsingen nog meer.

Als omzetting van de Europese Richtlijn over het gebruik van persoonsgegevens van passagiers (PNR-gegevens) voor het voorkomen, opsporen, onderzoeken en vervolgen van terroristische misdrijven en ernstige misdrijven, houdt dit voorontwerp van wet maximaal rekening met alle vastgelegde bepalingen op Europees niveau. Dit is essentieel om een doeltreffende mechanisme voor de verwerking van passagiersgegevens op te zetten dat streeft naar een maximale interoperabiliteit met de passagiers informatie eenheden van de andere lidstaten.

Dit wetsontwerp van wet beoogt in navolging hiervan een wettelijk kader te scheppen om de vervoerders van passagiers in verschillende internationale transportsectoren (luchtvervoer, treinverkeer, internationaal wegvervoer en maritiem transport), alsook reisoperatoren, te verplichten de gegevens van hun passagiers door te sturen naar een gegevensbank, beheerd door de FOD Binnenlandse Zaken. De analyse van de passagiersgegevens zal uitsluitend worden toevertrouwdd aan een Passagiersinformatie-eenheid (PIE), die wordt opgericht binnen de FOD Binnenlandse Zaken en onder meer, onder het functioneel toezicht van een leidend ambtenaar van de PIE zal worden samengesteld uit gedetacheerden van de politiediensten, de Veiligheid van de Staat, de Algemene Directie Inlichtingen en Veiligheid en de Douane (wat betreft de Douane is de verwerking van de passagiersgegevens noodzakelijk met het oog op het opsporen en vervolgen van fraude zoals voorzien in bijlage 2, punt 7 van Richtlijn 2016/681).

Er wordt tevens voorzien in een specifiek hoofdstuk ter regeling van het gebruik van passagiersgegevens voor de doelen van de Richtlijn 2004/82/EG van de Raad van 29 april 2004 betreffende de verplichting voor vervoerders om passagiersgegevens door te geven. Het koninklijk besluit van 11 december 2006 dat de richtlijn 2004/82/EG omzet, wordt opgeheven.

De API-gegevens (*Advanced Passenger Information*), zijn authentieke gegevens. Ze zijn afkomstig uit authentieke documenten (o.a. uit de identiteitskaarten) en zijn voldoende accuraat om een persoon te identificeren. Dit betreffen de gegevens die doorgegeven worden in het kader van de check-in en het instappen. Bij de bestrijding van terrorisme en ernstige criminaliteit is de informatie in de API-gegevens voldoende om bekende terroristen en criminelen met behulp van waarschuwingsystemen te identificeren.

à l'intérieur qu'à l'extérieur des frontières de l'Europe. En outre, la suppression des contrôles aux frontières intérieures sur la base de l'Accord Schengen facilite davantage encore ces déplacements.

Transposant la directive européenne relative à l'utilisation des données des dossiers passagers (PNR) pour la prévention et la détection des infractions terroristes et des formes graves de criminalité, ainsi que pour les enquêtes et les poursuites en la matière, l'avant-projet de loi prend au maximum en compte les dispositions prévues au niveau européen. Cela est essentiel pour créer un mécanisme efficace pour le traitement des données relatives aux passagers, de manière à tendre vers une interopérabilité maximale entre les Unités d'information des passagers des États membres.

Le présent projet de loi entend dès lors créer un cadre légal afin d'imposer à différents secteurs de transport de personnes à caractère international (aérien, ferroviaire, routier international et maritime) et opérateurs de voyage de transmettre les données de leurs passagers à une banque de données gérée par le SPF Intérieur. L'analyse des données des passagers sera exclusivement confiée à une Unité d'Information des Passagers (UIP) créée au sein du SPF Intérieur et notamment composée, placés sous l'autorité fonctionnelle d'un fonctionnaire dirigeant de l'UIP des membres détachés issus des services de police, de la Sûreté de l'État, du Service général de Renseignement et de Sécurité et des Douanes (en ce qui concerne les Douanes, le traitement des données de passagers est nécessaire à la recherche et à la poursuite de fraudes, comme prévu dans l'Annexe 2, point 7 de la Directive 2016/681).

Il est également prévu dans un chapitre spécifique de régler l'utilisation des données des passagers pour les finalités prévues par la Directive 2004/82/CE du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'obligation pour les transporteurs de communiquer les données relatives aux passagers. L'arrêté royal du 11 décembre 2006 transposant la directive 2004/82/CE est abrogé.

Les données API (*Advanced Passenger Information*) sont des données authentiques. Elles proviennent de documents authentiques (en autre des cartes d'identités) et sont suffisamment précises pour identifier une personne. Il s'agit des données transmises dans le cadre du check-in et l'embarquement. Dans le cadre de la lutte contre le terrorisme et la criminalité grave, l'information qui est contenue dans les données API est suffisante pour identifier les terroristes et les criminels connus à l'aide de systèmes d'avertissement.

De PNR-gegevens, zijnde de reservatiegegevens, bevatten meer gegevenselementen en zijn sneller beschikbaar dan API-gegevens. Deze gegevenselementen vormen een zeer belangrijk instrument voor het uitvoeren van risicobeoordelingen van personen en het leggen van verbanden tussen bekende en onbekende personen. Ook voor de gerichte opzoeken bieden de PNR gegevens een zeer belangrijke meerwaarde.

2. Toepassingsgebied

Uit de praktijk is gebleken dat verdachten van terroristische of ernstige misdrijven vaak specifieke en veranderlijke modi operandi hanteren voor hun reisgedrag (het veranderen van transportmiddel, route, gsm-nummer, adres, e-mailadres, maatschappij via dewelke gereserveerd wordt, medereizigers,...).

Omwille van dit gevaar voor de veiligheid en door de gebruikte *modus operandi* inzake reisgedrag wordt het als noodzakelijk en proportioneel geacht dat de verplichting voor de vervoerders en reisoperatoren om passagiersgegevens door te sturen, geldt voor reizen van passagiers naar, van of op doorreis op het nationaal grondgebied en die mogelijks een bedreiging vormen voor de intracommunautaire en nationale veiligheid. De verplichting geldt aldus voor internationale vluchten, internationale hogesnelheidstreinen, geregeld internationaal busvervoer en maritiem transport zowel naar en vanuit de Europese Unie, als inkomend en uitgaand binnen de Europese Unie). De inclusie intra-EU in de verzameling van gegevens zal het mogelijk maken een vollediger beeld te krijgen van de verplaatsingen van passagiers die een potentiële bedreiging vormen voor de intracommunautaire en nationale veiligheid. De praktijk heeft reeds aangetoond dat bepaalde "returnees" (zogenaamde "foreign fighters" die terugkeren naar Europa) verscheidene vluchten nemen alvorens aan te komen op hun eindbestemming.

De EU PNR Richtlijn voorziet explicet de mogelijkheid voor lidstaten om eveneens passagiersgegevens voor internationaal verkeer binnen de Europese Unie te verwerken. Bovendien verklaarden alle Europese lidstaten via een gemeenschappelijke verklaring goedgekeurd op de Raad 21 april 2016 van de ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie om de EU PNR richtlijn in nationaal recht om te zetten eveneens voor het intra-EUverkeer.

Er dient eveneens rekening te worden gehouden met het steeds vlotter en frequenter gebruik van de verschillende transportmodi, ook in het kader van gewelddadige radicalisering, ernstige criminaliteit, onder andere de

Les données PNR, c'est-à-dire les données de réservation, contiennent davantage d'éléments et sont plus rapidement disponibles que les données API. Ces éléments constituent un instrument très important pour la réalisation d'évaluations de risque concernant des personnes et l'établissement de liens entre des personnes connues et des personnes inconnues. De même pour les recherches ponctuelles, les données PNR représentent une plus-value importante.

2. Le Champ d'application

La pratique révèle que les suspects d'infractions terroristes ou de criminalité grave adoptent souvent un comportement de voyage spécifique et variable (changement de mode de transport, d'itinéraire, numéro de GSM, adresse, adresse e-mail, société via laquelle la réservation a été effectuée, compagnons de voyage,...).

En raison de ce danger pour la sécurité et du mode opératoire utilisé en ce qui concerne leur comportement de voyage, il a été jugé nécessaire et proportionnel que l'obligation pour les transporteurs et les opérateurs de voyage de transmettre les données de passagers, s'applique aux déplacements à destination de, en provenance de ou en transitant des passagers constituant potentiellement une menace pour la sécurité intracommunautaire et nationale. L'obligation s'applique dès lors tant aux vols internationaux, aux trains internationaux à grande vitesse, au transport international affréter par cars et au transport maritime à destination et à partir de l'Union européenne , qu'au transport entrant et sortant de l'Union européenne. L'inclusion intra-UE dans la collecte des données permettra d'obtenir un tableau plus complet des déplacements des passagers qui constituent une menace potentielle pour la sécurité intracommunautaire et nationale. La pratique a déjà démontré que certains "returnees" (aussi appelés "foreign fighters" qui rentrent en Europe) embarquent à bord de différents vols avant de rallier leur destination finale.

La Directive UE PNR prévoit expressément la possibilité pour les États membres de traiter les données des passagers de l'UE pour le trafic international au sein de l'Union européenne. En outre, tous les États membres ont approuvé, le 21 avril 2016 au Conseil des ministres de l'Intérieur et de la Justice, une déclaration visant à transposer la directive UE PNR dans les droits nationaux aussi pour le trafic intra-Union européenne.

L'utilisation toujours plus aisée et croissante des différents modes de transport en ce compris dans le cadre de la radicalisation violente, de la criminalité grave, notamment terroriste, ou encore dans le cadre

terroristische criminaliteit, of nog, in het kader van bedreigingen tegen het land.

Terroristische en criminale organisaties beperken zich niet tot het gebruik van het luchtvervoer om hun activiteiten te organiseren. De terroristische aanslag op de Thalys-lijn Parijs-Brussel-Amsterdam op 21 augustus 2015 toont duidelijk aan dat de verplichting om passagiersgegevens door te sturen, dient te worden uitgebreid naar andere transportmodi. Dit om tot een analyse te kunnen komen en maatregelen te kunnen nemen tegen personen die een bedreiging vormen voor het vrij verkeer binnen de Europese ruimte.

De Europese richtlijn PNR voorziet in de verzameling van passagiersgegevens in de eerste plaats voor het luchtverkeer. Dit verhindert de lidstaten niet om een nationale regelgeving aan te nemen waarbij ook andere transportmodi worden betrokken aangezien de EU PNR richtlijn explicet de mogelijkheid aan de lidstaten laat om deze verplichting op te leggen aan andere vervoerders.

De Europese richtlijn PNR creëert eveneens explicet de mogelijkheid dat de lidstaten krachtens hun nationaal recht, en overeenkomstig de fundamentele principes van de Unie, een systeem kunnen opzetten voor het verzamelen en verwerken van PNR-gegevens van marktdeelnemers die geen luchtvaartmaatschappij zijn, zoals reisbureaus en touroperators die diensten in verband met reizen aanbieden, met inbegrip van het boeken van vluchten, waarvoor zij PNR-gegevens verzamelen en verwerken, of van andere vervoerders dan de in de richtlijn bepaald.

Het wetsontwerp van wet voorziet in die zin in de wettelijke verplichting voor reisoperatoren om de passagiersgegevens door te sturen naar de passagiersgegevensbank.

3. Verwerking van de passagiersgegevens met het oog op de controle aan de buitengrenzen en inzake migratie en asiel

Sommige passagiersgegevens zullen eveneens worden verwerkt door de politiediensten en de Dienst Vreemdelingenzaken, met het oog op het uitvoeren van hun wettelijke opdrachten in het kader van de controle aan de buitengrenzen en de toepassing van de regels inzake verblijf en asiel.

Het doel is niet enkel om bij te dragen tot de strijd tegen de illegale immigratie, maar ook en vooral om de efficiëntie van de controles aan de buitengrenzen nog beter te waarborgen.

de menaces contre le pays doit également être prise en compte.

Des organisations terroristes et criminelles ne se limitent pas à l'utilisation du transport aérien pour organiser leurs activités. L'attentat terroriste qui a eu lieu sur la ligne Thalys Paris-Bruxelles-Amsterdam le 21 août 2015 montre clairement la nécessité d'étendre l'obligation de transmission de données de passagers à d'autres modes de transport. Elle permettrait d'effectuer une analyse et de prendre des mesures à l'encontre de personnes menaçant la libre circulation au sein de l'espace européen.

La directive européenne PNR prévoit la collecte de données des passagers en premier lieu pour le trafic aérien. Elle laisse explicitement la possibilité aux États membres d'imposer cette obligation à d'autres transporteurs. Les États membres peuvent donc adopter une réglementation nationale visant d'autres modes de transport.

La directive européenne PNR prévoit explicitement la possibilité pour les États membres d'établir, en vertu de leur droit national, et dans le respect des principes fondamentaux de l'Union, un système de collecte et de traitement des données PNR auprès d'opérateurs économiques autres que les transporteurs, tels que des agences ou des opérateurs de voyages qui fournissent des services liés aux voyages, y compris la réservation de vols, pour lesquels ils recueillent et traitent les données PNR, ou de transporteurs autres que ceux que la présente directive mentionne.

Le projet de loi prévoit dans ce sens l'obligation légale pour les opérateurs de voyage de transmettre les données des passagers à la banque de données des passagers.

3. Le traitement des données de passagers aux fins du contrôle aux frontières extérieures et en matière de migration et d'asile

Certaines données des passagers seront également traitées par les services de police et l'Office des étrangers aux fins de l'accomplissement de leurs missions légales dans le cadre du contrôle aux frontières extérieures et de l'application des règles en matière de séjour et d'asile.

Le but est non seulement de contribuer à la lutte contre l'immigration illégale mais aussi et surtout de garantir davantage l'efficacité des contrôles aux frontières extérieures.

De politiediensten en de Dienst Vreemdelingenzaken beschikken over een arsenaal aan maatregelen om de openbare orde en de nationale veiligheid te beschermen: weigering van visum, weigering van toegang tot het grondgebied en uitwijzing, beslissing die een einde maakt aan het verblijf, verwijderingsmaatregelen, inreisverbod, vrijheidsberoving, huisarrest, aanvraag voor intrekking van de vluchtelingenstatus of van de subsidiaire bescherming. Het zijn maatregelen die op het gebied van migratie en asiel kunnen worden genomen voor personen die een bedreiging vormen voor de openbare orde of de nationale veiligheid.

Het is noodzakelijk en onvermijdelijk dat de politiediensten en de Dienst Vreemdelingenzaken betrokken worden bij de aanpak van de fenomenen van gewelddadige radicalisering, van "foreign fighters", van "returnees" en bij de strijd tegen het terrorisme en de grootschalige criminaliteit, zoals de mensenhandel en de mensensmokkel.

De terroristische daden die de afgelopen jaren in verschillende Europese landen werden gepleegd, hebben duidelijk gemaakt dat er nauwe banden konden bestaan tussen illegale immigratie en terrorisme. De werkwijze van de betrokken personen kan het gebruik van valse, verervalste of gestolen reisdocumenten, die hen in staat stellen om aan de controles van de overheden te ontsnappen en hun doelen te bereiken, omvatten.

Het is dus van wezenlijk belang dat de politiediensten en de Dienst Vreemdelingenzaken in het kader van de controle aan de buiten grenzen en op het grondgebied, alsook in het kader van de verblijfs- en asielprocedures, gebruik kunnen maken van bepaalde passagiersgegevens.

Ze zullen dus toegang hebben tot bepaalde passagiersgegevens, en dit gedurende een beperkte periode. De bedoeling is dus dat de politiediensten en de Dienst Vreemdelingenzaken in staat zijn om hun wettelijke opdrachten correct uit te voeren en dat tegelijkertijd gegarandeerd wordt dat de persoonsgegevens, met het oog op de nagestreefde doelstellingen, afdoende beschermd worden.

De passagiersgegevensbank is een onontbeerlijk instrument voor hun acties. De passagiersgegevens waartoe ze toegang zullen hebben of die aan hen zullen moeten worden doorgegeven, helpen hen bij de uitvoering van hun taken, zoals de identificatie van de personen, de verificatie van de authenticiteit en de geldigheid van de documenten die gebruikt werden om België binnen te komen, er te verblijven of het land te verlaten (identiteitsdocument, paspoort, visa, verblijfsdocument of –titel, transporttickets, enz.), de verificatie

Les services de police et l'Office des étrangers disposent d'un arsenal de mesures destinées à protéger l'ordre public et la sécurité nationale: refus de visa, refus d'entrée et refoulement, décision mettant fin au séjour, mesure d'éloignement, interdiction d'entrée, privation de liberté, assignation à résidence, demande de retrait du statut de réfugié ou de protection subsidiaire, sont autant de mesures qui peuvent être prises en matière de migration et d'asile à l'égard de personnes qui représentent une menace pour l'ordre public ou la sécurité nationale.

La participation des services de police et de l'Office des étrangers dans la gestion des phénomènes de radicalisation violente, des "foreign fighters", des "returnees" et dans la lutte contre le terrorisme et la grande criminalité, telle que la traite et le trafic d'êtres humains, est nécessaire et incontournable.

Les actes terroristes commis ces dernières années dans plusieurs pays européens ont révélé que des liens étroits pouvaient exister entre l'immigration illégale et le terrorisme. Le mode opératoire des personnes concernées peut en effet comprendre l'usage de documents de voyage faux, falsifiés ou volés leur permettant d'échapper aux contrôles des autorités et parvenir à leurs fins.

Il est donc primordial que les services de police et l'Office des étrangers puissent utiliser certaines données de passagers dans le cadre du contrôle aux frontières extérieures et sur le territoire ainsi que dans le cadre des procédures de séjour et d'asile.

Ils auront donc accès à certaines données de passagers et ce, pendant une durée limitée. Le but est que les services de police et l'Office des étrangers soient en mesure d'exercer leurs missions légales correctement, tout en garantissant un niveau de protection des données personnelles suffisant au regard des objectifs poursuivis.

La banque de données des passagers constitue un outil indispensable à leur action. Les données de passagers auxquelles ils auront accès ou qui devront leur être transmises sont de nature à les aider à l'accomplissement de leurs tâches, telles que: l'identification des personnes, la vérification de l'authenticité et de la validité des documents ayant servi à entrer en Belgique, à y séjourner ou à quitter le pays (document d'identité, passeport, visas, document ou titre de séjour, billets de transport, etc.), la vérification des déclarations des

van de verklaringen van de betrokken personen, de motivering en de uitvoering van de beslissingen die ter zake worden genomen.

Ze zullen dus worden gebruikt in het kader van de visumprocedures, tijdens de controles die aan de buiten-grenzen en op het grondgebied worden uitgevoerd, voor de opvolging van het verblijf of voor de uitvoering van de verwijderingsmaatregelen. Ze zullen ook kunnen worden gebruikt in de asielprocedures, voor de bepaling van de Staat die verantwoordelijk is voor de asielaanvraag en voor het nemen van een beslissing, met inbegrip van de intrekking van de vluchtingenstatus of de subsidiaire bescherming.

De passagiersgegevensbank vult andere, Europese en nationale gegevensbanken aan waartoe de politiediensten en de dienst Vreemdelingenzaken in het kader van de uitvoering van hun wettelijke opdrachten reeds toegang hebben (SIS, VIS, EURODAC, Centraal Strafregerister, Rijksregister, enz.). Er zullen dus verbanden kunnen worden gelegd tussen de gegevens die in deze andere gegevensbanken worden geregistreerd en de passagiersgegevens.

Bijgevolg zouden de uitwisseling van informatie en het overleg tussen de overheden eveneens moeten worden geoptimaliseerd. Dit zou tot een betere samenwerking tussen de overheden moeten leiden.

Verschillende Europese akten, die zelf gebaseerd zijn op internationale akten inzake transport, streven dezelfde doelstellingen na als het voorontwerp van wet, door aan de vervoerders de verplichting op te leggen om bepaalde gegevens die betrekking hebben op hun passagiers, door te geven, zodat die kunnen worden verwerkt in het kader van de grenscontrole en voor de toepassing van de regels inzake de binnenkomst en het verblijf.

Wat het maritiem transport betreft, heeft het koninklijk besluit van 11 april 2005 betreffende de grenscontrole aan de maritieme buiten-grens de richtlijn 2002/6/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 februari 2002 betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten van de Gemeenschap omgezet. Het voorziet in verplichtingen voor de maritieme vervoerders die lijken op de verplichtingen die door dit ontwerp voorzien worden.

De richtlijn 2002/6/EG werd ingetrokken door de richtlijn 2010/65/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010, die de ingetrokken richtlijn in hoofdzaak herneemt en ontwikkelt.

personnes concernées, la motivation et l'exécution des décisions prises en la matière.

Elles seront donc utilisées dans les procédures de visa, lors des contrôles effectués aux frontières extérieures et sur le territoire, pour le suivi du séjour ou encore pour l'exécution des mesures d'éloignement. Elles pourront servir également dans les procédures d'asile, pour la détermination de l'État responsable de la demande d'asile et pour la prise de décision, y compris pour le retrait du statut de réfugié ou de la protection subsidiaire.

La banque de données des passagers complète d'autres banques données, européennes et nationales, auxquelles les services de police et l'Office des étrangers ont déjà accès dans le cadre de l'exercice de leurs missions légales (SIS, VIS, EURODAC, Casier judiciaire central, registre national, etc.). Des corrélations pourront donc être opérées entre les données qui sont enregistrées dans ces autres banques de données et les données de passagers.

Par conséquent, l'échange d'informations et la concertation entre les autorités devraient également être optimisés. Il devrait donc en résulter une meilleure collaboration entre elles.

Divers actes européens, qui s'appuient eux-mêmes sur des actes internationaux en matière de transport, poursuivent les mêmes objectifs que l'avant-projet de loi en imposant aux transporteurs l'obligation de transmettre certaines données relatives à leurs passagers afin qu'elles puissent être traitées dans le cadre du contrôle aux frontières et pour l'application des règles sur l'entrée et le séjour.

Concernant le transport maritime, l'arrêté royal du 11 avril 2005 relatif au contrôle frontalier aux frontières maritimes externes a transposé la directive 2002/6/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 février 2002 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres de la Communauté. Il prévoit des obligations à charge des transporteurs maritimes semblables à celles prévues par le présent projet.

La directive 2002/6/CE a été abrogée par la directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 qui reprend en substance et développe la directive abrogée.

Wat het luchtvervoer betreft, werd de richtlijn 2004/82/EG van de Raad van 29 april 2004 betreffende de verplichting voor vervoerders om passagiersgegevens door te geven door een koninklijk besluit van 11 december 2006, dat aan de luchtvervoerders verplichtingen oplegt die lijken op de verplichtingen in dit ontwerp, in het Belgisch recht uitgevoerd.

Deze richtlijnen vullen de regels van het Schengenacquis die betrekking hebben op de overschrijding van de grenzen, aan. De Schengengrenscode voorziet immers in (quasi) identieke verplichtingen voor de vervoerders met betrekking tot het doorgeven van de gegevens van hun passagiers.

Deze Europese akten helpen bij het verwezenlijken van dezelfde doelstelling, namelijk de controle van de migratiestromen, de strijd tegen de illegale immigratie en de bescherming van de openbare orde en de nationale veiligheid.

Het past in het kader van hetzelfde perspectief.

Het wetsontwerp van wet herneemt in hoofdzaak het regime dat voorzien wordt door het hierboven genoemd koninklijk besluit van 11 december 2006 betreffende de verplichting voor luchtvervoerders om passagiersgegevens door te geven. De door dit voorontwerp van wet voorziene lijst van de "API"-gegevens komt in hoofdzaak dus overeen met de lijst die door dit besluit is opgesteld.

Het toepassingsgebied van het voorontwerp van wet is echter groter dan het toepassingsgebied van de richtlijn 2004/82/EG, omdat de aan de vervoerders opgelegde verplichting tot alle transportsectoren wordt uitgebreid.

In dat opzicht dient te worden benadrukt dat geen enkele van de voornoemde akten zich tegen een dergelijke uitbreiding verzet. Het is integendeel zelfs zo dat ze met betrekking tot de aan de vervoerders opgelegde verplichtingen om gegevens door te geven, een aanzienlijke speelruimte voorzien voor de lidstaten.

Zo bepaalt de richtlijn 2004/82/EG dat "[...] de vrijheid van de lidstaten om voor luchtvervoerders of voor sommige categorieën andere vervoerders bijkomende verplichtingen te handhaven of in te voeren, ongeacht of deze in de onderhavige richtlijn worden genoemd en met inbegrip van het verstrekken van informatie of gegevens over retourtickets, niet mag worden aangetast" (overweging 8). De richtlijn voegt hieraan toe dat "[...] het weliswaar legitiem is om ten behoeve van grenscontroles door te geven passagiersgegevens ook te gebruiken als bewijsmateriaal in procedures ter handhaving van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen inzake

En matière de transport aérien, la directive 2004/82/CE du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'obligation pour les transporteurs de communiquer les données relatives aux passagers a été exécutée en droit belge par un arrêté royal du 11 décembre 2006, lequel impose aux transporteurs aériens des obligations similaires à celles contenues dans le présent projet.

Ces directives complètent les règles de l'accord Schengen relatives aux franchissements des frontières. Le Code frontières Schengen prévoit en effet des obligations (quasi-)identiques à charge des transporteurs concernant la transmission des données de leurs passagers.

Ces actes européens participent à la réalisation d'un même objectif, à savoir celles du contrôle des flux migratoires, de la lutte contre l'immigration illégale et de la protection de l'ordre public et de la sécurité nationale.

Le projet de loi s'inscrit dans la même perspective.

Le projet de loi reprend en substance le régime prévu par l'arrêté royal du 11 décembre 2006 concernant l'obligation pour les transporteurs aériens de communiquer les données relatives aux passagers, mentionné plus haut. La liste des données "API" prévue par l'avant-projet de loi correspond donc en substance à celle établie par cet arrêté.

Toutefois, l'avant-projet de loi a un champ d'application plus large que celui de la directive 2004/82/CE car l'obligation faite aux transporteurs est généralisée à tous les secteurs de transport.

A cet égard, il y a lieu de souligner qu'aucun des actes précités ne s'oppose à une telle extension. Au contraire, ils laissent une marge de manœuvre importante aux États membres en ce qui concerne les obligations de transmission de données imposées aux transporteurs.

Ainsi, la directive 2004/82/CE précise que "[...] il convient de ne pas porter atteinte à la liberté des États membres de maintenir ou d'introduire des obligations supplémentaires pour les transporteurs aériens ou certaines catégories d'autres transporteurs, y compris en ce qui concerne les informations ou les données relatives aux billets aller-retour, qu'ils soient visés ou non par la présente directive" (considérant 8). Elle ajoute que "[...] le traitement des données concernant les passagers, effectué aux fins de contrôles aux frontières, serait légitime également dans le but de permettre l'utilisation de ces données comme élément de preuve

binnenkomst en immigratie en van de daarin vervatte bepalingen over de bescherming van de openbare orde en nationale veiligheid [...]” (overweging 12).

De richtlijn 2010/65/EU bevat geen bepalingen in de tegenovergestelde zin. Uit overweging 16 en artikel 9 van deze richtlijn blijkt zelfs dat het de lidstaten vrij staat om de gegevens die in het kader van de richtlijn worden verzameld of andere door de vervoerders doorgegeven gegevens met het oog op de bescherming van de openbare orde en de nationale veiligheid en voor de toepassing van de immigratiewetgeving, te verwerken.

Het wetsontwerp van wet past in dit Europees juridisch kader en wil zo goed mogelijk gebruik maken van de regels die het bevat, door een efficiënt systeem in te voeren. Het doel is dat de passagiersgegevens “API” op effectieve wijze worden gebruikt tijdens de controle aan de buitengrenzen en dat ze ook op effectieve wijze kunnen worden gebruikt in het kader van de verblijfs- en asielprocedures, wanneer de Dienst Vreemdelingenzaken ze nodig heeft.

4. De waarborgen ter bescherming van de privacy

Aangezien de doorgifte en de verwerking betrekking hebben op persoonsgegevens en dus een immenging betekenen in de fundamentele rechten, zoals het recht op privacy en het recht op bescherming van persoonsgegevens, werden verschillende beschermingsregels en beperkingen ingebouwd, waaronder de volgende:

— de gegevens worden enkel verwerkt door de hiervoor opgerichte passagiersinformatie eenheid en de bij dit voorontwerp van wet op limitatieve wijze aangeduiden bevoegde diensten.

— De wet omschrijft conform de EU PNR Richtlijn zeer duidelijk de doelen van de verwerking van de passagiersgegevens. Deze worden verwerkt met het oog op het voorkomen, opsporen, onderzoeken en vervolgen van terroristische misdrijven en ernstige misdrijven die limitatief worden opgesomd in de wet (art. 90ter Sv.), het toezien op gewelddadige radicalisering (art. 44/5 WPA), het toezien op activiteiten die de fundamentele belangen van de staat kunnen bedreigen, zoals opgesomd door de wet van 30 november 1998 houdende regeling van de inlichtingen- en veiligheidsdienst of met het oog op het opsporen [en vervolgen van de opgesomde inbreuken die onder de bevoegdheid van de Douane vallen;]

dans des procédures visant à l’application des lois et des règlements sur l’entrée et l’immigration, notamment des dispositions relatives à la protection de l’ordre public et de la sécurité nationale [...]” (considérant 12).

La directive 2010/65/UE ne contient pas de dispositions en sens contraire. Il ressort même de son considérant 16 et de son article 9, que les États membres restent libres de traiter les données recueillies au titre de la directive ou d’autres données communiquées par les transporteurs à des fins de protection de l’ordre public et de la sécurité nationale et pour l’application de la législation en matière d’immigration.

Le projet de loi s’inscrit dans ce cadre juridique européen et entend exploiter au mieux les règles qu’il contient en mettant en place un système efficace. Le but est que les données de passagers “API” soient effectivement utilisées lors du contrôle aux frontières extérieures et qu’elles puissent l’être aussi dans le cadre des procédures de séjour et d’asile, lorsque l’Office des étrangers en a besoin.

4. Les garanties au regard de la protection de la vie privée

Etant donné que la transmission et le traitement portent sur des données à caractère personnel et, dès lors sont de nature à constituer une immixtion dans les droits fondamentaux tels que le droit à la vie privée et le droit à la protection des données à caractère personnel, plusieurs règles de protection et limitations ont été prévues. Parmi celles-ci:

— les données ne sont traitées que par l’Unité d’information des passagers et par les services compétents déterminés limitativement par le présent avant-projet de loi.

— Les finalités du traitement, conformément à la directive UE PNR, sont clairement définies. Les données des passagers seront traitées en vue de la prévention, de la détection, des enquêtes et des poursuites relatives à des infractions terroristes et des infractions graves énumérées de manière exhaustive dans la loi (art. 90ter C.i.cr.), du suivi de la radicalisation violente (art. 44/5 LFP), du suivi des activités pouvant constituer une menace pour les intérêts fondamentaux de l’État tels qu’énumérés dans la loi organique du 30 novembre 1998 des services de renseignement et de sécurité [ou encore, de la poursuite et recherche des infractions déterminées relevant de la compétence des Douanes;]

— De doelen mogen dan wel op zich al limitatief zijn, de verwerkingen zullen dat des te meer zijn, aangezien die zullen afhangen van een differentiatie naar toegangstermijnen en naar de aard van het misdrijf.

— het oprichten van een passagiersgegevensbank die beheerd wordt door de FOD Binnenlandse Zaken. De gegevensbank wordt dus niet gehuisvest bij de bevoegde diensten;

— de bevoegde diensten zullen nooit toegang hebben tot de massa data van de passagiersgegevensbank. Zij zullen enkel toegang hebben via welomschreven en vooraf bepaalde criteria of via een correlatie met hun gegevensbanken;

— er wordt een specifieke eenheid opgericht om de passagiersgegevens te verwerken (PIE) en deze wordt beheerd door een ambtenaar die onafhankelijk is van de bevoegde diensten;

— de leidend ambtenaar van de PIE krijgt controlebevoegdheden en zal niet afhangen van de bevoegde diensten;

— de aanwijzing van een functionaris voor de gegevensbescherming;

— alle verwerkingen van de gegevens worden opge-lijst gedurende een periode van 5 jaar;

5. De Europese context

Tot op heden beschikt België nog steeds niet over een wettelijke basis, noch over een (geautomatiseerd) instrument om passagiersgegevens te verzamelen, te registeren en te verwerken.

De Europese Richtlijn van de Raad van 29 april 2004 betreffende de verplichting voor luchtvervoerders om passagiersgegevens door te geven, werd bij KB van 11 december 2006 omgezet in nationaal recht, maar de nodige uitvoeringsbesluiten werden nooit genomen. Deze Richtlijn is erop gericht om de grenscontroleautoriteiten een instrument in handen te geven om de grenscontrole te verbeteren en illegale immigratie te bestrijden.

De Europese PNR Richtlijn en een eigen nationale regelgeving hebben tot gevolg dat België vervoerders en reisoperatoren kan verplichten passagiersgegevens door te geven aan de bevoegde overheid en er op systematische wijze kan worden samengewerkt met de vervoerders en reisoperatoren.

— Si les finalités sont déjà limitées en soi, les traitements le seront encore davantage puisque ceux-ci dépendront d'une différenciation en termes de délai d'accès et de type d'infractions.

— la création d'une banque de données passagers gérée par le SPF Intérieur. Il en découle que cette banque de données ne sera pas hébergée chez les services compétents;

— les services compétents n'auront jamais un accès à la masse des données contenues dans la banque de données des passagers. Ils n'y auront accès que par le biais de critères précis et pré-déterminés ou par le biais d'une corrélation avec leurs banques de données;

— une unité spécifique est créée afin de traiter les données des passagers (l'UIP) sous la gestion d'un fonctionnaire indépendant des services compétents;

— le fonctionnaire dirigeant de l'UIP se voit confier des compétences de contrôle et ne dépendra pas des services compétents;

— la désignation d'un délégué à la protection de la vie privée;

— tous les traitements des données font l'objet d'un traçage (journalisation) pendant une période de 5 ans;

5. Le contexte européen

La Belgique ne dispose encore à ce jour ni d'une base légale, ni d'un outil (automatisé) afin de collecter, d'enregistrer et de traiter les données des passagers.

La directive européenne du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'obligation pour les transporteurs aériens de communiquer les données sur les passagers, a été transposée en droit national par l'AR du 11 décembre 2006. Les arrêtés d'exécution n'ont jamais été pris. La Directive vise à prodiguer un instrument aux autorités de contrôle des frontières pour améliorer le contrôle aux frontières et combattre l'immigration illégale.

La directive européenne PNR et une réglementation nationale en la matière a pour conséquence que la Belgique peut obliger les transporteurs et les opérateurs de voyage à transmettre les données des passagers à l'autorité compétente et de collaborer d'une manière systématique avec les transporteurs et opérateurs de voyage.

Het is duidelijk dat de interne en externe aspecten van de strijd tegen ernstige criminaliteit en terrorisme onderling met elkaar verband houden en dat er, om maatregelen effectief te laten zijn, een nauwe samenwerking en een intensievere uitwisseling van gegevens moet komen tussen de Europese lidstaten en hun respectieve passagiersinformatie eenheden, Europol, en, waar nodig, de bevoegde autoriteiten van derde landen.

Een regelgeving op Europees niveau voor het voorkomen, opsporen en vervolgen van terrorisme en ernstige criminaliteit kan slechts volledig worden gerealiseerd indien elke lidstaat een wetgeving aanneemt voor het instellen van mechanismen om vervoerders te verplichten de passagiersgegevens door te geven met het oog op een analyse van deze gegevens door de bevoegde autoriteiten.

De Europese PNR-Richtlijn heeft voornamelijk tot doel om tot een harmonisatie en een interoperabiliteit te komen tussen de passagiersinformatie-eenheden van de lidstaten. Het Europese PNR-systeem wordt een gedecentraliseerd systeem.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

HOOFDSTUK 1

Algemene bepalingen

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen bijzondere commentaar.

Art. 2

Artikel 2 van het voorontwerp van wet beantwoordt aan de verplichting die voorzien wordt in artikel 14, § 1, derde lid, van de richtlijn 2010/65/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten en tot intrekking van richtlijn 2002/6/EG.

Deze gedeeltelijke omzetting zal verder doorgevoerd worden via het koninklijk besluit inzake de maritieme sector. Verder geeft dit artikel aan dat dit wetsontwerp een volledige omzetting is van de PNR richtlijn goedgekeurd op 27 april 2016 en van de richtlijn 2004/82/EG van de Raad van 29 april 2004 betreffende de verplichting voor vervoerders om passagiersgegevens door te geven. Voor deze volledige omzetting zullen koninklijke besluiten noodzakelijk zijn daar waar dit voorzien is in het voorontwerp.

Il est clair que les aspects internes et externes de la lutte contre la criminalité grave et le terrorisme sont liés entre eux et afin que les mesures soient efficaces, il est nécessaire de mettre en place une étroite collaboration et un échange de données plus intense entre les États membres de l'Union européenne et leur unité d'information des passagers respective, Europol, et, là où c'est nécessaire, les autorités compétentes de pays tiers.

Une réglementation européenne pour la prévention, la recherche et la poursuite du terrorisme et de la criminalité grave ne peuvent toutefois être réalisés complètement que si chaque État membre adopte une législation garantissant la mise en place de mécanismes afin de contraindre les transporteurs à communiquer les données des passagers en vue d'une analyse de ces données par les autorités compétentes.

La Directive européenne PNR a pour objectif principal d'aboutir à une harmonisation et à une interopérabilité entre les unités d'information de passagers des États membres. Le système européen PNR devient un système décentralisé.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

CHAPITRE 1^{ER}

Dispositions générales

Article 1^{er}

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Art. 2

L'article 2 de l'avant-projet de loi répond à l'obligation prévue à l'article 14, § 1^{er}, alinéa 3, de la directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres et abrogeant la directive 2002/6/CE.

Cette transposition partielle s'effectuera également par un arrêté royal concernant le secteur maritime. L'article 2 mentionne également que le présent projet de loi transpose la directive PNR adoptée le 27 avril 2016 et la directive 2004/82/CE du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'obligation pour les transporteurs de communiquer les données relatives aux passagers. Pour cette transposition des arrêtés royaux seront nécessaires à chaque fois que cela est prévu dans l'avant-projet.

HOOFDSTUK 2

Toepassingsgebied

Art. 3

Artikel 3 streeft er enkel naar het toepassingsgebied van de wet meteen te bepalen ten aanzien van de professionele vervoerders van personen en de reisoperatoren. De vervoerders en de reisoperatoren moeten niet meer gegevens verzamelen dan deze waarover ze beschikken.

Teneinde maximaal rekening te houden met de specificiteit van elke vervoersector en van de operatoren, zal een koninklijk besluit, na advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, voor elke sector bepalen welke passagiersgegevens (vermeld in artikel 9) juist moeten worden doorgegeven en volgens welke nadere modaliteiten.

Opdat er rekening kan worden gehouden met de specificiteit van de verschillende transportsectoren, heeft de wetgever voorzien in een ruime delegatie aan de Koning. Bij het opstellen van de KB's zal toegezien worden op de door de Europese Commissie benadrukte naleving van het relevantiebeginsel en het proportiona- liteitsbeginsel in het licht van de doelstellingen van de wet en de gelijke behandeling tussen de economische actoren van de verschillende transportsectoren.

HOOFDSTUK 3

Verplichtingen van de vervoerders en reisoperatoren

Art. 4

Artikel 4 heeft betrekking op de verplichtingen van de vervoerders en reisoperatoren.

De vervoerders en reisoperatoren verzamelen en verwerken de gegevens van hun passagiers reeds voor commerciële doeleinden. De luchtvaartmaatschappijen bijvoorbeeld bewaren zowel op voorhand af te geven passagiersgegevens (API-gegevens) als PNR-gegevens, maar dit is niet algemeen. De API-gegevens zijn onder meer de gegevens die worden afgelezen van de "machine readable zone" van het identiteitsdocument. Conform de EU PNR Richtlijn dienen de vervoerders en reisoperatoren enkel de data door te geven waarover ze reeds beschikken en dienen ze geen aanvullende gegevens te verzamelen of te bewaren van passagiers. Ze dienen evenmin passagiers te

CHAPITRE 2

Champ d'application

Art. 3

L'article trois a pour seule ambition de définir d'emblée le champ d'application de la loi vis-à-vis des transporteurs professionnels de passagers et des opérateurs de voyage. Les transporteurs et les opérateurs de voyage ne doivent pas recueillir plus de données que celles dont ils disposent.

Afin de tenir compte au maximum de la spécificité de chaque secteur de transport ainsi que des opérateurs, un arrêté royal déterminera, après avis de la Commission pour la protection de la vie privée, pour chaque secteur quelles données des passagers précisément (mentionnées à l'article 9) devront être transmises et selon quelles modalités.

La délégation importante faite au Roi s'explique par les spécificités des divers secteurs de transport. La rédaction des AR veillera à répondre au respect des principes de pertinence, de proportionnalité par rapport aux objectifs de la loi et d'égalité de traitement entre les agents économiques des différents secteurs de transport, souligné par le CE.

CHAPITRE 3

Obligations des transporteurs et opérateurs de voyage

Art. 4

L'article 4 a trait aux obligations des transporteurs et opérateurs de voyage.

Les transporteurs et opérateurs de voyage collectent et traitent déjà les données de leurs passagers à des fins commerciales. En ce qui concerne, par exemple, les compagnies aériennes, celles-ci conservent aussi des données de passagers à remettre préalablement (données API) comme données PNR, mais ce n'est pas une généralité. Les données API sont, entre autres, les données lues par la "machine readable zone" du document d'identité. Conformément à la directive PNR, les transporteurs et opérateurs de voyages ne doivent transmettre que les données dont ils disposent et ne doivent pas recueillir ou conserver des données supplémentaires auprès des passagers. Ils ne devraient

verplichten om nog meer gegevens aan hen te verstrekken dan thans het geval is.

Er zijn op dit moment twee methoden voor de doorgifte van gegevens beschikbaar: de “pull-methode”, waarbij de bevoegde instanties die de gegevens opvragen, toegang krijgen tot de gegevens en uit dit systeem een kopie van de benodigde gegevens kunnen halen (“pull”), en de “push-methode”, waarbij de vervoerders en reisoperatoren de benodigde passagiersgegevens aan de verzoekende instantie meedelen (“push”). De algemene opvatting is dat de “push-methode” een beter niveau van gegevensbescherming biedt. Deze methode geniet dus de voorkeur. Deze wet voorziet dan ook in de verplichting voor de vervoerders en reisoperatoren om de passagiersgegevens te verzamelen en door te geven aan de passagiersgegevensbank.

Art. 5

Artikel 5 voorziet in de verplichting voor de vervoerders en reisoperatoren om hun passagiers duidelijk en nauwkeurig in te lichten over deze verwerking van de passagiersgegevens en over welke de rechten zijn van de passagiers met betrekking tot deze gegevensverwerking, overeenkomstig de bepalingen van de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens.

Art. 6

Het Thalys-incident heeft opnieuw aangetoond hoe belangrijk het is om de verplaatsingen van bepaalde individuen in kaart te kunnen brengen. De verplichting om een vervoerbewijs op naam uit te geven, heeft weinig zin indien de bevoegde instanties niet eens controleren of de juiste persoon reist met dit vervoerbewijs. Dit gebrek aan controle leidt er ook toe dat onze diensten niet eens weten of verdachte individuen die op een lijst staan, het vliegtuig of de trein, de bus of de boot nemen om een internationale reis uit te voeren.

Er bestaat geen enkele Europese verplichting voor vervoerders om de overeenstemming tussen de identiteit en het vervoerbewijs te controleren. Niettemin zijn er negen Europese lidstaten die deze wettelijke verplichting opleggen aan onder meer luchtvaartmaatschappijen (onder andere Portugal, Spanje, Italië, Griekenland, Bulgarije, Hongarije en Roemenië).

pas non plus obliger les passagers à communiquer des données en sus de celles qui leur sont déjà transmises.

À l'heure actuelle, deux méthodes de transmission des données sont disponibles: la méthode “pull”, permettant aux instances compétentes requérant les données d'accéder aux données et d'extraire de ce système une copie des données requises (“pull”), et la méthode “push”, permettant aux transporteurs et opérateurs de voyage de communiquer les données des passagers requises à l'instance requérante (“push”). D'un point de vue général, la méthode “push” offre un meilleur niveau de protection des données; cette méthode doit donc être préférée. La présente loi prévoit par conséquent l'obligation pour les transporteurs et opérateurs de voyage de collecter et transmettre les données des passagers à la banque de données des passagers.

Art. 5

L'article 5 prévoit que les transporteurs et opérateurs de voyage sont dans l'obligation d'informer clairement et précisément leurs passagers de ce traitement des données des passagers et de leurs droits relatifs à ce traitement de données, conformément aux dispositions de la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel.

Art. 6

L'incident dans le Thalys a à nouveau démontré à quel point il est important de pouvoir retracer les déplacements de certains individus. L'obligation d'émettre un titre de transport nominatif a peu de sens si les instances compétentes ne vérifient même pas que la bonne personne effectue son voyage au moyen de ce titre de transport. Ce manque de contrôle a également pour conséquence que nos services ne savent même pas si des individus suspects figurant sur une liste, prennent l'avion ou le train, le bus ou le bateau pour effectuer un voyage international.

Il n'existe aucune obligation européenne qui impose aux transporteurs de contrôler la correspondance entre l'identité et le titre de transport. Neuf États membres européens imposent néanmoins cette obligation légale, entre autres aux compagnies aériennes (entre autres le Portugal, l'Espagne, l'Italie, la Grèce, la Bulgarie, la Hongrie et la Roumanie).

De Belgische wetgeving voorzag tot op heden niet in deze verplichting. Het spreekt voor zich dat de verplichting voor vervoerders en reisoperatoren om passagiersgegevens waarover deze beschikken door te geven, moet kunnen worden gebaseerd op een verplichting om de overeenstemming van de documenten te controleren.

Deze verplichting houdt rekening met de specificiteit van de vervoerders en reisoperatoren. In dit opzicht zullen de reisoperatoren worden onderworpen aan een middelenverbintenis.

De identiteit van de passagier kan vastgesteld worden aan de hand van een authentiek document dat in het land van de betrokken passagier aanvaard wordt als geldig identiteitsdocument. Dit om geen beperking op het vrij verkeer van personen binnen de Schengenruimte te creëren.

HOOFDSTUK 4

Definities

Art. 7

Artikel 7 betreft de definities die nuttig zijn om de wet goed te begrijpen en toe te passen.

HOOFDSTUK 5

Doelen van de gegevensverwerking

Art. 8

Het artikel 8 bepaalt op limitatieve wijze de doelen waarvoor de verwerking van de passagiersgegevens wordt toegelaten.

De § 1 betreft de [vijf] doeleinden die het *corpus* vormen en de essentie zelf zijn van het gebruik van de passagiersgegevens met het oog op het verbeteren van het veiligheidsniveau, in het bijzonder door een precieze, objectieve en professionele analyse van het risico en van de bedreiging die bepaalde passagiers kunnen vormen.

Het eerste doel heeft betrekking op het opsporen en vervolgen van ernstige inbreuken, met inbegrip van terroristische misdrijven die zijn opgenomen in artikel 90ter, § 2, 1^obis, 1^oter, 1^o quater, 1^o quinquies, 1^o octies, 4^o, 5^o, 6^o, 7^o, 7^obis, 7^oter, 8^o, 9^o, 10^o, 10^obis, 10^oter, 11^o, 13^o, 13^obis, 14^o, 16^o, 17^o, 18^o, 19^o en § 3 van het Wetboek van Strafvordering. Artikel 90ter Sv. is in ons materieel recht de referentie in het kader van de kennisname van private communicatie et telecommunicatie, maar ook

La législation belge ne prévoyait pas jusqu'à présent cette obligation. Il va de soi que l'obligation de transmettre les données des passagers, dont disposent les transporteurs et les opérateurs de voyage, doit pouvoir s'appuyer sur une obligation de vérifier la conformité des documents.

Cette obligation tient compte des spécificités des transporteurs et opérateurs de voyage. Dans cette optique, les opérateurs de voyage seront soumis à une obligation de moyen.

L'identité du passager peut être déterminée sur la base d'un document authentique qui est accepté dans le pays d'origine du passager concerné en tant que document d'identité valide. Ceci pour ne pas créer une limitation à la libre circulation des personnes au sein de l'espace Schengen.

CHAPITRE 4

Définitions

Art. 7

L'article 7 concerne les définitions utiles à la bonne compréhension et application de la loi.

CHAPITRE 5

Finalités du traitement des données

Art. 8

L'article 8 détermine limitativement les finalités pour lesquelles le traitement des données des passagers sera autorisé.

Le § 1^{er} concerne les [cinq] finalités qui forment le *corpus* et l'essence même de l'utilisation des données des passagers en vue d'améliorer le niveau de sécurité notamment par une analyse précise, objective et professionnelle du risque et de la menace que peuvent représenter certains passagers.

La première finalité concerne la recherche et la poursuite des infractions graves en ce compris terroristes qui sont inscrites à l'article 90ter, § 2, 1^obis, 1^oter, 1^o quater, 1^o quinquies, 1^o octies, 4^o, 5^o, 6^o, 7^o, 7^obis, 7^oter, 8^o, 9^o, 10^o, 10^obis, 10^oter, 11^o, 13^o, 13^obis, 14^o, 16^o, 17^o, 18^o, 19^o et § 3 du Code d'instruction criminelle. L'article 90ter du C.i.cr constitue dans notre droit matériel la référence dans le cadre de la prise de connaissance de communications et télécommunications privées mais également

in tal van andere procedures om het proportionaliteitbeginsel te waarborgen (bijvoorbeeld inzake proactief opsporen of anonieme getuigenis).

De limitatieve lijst van artikel 90ter Sv. geeft een opsomming van de ernstige inbreuken die de interne en Europese veiligheid ernstig kunnen bedreigen en sluit dan ook precies aan bij de doelstelling van dit ontwerp.

De uitvoering van de straffen en de vrijheidsbeperkende maatregelen die verband houden met deze inbreuken, zijn woordelijk opgenomen in het doel. Bijvoorbeeld, een passagier staat gesignalerd omdat hij in België bij verstek veroordeeld is tot 4 jaar gevangenis voor een inbreuk inzake drugshandel en zijn onmiddellijke aanhouding wordt bevolen, of in het kader van een maatregel tot invrijheidstelling onder voorwaarden in een dossier dat verband houdt met een "foreign fighter", heeft de onderzoekrechter als voorwaarde een verbod om het grondgebied te verlaten, ingesteld.

Dit doel is van gerechtelijke aard en valt derhalve onder de bevoegdheid van de politiediensten, de Douane en de gerechtelijke overheden.

Het tweede doel heeft betrekking op de categorieën van misdrijven die zijn vermeld in bijlage II bij de Europese PNR richtlijn en die niet zijn vervat in artikel 90ter Sv. Het betreft de vervalsing van administratieve documenten en handel in valse documenten, verkrachting en handel in gestolen voertuigen. De verwijzing naar art. 196 van het Strafwetboek heeft dan ook betrekking op de authentieke en openbare geschriften en omvat dus niet de handels- of bankgeschriften of private geschriften waarvan sprake in artikel 196, conform de Richtlijn.

De verwerking van de passagiersgegevens voor dit doeleinde beperkt zich tot de verwerking in het kader van gerichte opzoekenzoeken zoals geregeld in artikel 27 van de wet.

Het derde doel ligt in de lijn van de uitoefening van de opdrachten van bestuurlijke politie van de politiediensten.

Overeenkomstig de wet op het politieambt kunnen de politiediensten, in het kader van de uitoefening van hun opdrachten van bestuurlijke politie, persoonsgegevens verwerken voor zover ze toereikend, ter zake dienend en niet overmatig van aard zijn.

Dit specifiek doelstel kadert binnen een globale aanpak van het fenomeen dat verbonden is met

dans de nombreuses autres procédures afin de garantir le principe de proportionnalité (par exemple en matière de recherche proactive ou de témoignage anonyme).

La liste limitative de l'article 90ter C.i.cr. énumèrent les infractions graves qui sont à même de menacer gravement la sécurité intérieure et européenne et rejoint dès lors précisément l'objectif du présent projet.

L'exécution des peines et des mesures limitatives de liberté en relation avec lesdites infractions figurent textuellement dans la finalité. Par exemple, un passager est signalé parce qu'il a été condamné, en Belgique, par défaut à 4 ans de prison pour infraction en matière de trafic de stupéfiants et dont l'arrestation immédiate est ordonnée ou dans la cadre d'une mesure de liberté sous conditions dans un dossier lié à un foreign fighter, le juge d'instruction a posé pour condition une interdiction de quitter le territoire.

Cette finalité est judiciaire et relève dès lors des compétences des services de police, des Douanes et des autorités judiciaires.

La deuxième finalité concerne les catégories d'infractions énumérées à l'annexe II de la directive européenne PNR qui ne sont pas inclus dans l'article 90ter C.i.cr: falsification de documents administratifs et trafic de faux, viol et trafic de véhicules volés. La référence à l'article 196 du Code pénal porte dès lors sur les écritures authentiques et publiques et n'englobe donc pas les écritures de commerce ou de banque ou écritures privées dont il est question à l'article 196, conformément à la Directive.

Le traitement des données des passagers pour cette finalité est limitée au traitement des données dans le cadre des recherches ponctuelles comme réglé dans l'article 27 de la loi.

La troisième finalité s'inscrit dans le cadre de l'exercice des missions de police administrative des services de police.

Conformément à la loi sur la fonction de police, les services de police peuvent, dans le cadre de l'exercice de leurs missions de police administrative, traiter les données à caractère personnel pour autant qu'elles soient adéquates, pertinentes et non excessives.

Cette finalité spécifique s'inscrit dans une perspective d'approche globale du phénomène lié à la radicalisation

gewelddadige radicalisering die een rechtstreekse impact heeft op de bescherming van de belangen die door dit voorontwerp van wet worden verdedigd.

Omzendbrief GPI 78 van 31 januari 2014 omschrijft gewelddadige radicalisering als “een proces waardoor een individu of een groep dusdanig beïnvloed wordt dat het individu of de groep in kwestie mentaal bereid is om extremistische daden te plegen, gaande tot gewelddadige of zelfs terroristische handelingen.”

Het is essentieel dat in het kader van het volgen van het radicalisme of van de hiermee verbonden groeperingen die een ernstige bedreiging vormen voor de openbare orde, de passagiersgegevens ook beperkt kunnen worden gebruikt. Hierbij denken we bijvoorbeeld aan de aanwezigheid op ons grondgebied tijdens al dan niet geplande evenementen van leden van een groepering die extremistische ideeën uitdragen die in strijd zijn met de democratische waarden en principes.

De informatie die hierbij wordt verwerkt, mag enkel dienen om maatregelen te nemen teneinde de openbare orde te waarborgen. Indien men bijvoorbeeld te weten komt dat een 30-tal leden van een groepering van plan zijn om naar België te komen voor een samenkomst, zullen er meer aangepaste maatregelen voor de handhaving van de openbare orde kunnen worden genomen (versterking van het apparaat, speciale middelen,...).

In dit opzicht is dit doel uiterst beperkend in de toepassing ervan.

Immers, enkel het fenomeen van gewelddadige radicalisering en de hiermee verbonden groeperingen zoals vermeld in een gesloten lijst, die jaarlijks wordt opgesteld door de minister van Binnenlandse Zaken, na advies van de Federale Politie, het OCAD en de inlichtingen- en veiligheidsdiensten, kunnen de verwerking rechtvaardigen. Het gaat hier dus niet om het verwerken van passagiersgegevens voor eender welk evenement of wanneer de openbare orde dreigt verstoord te geraken.

Bovendien beperkt het ontworpen artikel 24, § 3 sterk de verwerkingswijzen en -voorraarden en sluit het bovenvermeld artikel het gebruik van risicotoprofielen uit dit doel. Artikel 27 sluit gericht opzoekingswerk uit dit doel (*cf. infra*).

Het **vierde doel** heeft betrekking op de bevoegdheden van de inlichtingendiensten, namelijk de Veiligheid van de Staat en de Algemene Dienst Inlichting en Veiligheid (ADIV). Om hun opdrachten inzake opzoeking, analyse en verwerking van inlichtingen met betrekking tot de activiteiten die de fundamentele belangen van de Staat kunnen bedreigen, uit te voeren, moeten deze

violente ayant une incidence directe sur la protection des intérêts défendus par le présent avant-projet de loi.

La Circulaire GPI 78 du 31 janvier 2014 définit le radicalisme violent comme “un processus par lequel un individu ou un groupe est influencé de sorte que l’individu ou le groupe en question soit mentalement prêt à commettre des actes extrémistes, ces actes allant jusqu’à être violents ou même terroristes”

Il est essentiel que dans le cadre du suivi du radicalisme ou de groupements y liés présentant une menace grave pour l’ordre public, les données des passagers puissent également être utilisées d’une manière limitée. On peut penser par exemple à la venue sur notre territoire lors d’événements planifiés ou non de membres d’un groupe prônant des thèses extrémistes opposées aux valeurs et principes démocratiques.

L’information traitée à cette occasion doit uniquement servir à prendre des mesures afin de garantir l’ordre public. Si, par exemple, on apprend qu’une trentaine de membres d’un tel groupement a l’intention de se rendre en Belgique pour un rassemblement, des mesures plus adaptées en matière de maintien de l’ordre public pourront être prises (renforcement du dispositif, moyens spéciaux,...).

Dans cette optique, cette finalité est extrêmement limitée dans son application.

En effet, seul le phénomène de la radicalisation violente et les groupements y liés tels que mentionnés dans une liste fermée, établie annuellement par le ministre de l’Intérieur, après avis de la Police fédérale, l’OCAM, et les services de renseignement et de sécurité, peuvent fonder le traitement. Il ne s’agira dès lors pas de traiter les données des passagers pour n’importe quel événement ou menace de trouble à l’ordre public.

En outre, l’article 24, § 3 en projet limite fortement les modes, les conditions de traitement et exclut l’utilisation de profils de risques de cette finalité. L’article 27 exclut la recherche ponctuelle de cette finalité (*cfr infra*).

La **quatrième finalité** a trait aux compétences des services de renseignement, à savoir, la Sûreté de l’État et le Service général de Renseignement et de Sécurité (SGRS). Afin de mener leurs missions de recherche, d’analyse et de traitement des renseignements relatifs aux activités susceptibles de menacer les intérêts fondamentaux de l’État, ces services doivent être en mesure

diensten in staat zijn de passagiersgegevens te analyseren teneinde concrete dreigingen zo vroeg mogelijk op te sporen, verplaatsingen van specifieke personen te volgen of analyses van fenomenen of tendensen in de ruimere zin op te stellen. De opdrachten inzake het inwinnen, analyseren en verwerken van inlichtingen die betrekking hebben op de activiteiten van buitenlandse inlichtingendiensten op Belgisch grondgebied ressorteren ook onder dit doel.

De Veiligheid van de Staat vervult een onmisbare rol in het opsporen en bewaken van "*foreign fighters*", maar ook in andere destabiliserende activiteiten zoals die gelinkt aan criminale of extremistische organisaties.

De ADIV oefent in het bijzonder opdrachten uit die verband houden met de bescherming van de integriteit van het nationaal grondgebied, met de bescherming van onze strijdkrachten op missie in het buitenland en met betrekking tot de veiligheid van de Belgen in het buitenland.

Ten slotte neemt de actie van de inlichtingendiensten in tal van gevallen ook deel aan het politieke en gerechtelijke antwoord achteraf in het licht van het eerste doel.

Het **vijfde doel** heeft betrekking op de misdrijven douane en accijnzen uit annex II van de Europese PNR Richtlijn, zijnde fraude, met inbegrip van fraude ten name van de financiële belangen van de Unie.

De tweede paragraaf geeft toestemming voor de verwerking van de passagiersgegevens inzake migratie en asiel.

De overheden die bevoegd zijn voor de materie, zullen deze gegevens dus kunnen verwerken in het kader van de uitvoering van de opdrachten die aan hen worden toegekend, in het bijzonder met het oog op het verbeteren van de grenscontrole en het bestrijden van illegale immigratie.

Deze verwerking zal plaatsvinden binnen de vastgelegde grenzen die voorzien worden in hoofdstuk XI.

HOOFDSTUK 6

Passagiersgegevens

Art. 9

Artikel 9 bepaalt welke passagiersgegevens moeten worden doorgestuurd. Deze gegevens worden

d'analyser les données des passagers afin de détecter le plus tôt possible des menaces concrètes, suivre les déplacements de personnes précises ou d'établir des analyses de phénomènes ou tendances plus larges. Les missions concernant la recherche, l'analyse et le traitement des renseignements relatifs aux activités des services de renseignement étrangers sur le territoire belge entrent dans cette finalité.

La Sûreté de l'État joue un rôle indispensable dans la détection et la surveillance de *foreign fighters* et mais également dans d'autres activités déstabilisantes telles que celles liées aux organisations criminelles ou extrémistes.

Le SGRS exerce notamment des missions en rapport avec la protection de l'intégrité du territoire national, la protection de nos forces armées en mission à l'étranger et à l'égard de la sécurité des Belges à l'étranger.

Enfin, l'action des services de renseignement participe également dans de nombreux cas, à la réponse policière et judiciaire en aval au regard de la première finalité.

La cinquième finalité concerne les infractions douane et accises de l'annexe II de la directive européenne PNR: Fraude, y compris la fraude portant atteinte aux intérêts financiers de l'Union.

Le paragraphe 2 autorise le traitement des données des passagers en matière de migration et d'asile.

Les autorités compétentes en la matière pourront donc traiter ces données dans l'exercice des missions qui leur sont attribuées, en particulier dans le but d'améliorer le contrôle des frontières et de lutter contre l'immigration illégale.

Ce traitement aura lieu dans les limites fixées prévues au chapitre XI.

CHAPITRE 6

Données des passagers

Art. 9

L'article 9 détermine les données des passagers qui devront être transmises. Ces données sont transmises

doorgestuurd via een opgelegd en eenvormig dataformaat per vervoersector en reisoperator, waarvoor gebruik wordt gemaakt van een internationaal aanvaarde norm (voor luchtvaartmaatschappijen is dit bijvoorbeeld het formaat PNRGOV, ontwikkeld door IATA/ICAO/WCO).

Artikel 9 maakt een onderscheid tussen, enerzijds, de in § 1 bedoelde reservatiegegevens en, anderzijds, de in § 2 vermelde check-in- en instapgegevens.

Art. 10

De passagiersgegevens mogen bovendien in geen geval betrekking hebben op de raciale of etnische afkomst, de godsdienstige of levensbeschouwelijke overtuiging, de politieke opvattingen, het lidmaatschap van een vakvereniging, de gezondheid, het seksuele leven of de seksuele geaardheid van de betrokkenen. De gegevens moeten daarentegen gedetailleerde informatie over de reservering en de reisroute van de passagier bevatten, die de bevoegde instanties in staat stellen te bepalen welke passagiers een risico kunnen vormen voor de veiligheid.

Art. 11

De lijsten van passagiersgegevens zijn beperkt tot wat strikt noodzakelijk is om tegemoet te komen aan de legitieme behoeften van de bevoegde diensten in kader van de in de wet bepaalde doelen. Andere gegevens dan die omschreven in artikel 9 of 10 van deze wet, worden niet verzameld en onmiddellijk verwijderd.

HOOFDSTUK 7

De Passagiersinformatie-eenheid

Art. 12

Artikel 12 richt de Passagiersinformatie-eenheid (PIE) op binnen de Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken.

Art. 13

Artikel 13 bepaalt de opdrachten van de PIE

par le biais d'un format de données imposé et uniforme par secteur de transport et opérateur de voyage pour lequel il est fait usage d'une norme acceptée au niveau international (pour les compagnies aériennes il s'agit par exemple du format PNRGOV, développé par IATA/ICAO/WCO).

L'article 9 fait une distinction entre, d'une part, les données de réservation prévues au § 1^{er} et, d'autre part, les données d'enregistrement et d'embarquement mentionnées au § 2.

Art. 10

Les données des passagers ne peuvent en aucun cas avoir trait à l'origine raciale ou ethnique de l'intéressé, ni à ses convictions religieuses ou philosophiques, ses opinions politiques, son appartenance à une organisation syndicale, sa santé, sa vie sexuelle ou son orientation sexuelle. Les données doivent en revanche comporter des informations détaillées sur la réservation effectuée par le passager et sur son itinéraire, qui permettront aux instances compétentes de déterminer quels passagers sont susceptibles de constituer un risque pour la sécurité.

Art. 11

Les listes de données relatives aux passagers sont limitées à ce qui est strictement nécessaire pour répondre aux exigences légitimes des autorités compétentes dans le cadre des objectifs fixés dans la loi. Les autres données que celles énoncées aux articles 9 et 10 de la présente loi ne sont pas collectées et sont effacées immédiatement.

CHAPITRE 7

L'Unité d'information des passagers

Art. 12

L'article 12 crée l'Unité d'information des passagers (UIP) au sein du Service Public Fédéral Intérieur.

Art. 13

L'article 13 détermine les missions de l'UIP

Deze eenheid speelt een centrale rol, aangezien ze voornamelijk belast is met het verzamelen van de passagiersgegevens bij de vervoerders en reisoperatoren en met het uitvoeren van de verwerkingen. Ze is eveneens verantwoordelijk voor het beheer van de passagiersgegevensbank.

Art. 14

Artikel 14 bepaalt de samenstelling van de PIE

Het Belgisch model is gebaseerd op een concept van multidisciplinaire eenheid, samengesteld uit een leidend ambtenaar die een leidinggevende functie vervult, alsook uit administratieve leden en gedetacheerde leden afkomstig uit de bevoegde diensten.

De PIE is samengesteld uit:

— een leidend ambtenaar, bijgestaan door een ondersteuningsdienst, die binnen de FOD Binnenlandse Zaken verantwoordelijk zal zijn voor het beheer van de gegevensbank, het naleven van de verplichtingen van de vervoerders en reisoperatoren, de rapportering, het afsluiten van protocollen met de bevoegde diensten en het naleven van de verwerkingsvoorwaarden. De ondersteunende dienst zal met name worden samengesteld uit analisten, juristen, ICT-experten, een functionaris voor de gegevensbescherming en administratieve ondersteuning.

— gedetacheerde leden die afkomstig zijn uit de bevoegde diensten die limitatief zijn opgesomd in punt 2 van § 1, namelijk de politiediensten, de inlichtingendiensten en de Douane. De precieze doelen vormen op zich de eerste beperking. Op het niveau van de diensten van de geïntegreerde politie spreekt het bijvoorbeeld voor zich dat een wijkagent bij de lokale politie nooit kennis zal kunnen nemen van de passagiersgegevens, aangezien de doelen niet tot zijn opdrachten behoren.

De detachering van de bevoegde diensten heeft tot doel enige graad van expertise te garanderen, maar sluit geenszins uit dat er tussen de bevoegde diensten akkoorden worden gesloten met het oog op de onderlinge afstemming van de detacheringen.

Paragraaf 2 verzekert een optimale samenwerking tussen de passagiersinformatie eenheid, de bevoegde dienst en het gedetacheerde lid in de PIE door middel van een protocol dat met elk van de bevoegde diensten wordt afgesloten.

Cette Unité joue un rôle central puisqu'elle est chargée principalement de collecter les données des passagers auprès des transporteurs et opérateurs de voyage, d'assurer la réalisation des traitements. Elle est également responsable de la gestion de la banque de données des passagers.

Art. 14

L'article 14 détermine la composition de l'UIP

Le modèle belge repose sur un concept d'unité multidisciplinaire composée d'un fonctionnaire dirigeant assurant une mission de direction, de membres administratifs et de membres détachés issus des services compétents.

L'UIP sera composé:

— d'un fonctionnaire dirigeant, assisté par un service d'appui, qui au sein du SPF Intérieur sera responsable notamment de la gestion de la banque de données, du respect des obligations des transporteurs et opérateurs de voyage, du rapportage, de la conclusion de protocoles avec les services compétents et du respect des conditions de traitement. Le service d'appui sera notamment composé d'analystes, juristes, experts ICT et du délégué à la protection des données, qui disposeront des habilitations de sécurité nécessaires.

— de membres détachés issus des services compétents limitativement énumérés par le point 2 du § 1^{er}, à savoir: les services de police, les services de renseignement et la Douane. Les finalités précises constituent en tant que telles la première limitation. Par exemple, au niveau des services de la police intégrée, il est évident qu'un agent de quartier au sein d'une police locale ne pourra jamais prendre connaissance des données des passagers dès lors que les finalités ne rentrent pas dans ses missions.

Le détachement des services compétents a pour objectif de garantir un certain degré d'expertise mais n'exclut d'aucune façon des accords entre ceux-ci afin de mutualiser les détachements.

Le § 2 assure une coopération optimale entre l'Unité d'information des passagers, les services compétents et les membres détachés dans l'UIP par un protocole conclu avec chacun des services concernés.

Paragraaf 3. De veiligheidsvoorzieningen van de PIE en de connecties naar de bevoegde diensten voor het verzenden van de automatische hits, moeten gehomologeerd worden door de Nationale Veiligheidsoverheid.

Paragraaf 4 bepaalt bovendien dat de Koning binnen deze diensten zelf zal moeten bepalen welke eenheden of directies bevoegd zullen zijn om de passagiersgegevens te verwerken, gelet op hun specifieke opdrachten in verband met de doelen. De regels met betrekking tot de organisatie van de PIE zullen onder andere voorzien dat, minstens voor de inlichtingendiensten, de identiteit van de leden van de PIE of van zij die in contact kwamen met de PIE beschermd wordt via identificatiecodes, bijvoorbeeld voor wat betreft de oplijsting.

De gedetacheerde leden zullen deel uitmaken van de PIE en hebben in dit opzicht de opdracht om de passagiersgegevensbank te raadplegen ten bate van hun dienst. Deze gedetacheerde leden zullen toegang hebben tot de gegevensbank op basis van individuele toegangsprofielen. Zij zullen onder het functioneel gezag van de leidend ambtenaar, nagaan of aan de wettelijke raadplegingsvoorwaarden is voldaan (bijvoorbeeld de lijst 90ter, toegangstermijnen, apostille,...).

Het voorgestelde model geeft de garantie dat de passagiersgegevensbank niet wordt beheerd door de bevoegde diensten, maar door een dienst binnen de FOD Binnenlandse Zaken. De bevoegde diensten zullen dan ook geen toegang hebben tot de massa aan passagiersinformatie, maar kunnen de informatie enkel opzoeken op basis van zoekopdrachten via hun gedetacheerde leden.

Voor alle raadplegingsmodaliteiten geldt op technisch vlak een eenvormig verwerkingsprincipe: op basis van een correlatie met een operationeel risicoprofiel of database of op basis van een gericht verzoek ingediend door een bevoegde dienst, worden "hits" gegenereerd ten aanzien van een unieke PNR-record. Deze hit is enkel zichtbaar voor de desbetreffende dienst. Elke hit moet manueel gevalideerd worden door het gedetacheerde lid van de desbetreffende bevoegde dienst om te worden omgezet in een "match".

Zodra een positieve overeenstemming gevalideerd is, wordt automatisch een encryptiecode gegenereerd, die zal worden gekruist met de codes van alle bevoegde diensten. Indien twee codes overeenkomen, worden twee of meerdere betrokken diensten op de hoogte gebracht dat er gedeelde positieve overeenstemmingen bestaan voor deze unieke PNR-record. Deze diensten dienen dan een nuttig gevolg te geven binnen een gepaste termijn.

§ 3. Les dispositifs de sécurité de l'UIP et les connexions vers les services compétents pour l'envoie des correspondances positives automatiques sont approuvés par l'Autorité Nationale de Sécurité.

En outre, le § 4 prévoit que le Roi devra déterminer au sein même de ces services, quelles unités ou directions auront compétence pour traiter les données des passagers au regard de leurs missions spécifiques en lien avec les finalités. Les règles relatives à l'organisation de la UIP prévoiront notamment que, au moins pour les services de renseignement, l'identité des membres de ceux-ci membres de l'UIP ou qui sont en contact avec l'UIP soit protégée via des codes d'identification, par exemple pour ce qui concerne la journalisation.

Les membres détachés feront partie de l'UIP et auront à ce titre, la mission d'interroger la banque de données des passagers au profit de leur service. Ces membres détachés auront accès à la banque de données sur la base de profils individuels d'accès. Ceux-ci vérifieront, sous l'autorité fonctionnelle du fonctionnaire dirigeant, si les conditions légales de consultation sont remplies (par exemple liste 90ter, délais d'accès, apostille,...).

Le modèle proposé offre la garantie que la banque de données des passagers n'est pas gérée par les services compétents mais par un service au sein du SPF Intérieur. Les services compétents n'auront dès lors pas accès à la masse d'informations des passagers mais pourront l'interroger uniquement sur la base de requêtes par le biais de leurs membres détachés.

Sur le plan technique, pour toutes les modalités de consultation, un principe uniforme de traitement est applicable: sur la base d'une corrélation avec un profil de risque opérationnel ou avec une banque de données ou sur la base d'une requête ponctuelle introduite par un service compétent, des "hits" sont générés à l'égard d'une entrée PNR unique. Ce hit est uniquement visible pour le service en question. Chaque hit doit être validé manuellement par le membre détaché issu du service compétent concerné pour être traduit dans un "match".

Dès qu'une correspondance positive est validée, un code d'encryptions est automatiquement généré qui sera croisé, , aux codes de tous les services compétents. Si les deux codes coïncident, deux ou plusieurs services sont informés que des "correspondances positives" existent pour cette unique entrée PNR. Ces services doivent assurer le suivi utile dans un délai approprié.

De analyseregels en/of zoekopdrachten die de bevoegde diensten gebruiken om de databank te raadplegen, de gegenereerde rapporten en de resultaten van de raadplegingen en rapporten worden enkel toegankelijk gesteld voor deze welbepaalde dienst.

HOOFDSTUK 8

De passagiersgegevensbank

Art. 15

De eerste paragraaf voorziet in de oprichting van de Passagiersgegevensbank. Om de in artikel 9 bedoelde passagiersgegevens te verwerken en te analyseren, is het immers noodzakelijk deze in een specifieke gegevensbank te verwerken, om ze te kunnen structureren, exploiteren en vernietigen na een bepaalde termijn.

Aangezien het ultieme doel van de gegevensverwerking erin bestaat de veiligheid van de burgers te verzekeren, wordt de gegevensbank beheerd door de FOD Binnenlandse Zaken. De leidend ambtenaar wordt aangewezen als verantwoordelijke voor de verwerking van deze gegevensbank zoals bedoeld in artikel 1, § 4 van de Wet tot bescherming van persoonsgegevens. Hij zal bijgevolg in het door de wet bepaalde kader verantwoordelijk zijn voor het opstellen en de opvolging van de strategische plannen voor de verwerking van de gegevens en zal de nodige middelen bepalen om zijn strategische doelstellingen te bereiken.

De § 3 bepaalt dat er een recht op rechtstreekse toegang en rechtzetting van de passagiersgegevens in de passagiersgegevensbank wordt toegekend aan de passagiers overeenkomstig de artikelen 10 en 12 van de wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Wat de positieve overeenstemmingen of het resultaat van de gerichte opzoeken betreft, blijft het recht onrechtstreeks, overeenkomstig artikel 3, § 5 van de privacywet. Wanneer een burger zijn recht van directe toegang uitoefent, geeft de PIE nooit een indicatie, zelfs niet indirect, omtrent de vraag om te weten of de persoon al dan niet onderwerp uitmaakt van een hit of al dan niet opgenomen is in de lijst die door de PIE gebruikt worden om hits te genereren.

De § 4 van artikel 15 bepaalt dat de verwerkingen van de passagiersgegevens uitgevoerd volgens de wet onderworpen worden aan de wet bescherming van de persoonlijke levenssfeer en dit met betrekking tot de verwerking van de gegevens met een persoonlijk karakter. De tweede zin van de § 4 verwijst naar de bevoegdheden die de Privacycommissie uitoefent zoals voorzien in de wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

Les règles d'analyse et/ou les requêtes que les services compétents utilisent pour consulter la banque de données, les rapports générés et les résultats des consultations et des rapports sont uniquement rendus accessibles pour ce service déterminé.

CHAPITRE 8

La banque de données des passagers

Art. 15

Le premier paragraphe prévoit la création d'une Banque de données des passagers. En effet, pour traiter et analyser les données des passagers visées à l'article 9, il est nécessaire de les traiter dans une banque de données spécifique, afin de pouvoir les structurer, les exploiter et les détruire après un délai déterminé.

Etant donné que le but ultime du traitement des données consiste à assurer la sécurité des citoyens, la banque de données est gérée par le SPF Intérieur. Le fonctionnaire dirigeant est désigné comme responsable du traitement de cette banque de données tel que visé à l'article 1^{er}, § 4 de la Loi sur la Protection des données à caractère personnel. Il sera par conséquent responsable, dans le cadre établi par la loi, de la rédaction et du suivi des plans stratégiques pour le traitement des données et déterminera les moyens nécessaires pour atteindre ses objectifs stratégiques.

Le § 3 prévoit qu'un droit d'accès direct et de rectification est reconnu au passager, selon les articles 10 et 12 de la loi relative à la protection de la vie privée, en ce qui concerne les données des passagers figurant dans la banque de données des passagers. En ce qui concerne les correspondances positives ou le résultat des recherches ponctuelles, le droit reste indirect conformément à l'article 3, § 5 de la loi sur la protection de la vie privée. Lorsqu'un citoyen exerce son droit d'accès direct, la PIU ne donne jamais d'indication, même indirectement, sur la question de savoir si la personne a fait ou n'a pas fait l'objet d'un hit ou est reprise ou non sur des listes de personnes utilisées par la PIU pour permettre les hits.

Le § 4 prévoit que les traitements des données des passagers effectués en vertu de la présente loi sont soumis à la loi relative à la protection de la vie privée et ceci à l'égard des traitements de données à caractère personnel. La deuxième phrase du § 4 réfère aux compétences que la Commission de la vie privée exerce comme prévues dans la loi relative à la protection de la vie privée. Ces compétences n'affectent pas les

Deze bevoegdheden gelden onverlet de bevoegdheden van het Controleorgaan op de positionele informatie.

Art. 16

Artikel 16 bepaalt de doelen en de verwerkingen waarvoor de passagiersgegevensbank door de PIE zal mogen worden gebruikt.

Art. 17

Artikel 17 verplicht het afsluiten van een protocol tussen de leidend ambtenaar van de PIE en de bevoegde diensten teneinde voldoende garanties te bieden wat de (technische) beveiligings- en toegangsregels met betrekking tot de passagiersgegevensbank betreft.

HOOFDSTUK 9

Bewaartermijnen

Art. 18

Artikel 18 bepaalt de bewaartijd voor de gegevens in de passagiersgegevensbank.

Overeenkomstig artikel 4, 4° van de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens, worden de persoonsgegevens bewaard onder een vorm die toelaat de betrokken personen te identificeren gedurende een termijn die niet langer is dan deze die noodzakelijk is om de doelstellingen waarvoor ze werden verzameld of waarvoor ze later worden verwerkt, te verwezenlijken.

Daarom worden de gegevens van het bestand met reisgegevens, zoals bedoeld in artikel 9, bewaard gedurende een maximale termijn van 5 jaar voor het voorkomen, opsporen, onderzoeken en vervolgen van terroristische misdrijven en ernstige criminaliteit, alsook voor de bescherming van de fundamentele belangen van de staat, en vervolgens worden ze definitief gewist uit de Passagiersgegevensbank. Na afloop van deze termijn worden ze vernietigd.

Deze termijn van maximum 5 jaar moet het mogelijk maken om de noodzakelijke analyses en verificaties uit te voeren met het oog op het ontdekken van nieuwe fenomenen of het opsporen van nieuwe tendensen die verbonden zijn aan de doelen van de wet, om de bestaande risicoprofielen aan te passen of nieuwe risicoprofielen te

compétences de l'Organe de contrôle d'information policière.

Art. 16

L'article 16 détermine les finalités et les traitements pour lesquels la banque de données passagers pourra être utilisée par l'UIP.

Art. 17

L'article 17 impose la conclusion d'un protocole entre le fonctionnaire dirigeant de l'UIP et les services compétents afin d'offrir suffisamment de garanties concernant les modalités (techniques) de sécurisation et d'accès relative à la banque de données des passagers.

CHAPITRE 9

Des délais de conservation

Art. 18

L'article 18 précise le délai de conservation des données dans la banque de données passagers.

Conformément à l'article 4, 4° de la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée eu égard au traitement des données à caractère personnel, les données à caractère personnel sont conservées sous une forme qui permet d'identifier les personnes concernées pendant un délai qui n'excède pas celui qui est nécessaire pour concrétiser les objectifs pour lesquels ils ont été collectés ou pour lesquels ils seront ultérieurement traités.

C'est pourquoi les données du fichier des données de voyage telles que visées à l'article 9 sont conservées pendant un délai maximal de 5 ans pour la prévention, la recherche, l'examen et la poursuite des infractions terroristes et de la criminalité grave ainsi que pour la protection des intérêts fondamentaux de l'État et ensuite définitivement supprimées de la Banque de données passagers. À l'issue de ce délai, elles sont détruites.

Ce délai de 5 ans maximum doit permettre d'exécuter les analyses et vérifications nécessaires en vue de la découverte de nouveaux phénomènes ou de la recherche de nouvelles tendances liées aux finalités, d'adapter ou de déterminer de nouveaux profils de risque et, le cas échéant, de recueillir des preuves,

bepalen, en om desgevallend bewijzen te verzamelen, eventuele mededaders of medeplichtigen te vinden en criminale netwerken te ontmantelen.

Art. 19

De gegevenselementen die kunnen dienen om de passagier op wie de gegevens betrekking hebben, rechtstreeks te identificeren, worden 6 maanden na de registratie ervan afgeschermd.

Art. 20

Na 6 maanden kunnen de passagiersgegevens enkel nog volledig zichtbaar worden gemaakt wanneer er redelijke motieven bestaan om te denken dat ze noodzakelijk zijn voor de toepassing van artikel 27 en enkel onder de voorwaarden bepaald in artikel 27.

Deze verwerkingswijze sluit dus het doel verbonden aan het toezien op fenomenen van bestuurlijke politie en leden van een groepering zoals bepaald in artikel 8, § 1, punt 3, uit.

De toelating van de procureur des Konings is noodzakelijk.

Art. 21

Na 5 jaar worden de passagiersgegevens definitief uit de gegevensbank gewist. Wanneer specifieke gegevens werden doorgegeven en worden gebruikt in het kader van bijzondere gevallen, zoals voor onderzoeken, vervolgingen of strafuitvoeringen, zijn op het bewaren van deze gegevens de bijzondere regels ter zake van toepassing.

Artikel 21 bepaalt verder dat het resultaat van de voorafgaande beoordeling door de PIE enkel bewaard wordt voor de tijd noodzakelijk om de bevoegde diensten te informeren en andere PIE's van de andere lidstaten van de Europese Unie te informeren over het bestaan van een positieve overeenstemming.

Tenslotte voorziet artikel 21 dat, wanneer, ten gevolge van een individueel heronderzoek, het resultaat van de verwerking negatief blijkt te zijn, dit niettemin kan worden bewaard zolang de basisgegevens niet gewist werden op basis van artikel 18, om foutieve positieve overeenstemmingen te vermijden.

de trouver d'éventuels co-auteurs ou complices et de démanteler des réseaux criminels.

Art. 19

6 mois après leur enregistrement, les éléments d'information pouvant servir à identifier directement le passager auquel se rapportent les données sont masqués.

Art. 20

Après 6 mois, les données passagers peuvent encore être rendue visibles dans leur intégralité uniquement lorsqu'il existe des motifs raisonnables de penser qu'elles sont nécessaires aux fins de l'article 27 et uniquement dans les conditions prévues à l'article 27.

Ce mode de traitement exclut donc la finalité celle liée au suivi des phénomènes de police administrative et des membres d'un groupement telle que prévue à l'article 8, § 1^{er}, point 3.

L'autorisation du procureur du Roi est nécessaire.

Art. 21

Après 5 ans, les données des passagers sont effacées de la banque de données de manière définitive. Lorsque des données spécifiques ont été transférées et sont utilisées dans le cadre de cas particuliers, comme à des fins d'enquêtes, de poursuites ou d'exécution des peines, auquel cas la conservation de ces données obéit aux règles particulières en la matière.

Article 21 stipule encore que le résultat de l'évaluation préalable n'est conservé par l'UIP que le temps nécessaire pour informer les autorités compétentes et pour informer les UIP des autres États membres de l'Union européenne de l'existence d'une correspondance positive.

Finalement l'article 21 prévoit que, lorsque, à la suite du réexamen individuel, le résultat du traitement s'est révélé négatif, il peut néanmoins être archivé tant que les données de base n'ont pas été effacées au titre de l'article 18, de manière à éviter de fausses correspondances positives.

Art. 22

Opdat de leidend ambtenaar en de functionaris voor de gegevensbescherming hun taken inzake beheer en controle kunnen uitoefenen, is het noodzakelijk dat er wordt voorzien in hun toegang tot de passagiersgegevensbank.

Art. 23

Artikel 23 voorziet in de verplichting om een mechanisme in plaats te stellen dat toelaat de uitgevoerde gegevensverwerkingen op te sporen, opdat het identificeerbaar is welke persoon op welk moment welke gegevens heeft geraadpleegd en met welke doel.

§ 2. Met de verwerkingsactiviteiten wordt bedoeld: het verzamelen, raadplegen, meedelen en wissen. Verder omvatten deze registraties inzake raadpleging en mededeling met name informatie over het doel, de datum en het tijdstip van raadpleging, en voor zover mogelijk de identiteit van het lid van de PIE die de PNR-gegevens heeft geraadpleegd of medegedeeld, alsook de identiteit van de ontvanger. De registraties worden uitsluitend gebruikt voor verificatie, interne controle, de integriteit en beveiliging van gegevens te waarborgen, of voor controle in het kader van toezicht. De PIE stelt op verzoek alle registraties ter beschikking van de nationale toezichthoudende autoriteit.

Voor zover deze registraties de identiteit van de leden van de PIE omvat, wordt dit document ge-classifieerd conform de bepalingen van de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen. Dit met het oog op de bescherming van de personen die opzoeken doen wanneer deze later in andere (discrete) functies terechtkomen.

HOOFDSTUK 10

De gegevensverwerking

De verwerking van de in deze wet bedoelde persoonsgegevens gebeurt overeenkomstig de wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

Art. 22

Afin de permettre au fonctionnaire dirigeant et au préposé à la protection des données d'exercer leurs missions de gestion et de contrôle, il est nécessaire de prévoir un accès à la banque de données des passagers.

Art. 23

L'article 23 prévoit l'obligation de mettre en place un mécanisme permettant le traçage des traitements de données effectué afin qu'il soit possible d'identifier la personne qui a consulté des données, les données consultées, le moment et la finalité de cette consultation.

§ 2. L'UIP tient des registres pour les opérations de traitement suivantes: la collecte, la consultation, la communication et l'effacement. Les registres des opérations de consultation et de communication indiquent, en particulier, la finalité, la date et l'heure de ces opérations, et dans la mesure du possible, l'identité du membre de l'UIP qui a consulté ou communiqué les données PNR et l'identité des destinataires de ces données. Les registres ne seront utilisés qu'à des fins de vérification et d'autocontrôle, de garantie de l'intégrité et la sécurité des données, ou d'audit. L'UIP met les registres à la disposition de l'autorités de contrôle nationale[autorité].

Dans la mesure où ils mentionnent l'identité des membres de l'UIP, ces documents sont classifiés conformément aux dispositions de la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité. Ceci afin d'assurer la protection des personnes qui effectuent des recherches lorsque elles exercent ou peuvent exercer à l'avenir des fonctions secrètes.

CHAPITRE 10

Le traitement des données

Le traitement des données à caractère personnel visé dans cette loi s'effectue conformément à la loi relative à la protection de la vie privée.

Afdeling 1

De verwerking van passagiersgegevens in het kader van de voorafgaande beoordeling van de passagiers

Art. 24

Artikel 24 betreft de voorafgaande beoordeling (pre-screening) van het risico dat de passagiers vormen. Het is de bedoeling de potentiële dreiging te beoordelen en te bepalen welke passagiers belangrijk zijn voor de uitoefening van hun opdrachten of bijvoorbeeld een te nemen maatregel vereisen (uitvoering van een aanhoudingsmandaat, fouillering, ...).

Deze voorafgaande beoordeling wordt toegepast vóór de aankomst, de doorreis of het vertrek op het nationaal grondgebied.

Paragraaf 2 betreft het doel van de gerechtelijke opdrachten van de politiediensten en de douane (doel 1,5) en de opdrachten van de inlichtingendiensten (doel 4). De beoordeling is gebaseerd op twee factoren: de correlatie met de gegevensbanken en de correlatie met de door de PIE vooraf bepaalde criteria.

— **De correlatie met de gegevensbanken**

De eerste factor bestaat uit het zoeken naar positieve overeenstemmingen door middel van verbanden van passagiersgegevens met de gegevens verwerkt in de gegevensbanken die door de bevoegde diensten worden beheerd. Dit maakt het bijvoorbeeld mogelijk om te beoordelen of een persoon een hoge gevraagdheidsgraad heeft, omdat hij is bekend in een positionele gegevensbank in het kader van een terroristisch dossier en waarvoor uit de analyse van zijn passagiersgegevens blijkt dat hij zich regelmatig naar landen begeeft die trainingskampen voor terroristen hebben of naar landen om door te reizen naar dergelijke plaatsen. Het kan bijvoorbeeld ook gaan om een persoon over wie beschikbare inlichtingen bij de inlichtingendiensten aangeven dat hij een gijzeling zou voorbereiden en dat hij zich, op basis van de vervoersgegevens, naar een land begeeft waarvan de inlichtingendiensten, op basis van de ontvangen inlichtingen, weten dat deze persoon er zou kunnen rekruteren om zijn plannen tot uitvoering te brengen. Hoe meer positieve overeenstemmingen bovendien ontdekt worden door verschillende diensten voor één en dezelfde persoon, hoe waarschijnlijker de reële dreiging.

De positieve overeenstemming kan eveneens het nemen van een maatregel vergen op bevel van de

Section 1^{re}

Le traitement des données de passagers dans le cadre de l'évaluation préalable des passagers

Art. 24

L'article 24 concerne l'évaluation (pré-screening) du risque représenté par les passagers. Il s'agit d'évaluer la menace potentielle et de déterminer quels passagers présentent un intérêt pour l'exercice de leurs missions ou par exemple nécessitent une mesure à prendre (exécution d'un mandat d'arrêt, fouille,...).

Cette évaluation préalable s'applique avant l'arrivée, le transit ou le départ du territoire national.

Le § 2 concerne la finalité des missions judiciaires des services de police et des douanes (finalités 1,5) et de celles des services de renseignements (finalité 4), l'évaluation repose sur deux axes: la corrélation avec les banques de données et la corrélation avec des critères préétablis par l'UIP.

— **La corrélation avec les banques de données**

Le premier axe consiste en la recherche de correspondances positives par le biais de corrélations des données de passagers avec les données traitées dans les banques de données gérées par les services compétents. Cela permet par exemple d'évaluer si une personne présente un degré élevé de dangerosité, car elle est connue dans une banque de données policière dans le cadre d'un dossier terroriste et pour laquelle il appert de l'analyse de ses données passager, que cette dernière se rend régulièrement dans des pays abritant des camps d'entraînement pour terroristes ou dans des pays de transit vers de tels lieux. Il peut par exemple s'agir également d'une personne à propos de laquelle des renseignements disponibles auprès des services de renseignements indiquent qu'elle préparerait une prise d'otage et qu'elle se rend, sur la base des données de transport, dans un pays dont les services de renseignements savent, sur base des informations reçues, que cette personne pourrait y recruter afin de mettre ses plans à exécution. En outre, plus les correspondances positives découvertes par plusieurs services sont nombreuses pour une seule et même personne, plus la probabilité de menace est réelle.

La correspondance positive peut également requérir la prise d'une mesure sur ordre des autorités judiciaires,

gerechtelijke overheden, zoals het uitvoeren van een aanhoudingsbevel ten aanzien van een persoon die klaar staat om België te verlaten.

De positieve overeenstemming kan eveneens blijken uit een verband met internationale gegevensbanken, zoals SIS II, Interpol (SLTD).

Het is natuurlijk niet de bedoeling om alle gegevensbanken van de diensten te linken met de passagiersgegevensbank, maar wel om de correlaties met de gegevensbanken die rechtstreeks verband houden met de door de wet bepaalde doelen, technisch te beperken.

Wat bijvoorbeeld de Algemene Nationale Gegevensbank beheerd door de Federale Politie betreft, zal de correlatie gebeuren op basis van een extractie van gegevens uit deze gegevensbank overeenkomstig de doelen van de wet. Bijvoorbeeld, enkel een persoon tegen wie er een te nemen maatregel bestaat in het kader van een terroristisch misdrijf of een misdrijf bepaald in artikel 90ter, § 2, 1^obis, 1^oter, 1^o quater, 1^o quinquies, 1^o octies, 4^o, 5^o, 6^o, 7^o, 7^obis, 7^oter, 8^o, 9^o, 10^o, 10^obis, 10^oter, 11^o, 13^o, 13^obis, 14^o, 16^o, 17^o, 18^o, 19^o en § 3 van het Wetboek van Strafvordering, zal kunnen worden opgenomen in deze extractie.

Deze correlatie zal eveneens moeten worden gemaakt via lijsten van personen die specifiek zijn opgesteld door de bevoegde diensten voor dit doel. Overeenkomstig de wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer en meer in het bijzonder artikel 4, § 1, 4^o, zullen deze lijsten regelmatig moeten worden bijgewerkt.

— Het gebruik van vooraf bepaalde criteria

De tweede factor bestaat uit het zoeken naar positieve overeenstemmingen via (één of meerdere) door de PIE vooraf bepaalde criteria die worden toegepast op de passagiersgegevens. Deze criteria bestaan uit één of meerdere objectieve indicatoren waaruit kan worden afgeleid dat de personen die er het voorwerp van uitmaken, een specifiek risicogedrag vertonen, dat een dreiging kan vormen in het licht van de doelen in artikel 8, § 1, punten 1, 4 en 5, van de wet.

In deze criteria kunnen bijvoorbeeld bepaalde specifieke reserverings- of reisgedragingen worden opgenomen.

Het gebruik van deze criteria biedt het voordeel dat risicotolle passagiersprofielen tevoorschijn kunnen treden, die niet noodzakelijkerwijze zijn gekend of opgenomen in de gegevensbanken van de diensten.

telle que l'exécution d'un mandat d'arrêt d'une personne qui s'apprête à quitter la Belgique.

La correspondance positive peut également ressortir d'une corrélation avec des banques de données internationales telles que SIS II, Interpol (SLTD).

L'objectif n'est naturellement pas de lier l'ensemble des banques de données des services avec la banque de données des passagers mais bien de limiter techniquement les corrélations avec les banques de données en relation directe avec les finalités telles que déterminées par la loi.

En ce qui concerne par exemple la Banque Nationale Générale gérée par la Police fédérale, la corrélation sera opérée sur la base d'une extraction de données de cette banque de données conformément aux finalités de la loi. Par exemple, seule une personne à l'égard de laquelle il existe une mesure à prendre dans le cadre d'une infraction terroriste ou dans le cadre d'une infraction prévue à l'article 90ter, § 2, 1^obis, 1^oter, 1^o quater, 1^o quinquies, 1^o octies, 4^o, 5^o, 6^o, 7^o, 7^obis, 7^oter, 8^o, 9^o, 10^o, 10^obis, 10^oter, 11^o, 13^o, 13^obis, 14^o, 16^o, 17^o, 18^o, 19^o et § 3 du Code d'instruction criminelle pourra figurer dans cette extraction.

Cette corrélation pourra également se faire via des listes de personnes élaborées spécifiquement par les services compétents à cette fin. Conformément à la loi sur la protection de la vie privée et plus particulièrement, à son article 4, § 1^{er}, 4^o, ces listes devront être mises à jour régulièrement.

— L'utilisation de critères préétablis

Le deuxième axe consiste en la recherche de correspondances positives par le biais de critères préétablis par l'UIP (un ou plusieurs) appliqués aux données des passagers. Ces critères sont composés d'un ou de plusieurs indicateurs objectifs sur la base desquels il peut être déduit que les personnes qui en font l'objet, présentent un comportement à risque spécifique susceptible de constituer une menace au regard des finalités à l'article 8, § 1^{er}, points 1, 4 et 5, de la loi.

Ces critères peuvent intégrer, par exemple, certains comportements spécifiques en matière de réservation ou de voyage.

Leur utilisation présente l'avantage de pouvoir faire émerger des profils de passagers à risque qui ne sont pas nécessairement connus ou mentionnés dans les banques de données des services.

Deze criteria kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op een bepaald land van bestemming of vertrek, in combinatie met bepaalde reisgegevens, zoals de betaalmethode en de datum van reservering.

Paragraaf 3 van artikel 24 betreft de voorafgaande beoordeling in het kader van het doel met betrekking tot het toeziен op fenomenen van bestuurlijke politie en groeperingen die verbonden zijn met gewelddadige radicalisering.

Dit doel is aan veel strengere voorwaarden onderworpen dan de andere doelen. De voorafgaande beoordeling in dit kader kan zich enkel baseren op een correlatie met de gegevensbanken van de politiediensten. Er kan geen enkel vooraf bepaald criterium worden toegepast. Deze beperkende voorwaarden zijn gewettigd door het feit dat de verwerking meestal is gelinkt aan het eventueel onmiddellijk nemen van een maatregel om de openbare orde te waarborgen. Het is bijvoorbeeld noodzakelijk dat de diensten worden ingelicht over de komst op ons grondgebied van een persoon die opgenomen is op de lijst van een op te volgen groepering. We herinneren er in dit verband aan dat het opstellen van deze lijsten aan strikte voorwaarden is onderworpen en dat enkel de personen die een ernstige dreiging vormen voor de openbare orde in verband met gewelddadige radicalisering, hierin zijn opgenomen. Het louter deelnemen aan bijvoorbeeld een antiglobalistische betoging vormt geen afdoend criterium.

De positieve overeenstemming moet in elk geval worden gevalideerd door de PIE Immers, om de volstrekte naleving van het recht op de bescherming van persoonsgegevens, en meer bepaald van artikel 12bis van de privacywet en het recht op non-discriminatie, te waarborgen, mag geen enkele beslissing met juridische gevolgen worden genomen voor een persoon of die deze persoon ernstig nadeel kan berokkenen, op de loutere basis van de geautomatiseerde verwerking van de gegevens van het bestand met informatie over zijn reis. Daarom moet de menselijke beoordeling steeds voorafgaan aan elke bindende beslissing voor de betrokken persoon.

Deze validatie moet gebeuren binnen de 24 uur teneinde het recht op toegang tot de passagiersgegevensbank te openen.

§ 5. Na deze validatie van de positieve overeenstemming komt het aan de diensten die aan de basis liggen van de positieve overeenstemming toe om een nuttige actie te nemen binnen een passende termijn. Een nuttige actie kan een actieve interventie (fouille, arrestatie, ...) betekenen, maar kan even goed een beslissing zijn

Ces critères peuvent concerner, par exemple, un pays de destination ou de départ, combiné à certaines informations sur le voyage telles que le mode de paiement et la date de réservation.

Le § 3 de l'article 24 concerne l'évaluation préalable dans le cadre de la finalité relative au suivi des phénomènes de police administrative et des groupements liés à la radicalisation violente.

Cette finalité est soumise à des conditions beaucoup plus restrictives que les autres finalités. L'évaluation préalable dans ce cadre ne peut se baser que sur une corrélation avec les banques de données des services de police. Aucun critère préétabli ne peut être appliqué. Ces conditions limitatives se justifient par le fait que le traitement est généralement lié à l'éventuelle prise de mesure immédiate pour assurer l'ordre public. Il est par exemple indispensable que les services soient informés de la venue sur notre territoire d'une personne figurant sur la liste d'un groupement à suivre. On rappellera à ce sujet que l'établissement de ces listes est soumis à des conditions strictes et que seules les personnes présentant une menace grave pour l'ordre public en lien avec la radicalisation violente s'y retrouvent. La simple participation à une manifestation par exemple antimondialiste ne constitue pas un critère suffisant.

La correspondance positive doit dans tous les cas être validée par l'UIP. En effet, pour assurer le respect total du droit à la protection des données personnelles, et plus précisément de l'article 12bis de la loi sur la vie privée et le droit à la non-discrimination, aucune décision aux conséquences juridiques pour une personne ou susceptible de la préjudicier gravement ne peut être prise, sur la simple base du traitement automatisé des données du fichier contenant des informations sur son voyage. C'est pourquoi l'évaluation humaine précédera toujours toute décision contraignante pour la personne concernée.

Cette validation doit intervenir dans les 24 heures afin d'ouvrir le droit d'accès à la banque de données des passagers.

§ 5. Après la validation de la correspondance positive, les services qui sont à l'origine de cette correspondance assurent le suivi utile dans un délai approprié. Un suivi utile pourrait signifier une intervention active (fouille, arrestation ...), mais il peut aussi s'agir de n'entreprendre provisoirement aucune intervention active. Cette

om voorlopig geen actieve interventie te ondernemen. Deze operationele beoordeling komt volledig aan de bevoegde diensten toe.

Art. 25

Artikel 25 bepaalt de derde wijze voor de verwerking van de gegevens: de PIE verwerkt de passagiersgegevens om de bestaande criteria bij te werken of om nieuwe criteria te bepalen, die gebruikt moeten worden tijdens de voorafgaande beoordelingen van de passagiers, teneinde de beoordeling te objectiveren en bijgevolg een strikte selectie van enkel de risicopassagiers uit te voeren.

Aangezien de verwerking van de passagiersgegevens een inmenging in hun privéleven inhoudt, zal de garantie op een objectivering van de vooraf bepaalde criteria het eveneens mogelijk maken om het toereikende, ter zake dienende en niet bovenmatige karakter van de inmenging in het privéleven te waarborgen.

De vooraf bepaalde criteria moeten doelgericht, evenredig en specifiek zijn. Bovendien mogen criteria niet gericht zijn op de identificatie van één individu. Daarom wordt gesteld dat deze niet nominatief zijn.

Ze mogen onder geen beding gebaseerd zijn op gegevens die het ras, de etnische afstamming, de religieuze, levensbeschouwelijke of politieke overtuiging, het vakbondslidmaatschap, de gezondheid, het seksleven of de seksuele geaardheid van de betrokkenen onthullen.

Art. 26

De voorafgaande beoordeling in het kader van het doel met betrekking tot het toezien op fenomenen van bestuurlijke politie en groeperingen die verbonden zijn met gewelddadige radicalisering, is aan veel strengere voorwaarden onderworpen dan de andere doelen:

- ze kan zich enkel baseren op een correlatie met de gegevensbanken van de politiediensten;
- Enkel de gegevens bedoeld in artikel 9, § 1, 18° van de wet zijn toegankelijk.

Voor de voorafgaande beoordeling in het kader van de andere doelen is de toegang tot alle in artikel 9 opgesomde passagiersgegevens toegelaten.

appréciation opérationnelle appartient pleinement aux services compétents.

Art. 25

L'Article 25 détermine le troisième mode de traitement des données: l'UIP traite les données des passagers pour mettre à jour ou définir de nouveaux critères qui doivent être utilisés lors des évaluations préalables des passagers afin d'objectiver l'évaluation et, par conséquent, d'opérer une sélection rigoureuse des seuls passagers à risque.

Etant donné que le traitement des données des passagers implique une ingérence dans leur vie privée, la garantie d'une objectivation des critères pré-déterminés permettra également de garantir le caractère adéquat, pertinent et non excessif de l'ingérence dans la vie privée.

Les critères préétablis doivent être ciblés, proportionnés et spécifiques. En outre, ils ne peuvent viser l'identification d'un individu en particulier. Par conséquent, il est précisé qu'ils ne sont pas nominatifs.

Il ne peuvent en aucun cas être fondés sur des données qui révèlent l'origine raciale ou ethnique, les opinions politiques, la religion ou les convictions philosophiques, l'appartenance à un syndicat, l'état de santé, la vie sexuelle ou l'orientation sexuelle de l'intéressé.

Art. 26

L'évaluation préalable réalisée dans le cadre de la finalité relative au suivi des phénomènes de police administrative et des groupements lié à la radicalisation violente est soumise à des conditions beaucoup plus restrictives que les autres finalités:

- elle ne peut se baser que sur une corrélation avec les banques de données des services de police;
- Seules les données visées à l'article 9, § 1^{er}, 18° de la loi sont accessibles.

L'évaluation préalable réalisée dans le cadre des autres finalités se voit autoriser l'accès à toutes les données des passagers énumérées à l'article 9.

Afdeling 2

De verwerking van gegevens in het kader van gerichte opzoeken

Art. 27

Artikel 27 bepaalt de verwerkingswijze die er voor de PIE in bestaat geval per geval te reageren op de afdoende gemotiveerde aanvragen van bevoegde overheden tot het verkrijgen van passagiersgegevens en de verwerking ervan in specifieke gevallen. Deze verwerkingswijze is beperkt tot vier doelen en sluit die uit die gepaard gaat met het toeziен op fenomenen van bestuurlijke politie en de leden van een groepering zoals bedoeld in artikel 8, § 1, punt 3.

Volgens de diensten houdt de hypothese in dat een onderzoeks- of inlichtingendossier wordt geopend naar aanleiding van een positieve voorafgaande beoordeling of op basis van andere concrete elementen los van de passagiersgegevens.

Op politieel vlak wordt bijvoorbeeld een strafonderzoek ingesteld naar aanleiding van een positieve fouillering van een passagier die in het bezit was van verdovende middelen, zoals bleek uit een voorafgaande beoordeling of naar aanleiding van een voertuig- of persoonscontrole op de openbare weg. In beide gevallen kan het noodzakelijk blijken om de passagiersgegevens "met terugwerkende kracht" te raadplegen voor de noden van het onderzoek teneinde de eventuele verplaatsingen van de verdachte na te gaan.

Het raadplegen van de passagiersgegevensbank gebeurt hier eigenlijk niet meer op basis van de vooraf bepaalde criteria of op basis van een automatische correlatie, maar op basis van opzoeken met behulp van elementen afkomstig uit het dossier. Bijvoorbeeld een naam, het paspoortnummer van de verdachte, gsm-nummer, bestemming,...

In dat kader is het nog belangrijker om te kunnen terugvallen op een historiek van de passagiersgegevens, rekening houdend met de duur en de complexiteit van bepaalde onderzoeken, en het feit dat er inbreuken veel later na de verplaatsingen worden ontdekt. Daarom moeten de gegevens over een periode van 5 jaar toegankelijk zijn om bewijzen te vergaren, eventuele mededaders of kompanen te vinden en criminale netwerken te ontmantelen.

Bijvoorbeeld: naar aanleiding van nieuwe elementen in een terrorismeonderzoek vindt de behandelende magistraat dat hij bepaalde reisgegevens van geïdentificeerde verdachten moet raadplegen.

Section 2

Le traitement des données dans le cadre des recherches ponctuelles

Art. 27

L'article 27 détermine le mode de traitement qui consiste pour l'UIP à réagir au cas par cas aux demandes dûment motivées d'autorités compétentes visant à obtenir des données de passagers et le traitement de celles-ci dans des cas spécifiques. Ce mode de traitement est limité à quatre finalités et exclut celle liée au suivi des phénomènes de police administrative et des membres d'un groupement telle que prévue à l'article 8, § 1^{er}, point 3.

L'hypothèse implique, selon les services, qu'un dossier d'enquête ou de renseignement est ouvert à la suite d'une évaluation préalable positive ou sur la base d'autres éléments concrets indépendants des données des passagers.

Par exemple, sur le plan policier, une enquête pénale est ouverte suite à une fouille positive d'un passager en possession de stupéfiants résultant d'une évaluation préalable ou suite à un contrôle de véhicule ou de personne sur la voie publique. Dans les deux cas, il peut s'avérer nécessaire de consulter les données des passagers "rétroactivement" pour les besoins de l'enquête afin de retracer les éventuels déplacements du suspect.

La consultation de la banque de données des passagers ne se fera plus ici à proprement parler sur la base des critères préétablis ou d'une corrélation automatique mais sur la base de recherches à l'aide d'éléments issus du dossier. Par exemple, un nom, le n° de passeport du suspect, n° de GSM, destination,...

Dans ce cadre, la nécessité de pouvoir remonter à un historique des données des passagers est plus cruciale encore compte tenu de la durée et complexité de certaines enquêtes, voire de la découverte d'infractions bien plus tard après les déplacements. C'est pour cette raison que les données doivent être accessibles sur une période de 5 ans afin de recueillir des preuves, de trouver d'éventuels co-auteurs ou complices et de démanteler des réseaux criminels.

Exemple: suite à de nouveaux éléments dans une enquête terrorisme, le magistrat traitant estime devoir consulter certaines données de voyage de suspects identifiés.

De toelating van de procureur des Konings is op elk moment noodzakelijk om toegang te krijgen tot alle informatie, met inbegrip van de afgeschermden informatie voor wat betreft de finaliteiten van artikel 8 § 1, 1°, 2° en 5°. Voor wat betreft de finaliteit van artikel 8 § 1, 4° is de toelating van het diensthoofd vereist zoals omschreven in artikel 51.

HOOFDSTUK 11

Het gebruik van de passagiersgegevens ter verbetering van de grenscontroles en ter bestrijding van de illegale migratie

Art. 28

De eerste paragraaf preciseert het toepassingsgebied van de bepalingen in hoofdstuk XI. Er zullen dus bijzondere regels van toepassing zijn op de verwerking van de passagiersgegevens met het oog op de controle aan de buitengrenzen en de toepassing van de regels inzake migratie en asiel.

Met het oog op de opdrachten die op dit gebied wettelijk aan hen toegekend worden en met het oog op de uitoefening van deze opdrachten zijn deze regels enkel van toepassing op de politiediensten en de Dienst VreemdelingenZaken.

In de tweede paragraaf wordt gepreciseerd dat de bijzondere regels in hoofdstuk XI geen belemmering vormen voor de vervulling van de wettelijke of reglementaire verplichtingen van de politiediensten en de Dienst VreemdelingenZaken inzake de uitwisseling van informatie. Bijgevolg zullen de passagiersgegevens waarover ze krachtens dit hoofdstuk zouden beschikken, kunnen worden doorgegeven aan andere overheden indien wettelijke of reglementaire bepalingen hen daartoe verplichten.

De doelen van de verwerking van de passagiersgegevens zijn identiek aan die van de richtlijn 2004/82/EG. Uit de overwegingen en het dispositief blijkt duidelijk dat de richtlijn hoofdzakelijk de controle van de migratiestromen, de strijd tegen de illegale immigratie, de verbetering van de controles aan de buitengrenzen en de bescherming van de openbare orde en de nationale veiligheid beoogt.

Het verwerkingsresultaat van de PNR-gegevens mag in geen geval door de lidstaten worden aangewend als reden om hun internationale verplichtingen uit hoofde van het Verdrag van 28 juli 1951 betreffende de status van vluchtelingen als gewijzigd bij het protocol van 31 januari 1967 te omzeilen, noch mag het worden

L'autorisation du procureur du Roi sera nécessaire à tout moment pour accéder à toutes les informations, y compris celles qui ont été masquées en ce qui concerne les finalités de l'article 8 § 1^{er}, 1^o, 2^o et 5^o. En ce qui concerne la finalité de l'article 8 § 1^{er}, 4^o, l'autorisation par le dirigeant du service comme requise dans l'article 51.

CHAPITRE 11

Du traitement des données en vue de l'amélioration du contrôle au frontière et de la lutte contre l'immigration illégale

Art. 28

Le paragraphe 1^{er} précise le champ d'application des dispositions contenues dans le chapitre XI. Des règles particulières s'appliqueront donc aux traitements des données de passagers aux fins du contrôle aux frontières extérieures et de l'application des règles en matière de migration et d'asile.

Ces règles s'appliquent uniquement aux services de police et à l'Office des étrangers, compte tenu des missions dont ils sont légalement investis dans ce domaine et aux fins de l'exécution de celles-ci.

Au paragraphe 2, il est précisé que les règles particulières contenues dans le chapitre XI ne font pas obstacle à l'exécution des obligations légales ou réglementaires que les services de police et l'Office des étrangers ont en matière d'échange d'informations. Par conséquent, les données de passagers dont ils disposeraient en vertu du présent chapitre pourront être transmises à d'autres autorités lorsque des dispositions légales ou réglementaires les y contraignent.

Les finalités du traitement des données de passagers sont identiques à celles de la directive 2004/82/CE. Il ressort clairement de ses considérants et de son dispositif qu'elle vise essentiellement le contrôle des flux migratoires, la lutte contre l'immigration illégale, l'amélioration des contrôles aux frontières extérieures et la protection de l'ordre public et de la sécurité nationale.

Le résultat du traitement des données PNR ne devrait en aucun cas être utilisé par les États comme motif pour se soustraire à leur obligations internationales au titre de la Convention du 28 juillet 1951 relative au statut des réfugiés, telle qu'amendée par le protocole du 31 janvier 1967, ni peut être invoquée pour refuser

gebruikt om asielzoekers die hun recht op internationale bescherming willen uitoefenen, de toegang tot veilige en doeltreffende legale wegen naar het grondgebied van de Unie te ontzeggen.

Art. 29

De eerste paragraaf voorziet in de verplichting om de passagiersgegevens door te geven aan de politiediensten die belast zijn met de controle aan de grenzen en de Dienst Vreemdelingenzaken, om hen in staat te stellen om hun wettelijke opdrachten in het kader van de controle aan de buitengrenzen en de regels die van toepassing zijn inzake migratie en asiel, te vervullen. Rekening houdend met het juridisch kader van de richtlijn 2004/82/EG wordt gepreciseerd dat deze verplichting binnen bepaalde grenzen wordt opgelegd.

De tweede paragraaf beperkt de verplichting om de passagiersgegevens door te geven tot bepaalde categorieën van passagiers, namelijk:

- de passagiers die van plan zijn om naar België te komen of die België via de buitengrenzen binnengekomen zijn;
- de passagiers die van plan zijn om het grondgebied via de buitengrenzen te verlaten of die het grondgebied via de buitengrenzen verlaten hebben;
- de passagiers die van plan zijn om via de internationale transitzone van een in België gelegen luchthaven te passeren, die zich in de internationale transitzone van een in België gelegen luchthaven bevinden of die via de transitzone van een in België gelegen luchthaven gepasseerd zijn.

Bijgevolg gaat het enkel om de passagiers die de buitengrenzen van België wensen te overschrijden of die overschreden hebben om België binnen te komen of België te verlaten, en dit ongeacht het type vervoer dat gebruikt wordt (maritiem vervoer, spoorvervoer, landvervoer, luchtvervoer). De politiediensten die belast zijn met de controle aan de grenzen en de Dienst Vreemdelingenzaken zullen dus enkel de gegevens van deze passagiers verwerken.

De passagiers die van plan zijn om via de internationale transitzone van bijvoorbeeld een in België gelegen luchthaven door te reizen, worden eveneens bedoeld, voor zover de regels betreffende de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen eveneens op hen van toepassing zijn. Zo moeten deze personen over de vereiste reisdocumenten beschikken. Sommige van deze personen

aux demandeurs d'asile des voies sûres et effectives d'entrée légales sur le territoire de l'union afin d'y exercer leur droit à la protection internationale.

Art. 29

Le paragraphe 1^{er} prévoit l'obligation de transmettre les données de passagers aux services de police chargés du contrôle aux frontières et à l'Office des étrangers afin de leur permettre d'accomplir leurs missions légales dans le cadre du contrôle aux frontières extérieures et des règles applicables en matière de migration et d'asile. Compte tenu du cadre juridique de la directive 2004/82/CE, il est précisé que cette obligation s'impose dans certaines limites.

Le paragraphe 2 limite l'obligation de transmission des données de passagers à certaines catégories de passagers, à savoir:

- les passagers qui ont l'intention de venir en Belgique ou qui y sont entrés par les frontières extérieures;
- les passagers qui ont l'intention de quitter ou qui ont quitté le territoire par les frontières extérieures;
- les passagers qui ont l'intention de passer par, se trouvent ou sont passés par la zone internationale de transit d'un aéroport situé en Belgique.

Par conséquent, seuls sont concernés les passagers qui souhaitent franchir ou ont franchi les frontières extérieures de la Belgique pour y entrer ou en sortir et ce, indépendamment du type de transport utilisé (maritime, ferroviaire, terrestre, aérien). Seules les données de ces passagers seront donc traitées par les services de police chargés du contrôle aux frontières et l'Office des étrangers.

Les passagers qui envisagent de transiter par la zone internationale de transit par exemple d'un aéroport situé en Belgique sont également visés dans la mesure où les règles sur l'accès au territoire, le séjour, l'établissement et l'éloignement des étrangers s'appliquent également à eux. Ainsi, ces personnes doivent disposer des documents de voyage requis. Certaines personnes sont soumises à l'obligation de visa de

moeten over een luchthaventransitvisum beschikken. In deze zones kunnen controles worden uitgevoerd en deze controles kunnen in bepaalde gevallen leiden tot een uitwijzingsmaatregel.

Zoals reeds vermeld, zullen krachtens dit hoofdstuk enkel de zogenaamde “API”-passagiersgegevens doorgegeven worden aan de politiediensten en de Dienst Vreemdelingenzaken. Deze gegevens worden opgesomd in artikel 9, § 2, van het voorontwerp van wet.

Ze komen in hoofdzaak overeen met de gegevens die de luchtvervoerders reeds moeten doorgeven krachtens het koninklijk besluit van 11 december 2006.

Ze komen ook in grote mate overeen met de gegevens die voorkomen op de passagierslijst en de bemanningslijst en die reeds door de maritieme vervoerders moeten worden doorgegeven vóór het aankomen in of het vertrekken uit een haven, krachtens het koninklijk besluit van 11 april 2005 betreffende de grenscontrole aan de maritieme buitengrens.

Uit de formulering van artikel 3, § 2, van de richtlijn 2004/82/EG blijkt duidelijk dat de door deze bepaling voorziene lijst van de passagiersgegevens niet volledig is. De woorden “De bovenbedoelde informatie bevat [...]” maken duidelijk dat deze lijst kan worden aangevuld met andere passagiersgegevens, die door de lidstaten worden bepaald.

De derde paragraaf heeft enkel betrekking op de doorgifte van de passagiersgegevens aan de politiediensten die belast zijn met de controle aan de buitengrenzen. De paragraaf herneemt in hoofdzaak de formulering van artikel 4 van het koninklijk besluit van 11 december 2006, dat artikel 6, § 1, van de richtlijn 2004/82/EG omgezet heeft. Het gebruik van de gegevens is echter beperkt tot vierentwintig uren.

De vierde paragraaf heeft enkel betrekking op de doorgifte van de passagiersgegevens aan de Dienst Vreemdelingenzaken. Iedere keer wanneer de Dienst Vreemdelingenzaken de passagiersgegevens nodig heeft om zijn wettelijke opdrachten te vervullen, zullen deze gegevens aan hem moeten worden doorgegeven.

Het gebruik van de gegevens is ook beperkt tot vierentwintig uren. Als in het kader van de uitoefening van zijn wettelijke opdrachten, de toegang tot de passagiersgegevens voor de Dienst Vreemdelingenzaken verder noodzakelijk is, richt hij hiertoe een gemotiveerde aanvraag tot de PIE.

De verplichting tot doorgifte wordt op verschillende wijze opgelegd naar gelang de passagiersgegevens

transit aéroportuaire; des contrôles dans ces zones sont autorisés et peuvent, dans certains cas, conduire à une mesure de refoulement.

Comme déjà mentionné, seules les données de passagers dites “API” seront transmises aux services de police et à l’Office des étrangers en vertu du présent chapitre. Ces données sont énumérées à l’article 9, § 2, de l’avant-projet de loi.

Elles correspondent en substance à celles que les transporteurs aériens doivent déjà transmettre en vertu de l’arrêté royal du 11 décembre 2006.

Elles correspondent largement aussi à celles qui figurent dans la liste des passagers et la liste d’équipage et qui doivent déjà être transmises par les transporteurs maritimes préalablement à l’entrée ou la sortie d’un port, en vertu de l’arrêté royal du 11 avril 2005 relatif au contrôle frontalier aux frontières maritimes externes.

Ainsi, il ressort clairement du libellé de l’article 3, § 2, de la directive 2004/82/CE que la liste des données de passagers prévue par cette disposition n’est pas exhaustive. Les mots “Parmi ces renseignements figurent[...]” traduit clairement l’idée que cette liste peut être complétée par d’autres données de passagers, déterminées par les États membres.

Le paragraphe 3 vise uniquement la transmission des données de passagers aux services de police chargés du contrôle aux frontières extérieures. Il reprend en substance la formulation de l’article 4, de l’arrêté royal du 11 décembre 2006, lequel a transposé l’article 6, § 1^{er}, de la directive 2004/82/CE. Toutefois, leur utilisation est limitée à vingt-quatre heures.

Le paragraphe 4 vise uniquement la transmission des données de passagers à l’Office des étrangers. Les données de passagers devront lui être transmises chaque fois qu’il en a besoin pour l’exercice de ses missions légales.

L’utilisation des données est également limitée à vingt-quatre heures. Au-delà, si l’accès aux données des passagers est nécessaire dans le cadre de l’exercice de ses missions légales, l’Office des étrangers adresse une requête motivée à l’UIP.

L’obligation de transmission s’impose de manière différente selon que les données des passagers sont

worden doorgegeven aan de politiediensten die belast zijn met de controle aan de buiten grenzen of aan de Dienst Vreemdelingen zaken.

Meteen na hun registratie in de passagiersgegevensbank zullen ze systematisch doorgegeven worden aan de politiediensten. Ze zullen daarentegen enkel aan de Dienst Vreemdelingen zaken doorgegeven worden wanneer die de gegevens nodig heeft.

Tot slot, aangezien de wettelijke opdrachten van de Dienst Vreemdelingen zaken en de politiediensten belast met de grenscontrole enkel betrekking hebben op vreemdelingen, zullen uiteindelijk enkel de gegevens van buitenlandse passagiers worden gebruikt. De gegevens van Belgische passagiers zullen echter ook worden doorgegeven met het oog op de controle van de nationaliteit. Een persoon kan zich immers zeer goed voordoen als Belg, zich in de passagiersgegevensbank laten registreren als Belg en op basis van een mogelijk vals "Belgisch" paspoort of ander document het land binnenkomen.

Art. 30

Er zal een protocol ter precisering van de nadere regels voor de toegang tot de gegevensbank en de doorgifte van de gegevens worden afgesloten tussen de leidend ambtenaar van de PIE en de verantwoordelijke van de politiediensten en de Dienst Vreemdelingen zaken, ieder wat hem betreft.

Dit protocol zal eveneens maatregelen voor de beveiliging van de verwerking van de gegevens bevatten.

Art. 31

Alle vervoerders en reisoperatoren moeten de API-gegevens die ze doorsturen naar de passagiersgegevensbank binnen de 24 uur na het einde van het vervoer vernietigen.

HOOFDSTUK 12

De internationale uitwisseling van gegevens

Art. 32

Overeenkomstig artikel 32 mogen de politiediensten, de douane of de inlichtingendiensten de kanalen voor de informatie-uitwisseling verder gebruiken, maar enkel voor informatie en persoonsgegevens die afkomstig zijn

transmises aux services de police chargés du contrôle aux frontières extérieures ou bien à l'Office des étrangers.

Elles seront transmises systématiquement aux services de police directement après leur enregistrement dans la banque de données des passagers. Par contre, elles seront transmises à l'Office des étrangers uniquement lorsqu'il en a besoin.

Enfin, étant donné que les missions légales de l'Office des étrangers et des services de police chargés du contrôle aux frontières concernent uniquement les étrangers, seules les données des passagers étrangers seront utilisées *in fine*. Toutefois les données des passagers belges seront également transmises afin de permettre la vérification de la nationalité. En effet, une personne peut très bien se déclarer belge, se faire enregistrer dans la banque de données des passagers comme belge et entrer sur la base d'un passeport ou autre document "belge" qui pourrait être un faux document.

Art. 30

Un protocole visant préciser les modalités d'accès à la banque de données et de transmission des données sera conclu entre le fonctionnaire dirigeant de l'UIP et les responsables des services de police et de l'Office des étrangers, chacun pour ce qui les concerne.

Ce protocole contiendra également des mesures de sécurisation du traitement des données.

Art. 31

Tous les transporteurs et les opérateurs de voyage doivent détruire les données API qu'ils transfèrent vers la banque de données des passagers dans les 24 heures après la fin du transport.

CHAPITRE 12

L'échange international de données

Art. 32

Conformément à l'article 32, les services de police, de douanes ou de renseignement peuvent continuer à utiliser les canaux d'échange d'informations mais uniquement pour les informations et données à caractère

van vorige verwerkingen die opgenomen zijn in hun gegevensbank.

Een buitenlandse politiedienst zal bijvoorbeeld via het kanaal voor de uitwisseling van politieke informatie vragen of een verdachte reeds werd onderworpen aan een voorafgaande beoordeling door de Belgische diensten. Indien dit het geval is, zal de uitwisseling kunnen gebeuren onder de voorwaarden van de wet van 9 december 2004 betreffende de internationale politieke verstrekking van gegevens van persoonlijk aard en informatie met gerechtelijke doeleinden, de wederzijdse internationale rechtshulp in strafzaken.

Hetzelfde geldt wanneer de doorgifte van de gegevens wettelijk is opgelegd (OCAD) of wanneer de gegevens aan bepaalde overheden mogen worden meegedeeld (art. 44/11/9 van de WPA).

Art. 33

Dit artikel behoeft geen bijzondere commentaar.

Art. 34

Artikel 34 heeft betrekking op het afsluiten van protocolakkoorden tussen elk van de instanties waarvan de gegevens mogen worden uitgewisseld.

Deze protocollen moeten verduidelijkingen aanbrengen over de garanties die nodig zijn voor de gegevensbescherming en over de nadere regels betreffende de informatie-uitwisseling.

Deze protocolakkoorden moeten telkens de goedkeuring krijgen van de leidend ambtenaar van de PIE en van de functionaris voor de gegevensbescherming.

Verder worden de protocolakkoorden via de functionaris voor gegevensbescherming overgemaakt aan de Privacycommissie.

Art. 35

Dit artikel behoeft geen bijzondere commentaar.

personnel issues des traitements antérieurs figurant dans leur banque de données.

Par exemple, un service de police étranger pourra par le canal d'échange d'information policière demander si un suspect a déjà fait l'objet d'une évaluation préalable par les services belges. Si c'est le cas, l'échange pourra se faire dans les conditions de la loi du 9 décembre 2004 sur la transmission policière internationale de données à caractère personnel et d'informations à finalité judiciaire, l'entraide judiciaire internationale en matière pénale.

Il en va de même lorsque la transmission des données est légalement imposée (OCAM) ou autorisée à certaines autorités (art. 44/11/9 LFP).

Art. 33

Cet article n'appelle aucun commentaire particulier.

Art. 34

L'article 34 concerne la conclusion de protocoles d'accord entre chacune des instances dont les données peuvent être échangées.

Ces protocoles doivent apporter des précisions sur les garanties nécessaires à la protection des données ainsi que les modalités relatives à l'échange des informations.

Ces protocoles d'accord doivent chaque fois obtenir l'aval du fonctionnaire dirigeant de l'UIP et du délégué à la protection des données.

En outre, les protocole d'accord doivent être transmis, via le délégué à la protection des données, à la Commission de la protection de la vie privée.

Art. 35

Cet article n'appelle aucun commentaire particulier.

Afdeling 1

De uitwisseling van gegevens tussen lidstaten

Art. 36

Wanneer de verwerking van de passagiersgegevens het mogelijk maakt om, in het kader van de voorafgaande beoordeling van de passagiers, een persoon te identificeren als iemand die betrokken kan zijn bij een terroristisch misdrijf of ernstige criminaliteit, geeft de PIE de nodige informatie spontaan door aan de andere betrokken Europese PIE's. Deze bepaling doet geen afbreuk aan de andere Europese instrumenten betreffende de uitwisseling van informatie tussen de politiediensten en de gerechtelijke overheden, met name het besluit 2009/371/JBZ van de Raad en het kaderbesluit 2006/960/JBZ van de Raad.

Art. 37

De PIE geeft de passagiersgegevens die in haar gegevensbank worden bewaard en die nog niet door afscherming werden gedepersonaliseerd, alsook, indien nodig, het resultaat van elke voorafgaande beoordeling die reeds werd uitgevoerd, zo vlug mogelijk door.

De verzoekende PIE moet haar aanvraag motiveren door het feit dat het noodzakelijk is om deze gegevens in een precies geval te verkrijgen, met het oog op het voorkomen, opsporen, onderzoeken en vervolgen van terroristische misdrijven of ernstige criminaliteit.

Wanneer de gegevens na 6 maanden werden gedepersonaliseerd, stuurt de PIE alle passagiersgegevens slechts door indien er redelijke motieven bestaan om te denken dat dit noodzakelijk is met het oog op de gegevensverwerking geval per geval en enkel onder de in artikel 27 bepaalde voorwaarden.

Art. 38

Onder dezelfde voorwaarden als in artikel 37, kan de PIE aan de PIE van een lidstaat vragen om de PNR-gegevens of het resultaat van de verwerking van deze gegevens door te geven en de verkregen gegevens desgevallend te bewaren, overeenkomstig de bepalingen van deze wet.

Art. 39

In uitzonderlijke gevallen, waarin toegang tot de PNR-gegevens noodzakelijk is om te kunnen reageren

Section 1^e

Echange de données entre les états membres

Art. 36

Lorsque le traitement des données des passagers permet d'identifier, dans le cadre de l'évaluation préalable des passagers, une personne comme pouvant être impliquée dans une infraction terroriste ou une forme grave de criminalité, l'UIP transmet spontanément les données nécessaires aux autres UIP européennes concernées. Cette disposition ne porte pas atteinte aux autres instruments européens relatifs à l'échange d'informations entre les services de police et les autorités judiciaires, notamment la décision 2009/371/JAI du Conseil et la décision-cadre 2006/960/JAI du Conseil.

Art. 37

L'UIP transmet le plus rapidement possible les données des passagers qui sont conservées dans sa base de données et qui n'ont pas encore été dépersonnalisées par masquage ainsi que, si nécessaire, le résultat de toute évaluation préalable déjà été réalisée.

L'UIP requérante doit motiver sa demande par la nécessité d'obtenir ces données dans un cas précis de prévention, détection d'infractions terroristes ou de formes graves de criminalité ou d'enquête et de poursuites en la matière.

Lorsque, après 6 mois, les données ont été dépersonnalisées, l'UIP ne transmet l'intégralité des données des passagers que lorsqu'il existe des motifs raisonnables de penser que cela est nécessaire aux fins du traitement des données au cas par cas et uniquement selon les conditions prévues par l'article 27.

Art. 38

Dans les mêmes conditions qu'à l'article 37, l'UIP peut demander à l'UIP d'un État membre le transfert de données PNR ou le résultat du traitement de ces données et conserver les données reçues le cas échéant, conformément aux dispositions de la présente loi.

Art. 39

Dans des cas exceptionnels, lorsque l'accès à des données des passagers (PNR) est nécessaire pour

op een specifieke of een concrete dreiging in verband met terroristische misdrijven of ernstige criminaliteit, zoals bepaald in art. 3, 9° van de Richtlijn 2016/681/EU kan de PIE op verzoek van de PIE van een andere lidstaat informatie verkrijgen bij een andere vervoerder of reisoperator, en dit binnen de doelen bepaald in artikel 8. De Belgische PIE kan, onder dezelfde voorwaarden, een dergelijk verzoek richten tot de PIE van een andere lidstaat.

Afdeling 2

De toegangs-voorwaarden van europol tot de passagiersgegevens

Art. 40

Binnen de grenzen van zijn bevoegdheden en met het oog op de uitvoering van zijn taken heeft Europol het recht de PIE van de lidstaten te verzoeken hem passagiersgegevens of het verwerkingsresultaat van deze gegevens mee te delen.

Dit verzoek moet worden gemotiveerd en kan slechts worden ingediend geval per geval en enkel wanneer dit strikt noodzakelijk is ter ondersteuning of versterking van de acties van de lidstaten, gericht op het voorkomen, opsporen of onderzoeken van een specifiek terroristisch misdrijf of een specifieke vorm van ernstige criminaliteit.

Afdeling 3

De doorgifte van gegevens aan derde landen

Art. 41

De PIE kan geval per geval aan een derde land passagiersgegevens en de resultaten van de verwerking van deze gegevens die ze bewaart, doorsturen indien:

1. dit noodzakelijk is in het kader van de doelen zoals vermeld in artikel 8;
2. en enkel met het voorafgaand akkoord van de lidstaat waarvan de gegevens werden verkregen indien de gegevens werden verkregen overeenkomstig artikel 38;
3. aan dezelfde voorwaarden is voldaan als die bepaald in artikel 37.

répondre à une menace précise et réelle, liée à des infractions terroristes ou à des formes graves de criminalité définies à l'article 3, 9° de la directive 2016/681/EU, l'UIP peut donner suite à la demande de l'UIP d'un autre État membre d'obtenir des informations auprès d'un transporteur ou un opérateur de voyages, aux fins prévues à l'article 8. L'UIP belge peut, dans les mêmes conditions, adresser une telle demande à l'UIP d'un autre État membre.

Section 2

Conditions d'accès aux données des passagers par europol

Art. 40

Dans les limites de ses compétences et pour l'accomplissement de ses missions, Europol est habilité à demander aux UIP des États membres de lui communiquer des données de passagers ou le résultat du traitement de ces données.

Cette demande doit être motivée et ne peut être introduite qu'au cas par cas et uniquement lorsque cela est strictement nécessaire au soutien et au renforcement de l'action des États membres en vue de prévenir ou de détecter une infraction terroriste spécifique ou une forme grave de criminalité spécifique, ou de mener des enquêtes en la matière.

Section 3

Transferts de données vers des états non membres de l'Union européenne

Art. 41

L'UIP peut transférer au cas par cas à un pays tiers des données des passagers et les résultats du traitement de ces données qu'elle conserve si:

1. cela est nécessaire dans le cadre des finalités comme mentionné dans l'article 8;
2. et uniquement avec accord préalable de l'UIP de l'État membre dont les données ont été obtenues lorsque les données ont été reçues conformément à l'article 38;
3. les mêmes conditions que celles prévues à l'article 37 sont remplies.

Art. 42

In uitzonderlijke omstandigheden mag de PIE de gegevens doorsturen zonder het voorafgaande akkoord van de PIE van de lidstaat waarvan de gegevens werden verkregen en enkel indien aan alle andere voorwaarden voldaan is:

- deze doorgiften van essentieel belang zijn om te kunnen reageren op een specifiek en daadwerkelijk gevaar in verband met een terroristisch misdrijf of een ernstige vorm van criminaliteit in een lidstaat of een derde land,
- en de voorafgaande toestemming niet tijdig kan worden verkregen.

De PIE van de lidstaat die haar toestemming niet tijdig kon geven, wordt onmiddellijk op de hoogte gebracht.

De doorgifte dient naar behoren te worden geregistreerd en moet onderworpen worden aan een controle achteraf.

Art. 43

De PIE kan passagiersgegevens en de verwerkingsresultaten van deze gegevens, die zij bewaart, slechts doorsturen naar een derde land onder voorwaarden die in overeenstemming zijn met deze wet en na de verzekering te hebben gekregen de bestemming van plan is om deze gegevens te gebruiken met inachtname van de genoemde bepalingen en garanties.

HOOFDSTUK 13

De functionaris voor de gegevensbescherming

Art. 44

Dit artikel stelt dat er een “functionaris voor de gegevensbescherming” moet worden aangewezen binnen de FOD Binnenlandse Zaken. Deze persoon moet erop toezien dat alle bepalingen in lijn met de privacywetgeving worden nageleefd. Bovendien moet de functionaris voor de gegevensbescherming zijn werkzaamheden vervullen in nauw overleg met de consulent informatieveiligheid zoals voorzien door het KB van 12 augustus 1993 houdende de organisatie van de informatieveiligheid.

De tweede paragraaf beschrijft op niet-limitatieve wijze de opdrachten van de functionaris voor de

Art. 42

En cas de circonstance exceptionnelle, l'UIP pourra transmettre les données sans l'accord préalable de l'UIP de l'État membre dont les données ont été obtenues et uniquement si toutes autres conditions sont satisfaites:

- ces transferts sont essentiels pour répondre à une menace précise et réelle liée à une infraction terroriste ou à une forme grave de criminalité dans un État membre ou un pays tiers,

— et l'accord préalable ne peut pas être obtenu en temps utile.

L'UIP de l'État membre qui n'a pu donner son accord en temps en est informée sans retard.

Le transfert doit être dûment enregistré et doit être soumis à une vérification ex post.

Art. 43

L'UIP ne peut transférer à un pays tiers des données passagers et les résultats du traitement de ces données, qu'elle conserve que dans des conditions compatibles avec la présente loi et après avoir obtenu l'assurance que l'intention du destinataire est d'utiliser ces données dans le respect desdites dispositions et garanties.

CHAPITRE 13

Le délégué à la protection des données

Art. 44

Le présent article stipule qu'un “délégué à la protection des données” doit être désigné au sein du SPF Intérieur. Cette personne doit veiller à ce que toutes les dispositions s'inscrivant dans le cadre de la législation relative à la protection de la vie privée soient respectées. Le délégué à la protection des données doit en outre réaliser ses activités en étroite concertation avec le conseiller en sécurité de l'information tel que prévu par l'AR du 12 août 1993 organisant la sécurité de l'information.

Le paragraphe 2 décrit de manière non limitative les missions du délégué à la protection des données. Étant

gegevensbescherming. Aangezien de regels inzake bescherming van de persoonlijke levenssfeer en de bijhorende regels steeds complexer worden, zal deze persoon de bevoegde overheid bijstaan opdat aan alle wettelijke verplichtingen kan worden voldaan. De beschreven opdrachten houden verband met elkaar. Zo is de controleopdracht (1) essentieel om relevante en professionele adviezen te kunnen formuleren (2). Door het opstellen van een meerjarenplan, dat coherent moet zijn ten opzichte van het plan voor de informatieveiligheid, kan de functionaris ervoor zorgen dat de toepassing van de reglementering betreffende de bescherming en de veiligheid van persoonsgegevens gewaarborgd wordt. De functionaris werkt samen op hun verzoek en op eigen initiatief en is het contactpunt voor de toezichthoudende autoriteiten, zoals de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

De functionaris wordt aangewezen binnen de FOD Binnenlandse Zaken. De functionaris brengt tegelijkertijd verslag uit aan de leidend ambtenaar van de PIE, zonder met hem een hiërarchische relatie te hebben, en aan de minister van Binnenlandse Zaken. De functionaris beschikt hiertoe over de nodige middelen en kan rekenen op elke toegang die noodzakelijk is voor de uitoefening van zijn opdracht. Dit zal verder worden gespecificeerd in een uitvoeringsbesluit. De bevoegde overheid kan de overeenkomst met de functionaris enkel beëindigen, een einde stellen aan de statutaire tewerkstelling van de functionaris of hem uit zijn functie zetten om redenen die vreemd zijn aan zijn onafhankelijkheid.

Een uitvoeringsbesluit zal de werkingsmodaliteiten van de functionaris voor de gegevensbescherming bepalen.

HOOFDSTUK 14

Sancties

Afdeling 1

De vervoerders en reisoperatoren

Het voorontwerp van wet voorziet enerzijds in sancties voor de vervoerders en reisoperatoren bij niet-naleving van hun verplichtingen en, anderzijds, in bijzondere sancties voor alle leden van de PIE bij schending van het beroepsgeheim en bij het achterhouden van informatie.

donné que les règles en matière de protection de la vie privée et les règles y afférentes deviennent de plus en plus complexe, cette personne assistera l'autorité compétente afin de pouvoir satisfaire à toutes les obligations légales. Les missions décrites sont liées entre elles. La mission de contrôle (1) est ainsi essentielle pour pouvoir formuler des avis pertinents et professionnels (2). En établissant un plan pluriannuel qui doit être cohérent par rapport au plan de sécurité de l'information, le délégué peut veiller à ce que l'application de la réglementation relative à la protection et à la sécurité de données à caractère personnel soit garantie. Le délégué apporte sa collaboration à leur demande et de sa propre initiative et est le point de contact pour les autorités de tutelle telles que la Commission de protection de la vie privée.

Le délégué est désigné au sein du SPF Intérieur. Le délégué fait simultanément rapport au fonctionnaire dirigeant de l'UIP sans qu'il y ait un lien hiérarchique avec ce dernier, et au ministre de l'Intérieur. Le délégué dispose des moyens nécessaires à cet effet et peut bénéficier de tout accès nécessaire à l'exercice de sa mission. Ce point sera davantage spécifié dans un arrêté d'exécution. L'autorité compétente ne peut rompre le contrat du délégué, mettre fin à l'occupation statutaire du délégué ou l'écartier de sa fonction que pour des motifs qui sont étrangers à son indépendance.

Un arrêté d'exécution définira les modalités de fonctionnement du délégué à la protection des données.

CHAPITRE 14

Sanctions

Section 1^e

Les transporteurs et opérateurs de voyage

L'avant-projet de loi prévoit d'une part, des sanctions à l'égard des transporteurs et opérateurs de voyage en cas de non-respect de leurs obligations et, d'autre part, des sanctions particulières à l'égard de tous les membres de l'UIP en cas de violation du secret professionnel et de rétention d'information.

Art. 45

De niet-nakoming door de vervoerders en reisoperatoren van hun verplichtingen, als ook de recidive binnen de twee jaar voor al dan niet gelijkaardige tekortkomingen, zal worden bestraft met geldboetes opgelegd door de minister die bevoegd is voor de controle van de vervoerders en reisoperatoren.

Aan de vervoerders en reisoperatoren wordt de mogelijkheid gegeven om hun voorafgaande opmerkingen mee te delen aan de leidend ambtenaar van de PIE.

Art. 46

De vervoerders en de reisoperatoren hebben ook het recht om een beroep in te dienen in volle rechtsmacht in geval van een daadwerkelijke sanctie. De beslissing tot het opleggen van een administratieve boete is een administratieve beslissing. De Raad van State zal bevoegd zijn om die administratieve geldboete te toetsen aan de toepassing van de algemene bevoegdheid die hij heeft om te oordelen of een maatregel van de overheid al dan niet met machtsoverschrijding genomen is. De Raad van State oefent hierbij een jurisdictionele toetsing uit, zoals voorzien door de algemene rechtsbeginselen en door de wet (artikel 16, eerste lid, 8° van de gecoördineerde wetten op de Raad van State van 12 januari 1973). De Raad van State gaat na of de overheidsbeslissing een feitelijke grondslag heeft, of die beslissing uitgaat van een correcte juridische kwalificatie en of de opgelegde straf niet kennelijk onevenredig is met de vastgestelde feiten. Indien de beslissing nietig verklaard wordt, moet de overheid zich schikken naar het arrest van de Raad van State. Indien de overheid een nieuwe beslissing wil nemen, mag zij de motieven van het arrest dat de eerste beslissing heeft vernietigd, niet negeren.

Art. 47

Dit artikel behoeft geen bijzondere commentaar.

Afdeling 2

De leden van de PIE

Art. 48

Dit artikel gaat over de verplichtingen van de personeelsleden van de PIE en voorziet in hogere strafsancties in het geval van schending van de

Art. 45

Le non-respect des transporteurs et opérateurs de voyage de leurs obligations, ainsi que la récidive dans les deux ans pour des manquements similaires ou non, sera sanctionné par des amendes infligées par le ministre ayant dans ses attributions le contrôle des transporteurs et des opérateurs de voyage.

La possibilité de présenter leurs observations préalables devant le fonctionnaire dirigeant de l'UIP est reconnu aux transporteurs et opérateurs de voyage.

Art. 46

Un droit d'appel de pleine juridiction en cas de sanction effective est reconnu aux transporteurs et opérateurs de voyage. La décision d'infliger une amende administrative relève d'une autorité administrative. Compte tenu de sa compétence générale en la matière, le Conseil d'État sera compétent afin de contrôler si l'amende administrative procède d'une mesure d'une autorité prise en excès de pouvoir ou non. Le Conseil d'État exerce dans ce cadre un contrôle de pleine juridiction tel que prévu par les principes généraux de droit et la loi (article 16, alinéa 1^{er}, 8^o des lois coordonnées sur le Conseil d'État du 12 janvier 1973). Le contrôle consistera à veiller que la décision de l'autorité repose sur un fondement au niveau des faits, que la décision relève d'une qualification juridique correcte et que la sanction infligée n'est pas manifestement disproportionnée avec les faits constatés. En cas d'annulation de la décision, l'autorité doit se conformer à l'arrêt du Conseil d'État. Si l'autorité entend prendre une nouvelle décision, elle ne peut se départir des motifs de l'arrêt d'annulation.

Art. 47

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Section 2

Les membres de l'UIP

Art. 48

Cet article traite des obligations des membres du personnel de l'UIP et prévoit des sanctions pénales supérieures en cas de non-respect du secret professionnel,

geheimhoudingsplicht, die blijft bestaan, zelfs indien het personeelslid niet meer bij de PIE werkt.

Art. 49

Dit artikel voorziet in strafsancties voor de personeelsleden van de PIE die wetens en willens informatie, gegevens en inlichtingen achterhouden, zodat de PIE wordt verhinderd de haar wettelijk toevertrouwde taken te vervullen.

HOOFDSTUK 15

Wijzigingsbepalingen

Art. 50 en 51

De artikelen 50 en 51 betreffen de bepalingen tot wijziging van het Wetboek van Strafvordering en de organieke wet van 30 november 1998 houdende regeling van de inlichtingen- en veiligheidsdienst met betrekking tot de nadere regels voor toegang tot de passagiersgegevens in het kader van de a posteriori analyse.

HOOFDSTUK 16

Slotbepalingen

Art. 52

Dit artikel behoeft geen bijzondere commentaar.

Art. 53

Deze wijziging van de wet van 27 juni 1937 is het gevolg van de opheffing van het koninklijk besluit van 11 december 2006 betreffende de verplichting voor luchtvervoerders om passagiersgegevens door te geven. Artikel 32 van de wet van 27 juni 1937 bevat immers de strafbepalingen voor inbreuken op het voormelde koninklijk besluit. Meer specifiek wordt in het vierde lid van dit artikel de sanctie bepaald ten aanzien van vervoerders die de passagiersgegevens niet doorgeven: "De misdrijven tegen de koninklijke of ministeriële besluiten begaan door vervoerders betreffende hun verplichtingen om passagiersgegevens door te geven, worden gestraft met een geldboete van zeshonderd euro tot één miljoen euro." Artikel 53 bepaalt dat artikel 32, vierde lid van de wet van 27 juni 1937 wordt opgeheven.

qui perdure même lorsque le membre du personnel ne travaille plus à l'UIP.

Art. 49

Cet article prévoit des sanctions pénales pour les membres du personnel de l'UIP qui se rendent coupables de rétention délibérée d'informations, de données et de renseignements, empêchant l'UIP de remplir ses tâches confiées par la loi.

CHAPITRE 15

Dispositions modificatives

Art. 50 et 51

Les articles 50 et 51 concernent les dispositions modifiant le Code d'instruction criminelle et la loi du 30 novembre 1998 organique des services de renseignement et de sécurité et relatives aux modalités d'accès aux données des passagers dans le cadre de l'analyse a posteriori.

CHAPITRE 16

Dispositions finales

Art. 52

Cet article n'appelle aucun commentaire particulier.

Art. 53

Cette modification de la loi du 27 juin 1937 résulte de l'abrogation de l'arrêté royal du 11 décembre 2006 concernant l'obligation pour les transporteurs aériens de communiquer les données relatives aux passagers. En effet, l'article 32 de la loi du 27 juin 1937 contient les dispositions pénales relatives infractions au précité arrêté royal. Plus précisément dans le quatrième alinéa de cette article, la sanction est établie à l'égard des transporteurs qui ne communiqueraient pas les données de passagers: "Les infractions aux arrêtés royaux ou ministériels, commises par les transporteurs, concernant leurs obligations de communiquer les données relatives aux passagers sont punies d'une amende de six cents euros à un million d'euros." L'article 53 stipule que l' article 32, quatrième alinéa est abrogé.

Na de opheffing van het vierde lid ziet artikel 32 van de wet van 27 juni 1937 er als volgt uit:

“Ingeval voor de misdrijven tegen de verordeningen van de Europese Gemeenschap betreffende de burgerlijke luchtvaart en de bepalingen van de tenuitvoering van deze wet genomen koninklijke besluiten bij die wet geen bijzondere straf is voorzien, worden zij gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot één jaar en met geldboete van tweehonderd euro tot vier miljoen euro, of met een van die straffen alleen.

De misdrijven tegen de reglementen uitgevaardigd door den minister die met het bestuur van luchtvaart belast is, worden gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot één jaar en met een geldboete van tweehonderd euro tot één miljoen euro, of met een van die straffen alleen.

De koninklijke of ministeriële besluiten waarbij, in buitengewone omstandigheden, het verkeer van luchtvaartuigen boven zekere gedeelten van het grondgebied voorlopig verboden wordt of alle andere dringende maatregelen met onmiddellijke uitwerking genomen worden, zullen de wijzen van bekendmaking, als radio of aanplakking op de luchtvaartterreinen, vermelden door middel van welke zij, wegens de hoogdringendheid, ter kennis van de belanghebbenden zullen gebracht worden.”

Art. 54

Dit voorontwerp van wet voorziet in de verplichtingen in verband met het doorsturen van de passagiersgegevens door de vervoerders en reisoperatoren in de sector van het luchtvervoer, de hogesnelheidstreinen, het geregd internationaal busvervoer en het maritiem transport.

Het is de Koning die, bij een in Ministerraad overlegd besluit, per transportsector en voor de reisoperatoren, de inwerkingtreding van deze wet bepaalt.

Suivant l'abrogation du quatrième alinéa l'article 32 de la loi du 27 juin 1937 sera lit comme suit:

“Dans le cas où elles ne seraient pas punies d'une peine spéciale par la présente loi, les infractions aux règlements de la Communauté européenne relatifs à l'aviation civile et aux dispositions des arrêtés royaux pris en exécution de cette loi seront punies d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de deux cents euros à quatre millions d'euros ou d'une de ces peines seulement.

Les infractions aux règlements édictés par le ministre chargé de l'administration de l'aéronautique seront punies d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de deux cents euros à un million d'euros ou d'une de ces peines seulement.

Les arrêtés royaux ou ministériels qui, dans des circonstances exceptionnelles, interdiront provisoirement la circulation des aéronefs au-dessus de certaines zones du territoire ou prendront toutes autres mesures urgentes avec effet immédiat, détermineront les modes de publicité, tels la radiophonie ou l'affichage sur les aérodromes, par lesquels ils seront portés, en raison de l'urgence, à la connaissance des intéressés.”

Art. 54

Cet avant-projet de loi détermine les obligations liées à la transmission des données des passagers par les transporteurs et les opérateurs de voyage dans le secteur du transport aérien, des trains internationaux à grande vitesse, du transport international affréter par cars et du transport maritime.

Il appartiendra au Roi de déterminer, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, par secteur de transport et pour les opérateurs de voyage, la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 55

Artikel 55 voorziet dat de Koning de inwerkingtreding bepaalt van de opheffing voorzien in artikel 53. Dit zal worden geregeld door het koninklijk besluit betreffende de luchtvaartsector.

De minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken,

Jan JAMBON

De minister van Werk, Economie en Consumenten,

Kris PEETERS

De minister van Justitie,

Koen GEENS

De minister van Financiën,

Johan VAN OVERTVELDGT

De minister van Defensie belast met Ambtenarenzaken,

Steven VANDEPUT

De minister van Mobiliteit,

François BELLOT

De staatssecretaris voor Asiel en Migratie,

Theo FRANCKEN

De staatssecretaris voor de Noordzee,

Philippe DE BACKER

Art. 55

L'article 55 prévoit que le Roi déterminera l'entrée en vigueur de l'abrogation prévue à l'article 53. Celle-ci sera réglée par l'arrêté royal relatif au secteur aérien.

Le ministre de la Sécurité et de l'Intérieur,

Jan JAMBON

Le ministre et ministre de l'Emploi, de l'Economie et des Consommateurs,

Kris PEETERS

Le ministre de la Justice,

Koen GEENS

Le ministre des Finances,

Johan VAN OVERTVELDGT

Le ministre de la Défense, chargé de la Fonction publique,

Steven VANDÉPUT

Le ministre de la Mobilité,

François BELLOT

Le secrétaire d'État à l'Asile et la Migration,

Theo FRANCKEN

Le secrétaire d'État à la Mer du Nord,

Philippe DE BACKER

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet betreffende de verwerking van passagiersgegevens

HOOFDSTUK I

Algemene Bepalingen

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

Deze wet vormt de omzetting in Belgisch recht van Richtlijn 2004/82/EG van de Raad van 29 april 2004 betreffende de verplichting voor vervoerders om passagiersgegevens door te geven, van Richtlijn 2010/65/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten en tot intrekking van Richtlijn 2002/6/EG, en van de Richtlijn van 27 april 2016 van het Europees Parlement en de Raad betreffende het gebruik van persoonsgegevens van passagiers voor het voorkomen, opsporen, onderzoeken en vervolgen van terroristische misdrijven en zware criminaliteit.

HOOFDSTUK II

Toepassingsgebied

Art. 3

§ 1. Deze wet bepaalt de verplichtingen van de vervoerders en reisoperatoren inzake de doorgifte van gegevens van passagiers van, naar en op doorreis over het nationaal grondgebied.

§ 2. De Koning bepaalt bij een in Ministerraad overlegd besluit, per vervoersector en voor de reisoperatoren, de passagiersgegevens die moeten worden doorgestuurd en de nadere regels voor het doorsturen, na advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

HOOFDSTUK III

Verplichtingen van de vervoerders en reisoperatoren

Art. 4

Iedere vervoerder en reisoperator verzamelt en stuurt de gegevens van de passagiers van, naar en op doorreis over het nationaal grondgebied, waarover zij beschikt, door, met

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

Avant-projet de loi relatif au traitement des données des passagers

CHAPITRE I^{ER}

Dispositions générales

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

La présente loi transpose en droit belge la Directive 2004/82/CE du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'obligation pour les transporteurs de communiquer les données relatives aux passagers, la directive 2010/65/EU du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres et abrogeant la directive 2002/6/CE et la Directive de 27 avril 2016 du Parlement européen et du Conseil relative à l'utilisation des données des dossiers passagers pour la prévention et la détection des infractions terroristes et des formes graves de criminalité, ainsi que pour les enquêtes et les poursuites en la matière.

CHAPITRE II

Champ d'application

Art. 3

§ 1^{er}. La présente loi détermine les obligations des transporteurs et opérateurs de voyage relatives à la transmission des données des passagers à destination de, en provenance de et transitant par le territoire national.

§ 2. Le Roi détermine par arrêté délibéré en Conseil des ministres par secteur de transport et pour les opérateurs de voyage, les données des passagers à transmettre et leurs modalités de transmission, après avis de la Commission pour la protection de la vie privée.

CHAPITRE III

Obligations des transporteurs et opérateurs de voyage

Art. 4

Chaque transporteur et opérateur de voyage recueille et transmet les données des passagers à destination de, en provenance de et transitant par le territoire national, dont il

het oog op de registratie ervan in de passagiersgegevensbank bedoeld in artikel 15.

Art. 5

De vervoerders en de reisoperatoren informeren de betrokken personen dat hun gegevens worden doorgegeven aan de PIE en achteraf kunnen worden verwerkt voor de in artikel 8 beoogde doelen.

Art. 6

§ 1. De vervoerders sturen de vereiste passagiersgegevens door en verzekeren zich ervan dat de passagiersgegevens bedoeld in artikel 9, § 1, 18°, volledig, juist en actueel zijn. Hiervoor controleren zij de overeenstemming tussen de reisdocumenten en de identiteit van de betrokken passagier(s).

§ 2. De reisoperatoren sturen de vereiste passagiersgegevens door en verzekeren zich ervan dat de passagiersgegevens bedoeld in artikel 9, § 1, 18° volledig, juist en actueel zijn. Hiervoor nemen ze alle noodzakelijke maatregelen om de overeenstemming tussen de reisdocumenten en de identiteit van de betrokken passagier(s) te controleren.

§ 3. De Koning bepaalt bij een in Ministerraad overlegd besluit, per vervoersector en voor de reisoperatoren, de modaliteiten van de verplichting bepaald in §§ 1 en 2.

HOOFDSTUK IV

Definities

Art. 7

In deze wet wordt verstaan onder:

1° “de vervoerders”: elke natuurlijke of rechtspersoon die het beroepsmatige vervoer van personen door de lucht, over het water, over het spoor of over de weg verricht;

2° “reisoperator”: elke reisorganisator of –bemiddelaar in de zin van de wet van 16 februari 1994 tot regeling van het contract tot reisorganisatie en reisbemiddeling;

3° “het vervoer door de lucht”: het internationaal vervoer dat wordt verzekerd door ondernemingen die beschikken over een geldige exploitatievergunning of gelijkaardig dat ter goedkeuring voorligt en waarmee ze passagiers per luchtvaartuig kunnen vervoeren;

4° “het vervoer over de weg”: het geregelde internationaal busvervoer wanneer het vertrek, de aankomst of de doorreis op het nationaal grondgebied plaatsheeft, met uitzondering

dispose, en vue de leur enregistrement dans la banque de données passagers visée à l'article 15.

Art. 5

Les transporteurs et les opérateurs de voyage informent les personnes concernées que leurs données sont transmises à l'UIP et peuvent être traitées ultérieurement pour les finalités visées à l'article 8.

Art. 6

§ 1^{er}. Les transporteurs transmettent les données des passagers requises et s'assurent que les données de passagers visées à l'article 9, § 1^{er}, 18°, soient complètes, exactes et actuelles. A cette fin, ils vérifient la correspondance entre les documents de voyage et l'identité du passager ou des passagers concernés.

§ 2. Les opérateurs de voyage transmettent les données de passagers requises et s'assurent que les données des passagers visées à l'article 9, § 1^{er}, 18°, soient complètes, exactes et actuelles. A cette fin, ils prennent toutes les mesures nécessaires afin de vérifier la correspondance entre les documents de voyage et l'identité du passager ou des passagers concernés.

§ 3. Le Roi détermine par arrêté délibéré en Conseil des ministres par secteur de transport et pour les opérateurs de voyage, les modalités relatives à l'obligation prévue aux §§ 1^{er} et 2.

CHAPITRE IV

Définitions

Art. 7

Dans la présente loi, il faut entendre par:

1° “les transporteurs”: toute personne physique ou morale qui assure, à titre professionnel, le transport de personnes par voie aérienne, maritime, ferroviaire ou terrestre;

2° “opérateur de voyage”: chaque organisateur ou intermédiaire de voyage au sens de la loi du 16 février 1994 régissant le contrat d’organisation de voyages et le contrat d’intermédiaire de voyages;

3° “le transport par voie aérienne”: le transport international, assuré par les entreprises possédant une licence d’exploitation ou l’équivalent, en cours de validité, leur permettant de transporter des passagers par aéronefs;

4° “le transport par voie terrestre”: le transport international régulier par bus lorsque le lieu de départ, de transit ou d’arrivée se trouve sur le territoire national, à l’exception du

van het vervoer bedoeld in artikel 6, § 1, X, eerste lid, 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen;

5° "het vervoer over het spoor": elke hogesnelheidslijn in de zin van bijlage 14 van de Spoorcodex waarop een internationale reizigersvervoerdienst in de zin van artikel 3, 62° van de Spoorcodex wordt geëxploiteerd;

6° "het vervoer over het water": een internationale zeereis met een passagierschip waarbij de haven van vertrek, aankomst of doorreis in België is gelegen;

7° "de PIE": de Passagiersinformatie-eenheid zoals bedoeld in hoofdstuk VII;

8° "de bevoegde diensten": de diensten bedoeld in artikel 14, § 1, punt 2;

9° "passagiersgegevens" (PNR): een bestand met de reisgegevens van iedere passagier, dat de in artikel 9 bedoelde informatie bevat, die de boekende en de deelnemende luchtvaartmaatschappijen nodig hebben om reserveringen te kunnen verwerken en controleren bij elke reis die door of namens iemand wordt geboekt; dit bestand kan zich bevinden in een reserveringssysteem, een vertrekcontrolesysteem, voor de controle van vertrekkende passagiers, of een soortgelijk systeem dat dezelfde functies vervult;

10° "passagier": iedere persoon, met inbegrip van de transferpassagiers en transitpassagiers en met uitsluiting van de bemanningsleden, die wordt vervoerd of moet worden vervoerd door een vervoerder, met de toestemming van deze laatste, wat zich vertaalt door de inschrijving van deze persoon op de passagierslijst;

11° "de oplijsting": het mechanisme bedoeld in artikel 23, § 2, dat toelaat de uitgevoerde gegevensverwerkingen op te sporen, opdat het identificeerbaar is welke persoon, op welk moment, welke gegevens heeft geraadpleegd en met welk doel;

12° "de wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer": de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens;

13° "verwerking": de verwerking in de zin van artikel 1, § 2, van de wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

14° "depersonaliseren door afscherming van gegevenselementen": het voor een gebruiker onzichtbaar maken van de gegevenselementen waaruit de identiteit van de betrokken persoon rechtstreeks zou kunnen worden afgeleid, zoals bedoeld in artikel 19.

transport visé à l'article 6, § 1^{er}, X, alinéa premier, 8°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles;

5° "le transport par voie ferroviaire": toute ligne à grande vitesse au sens de l'annexe 14 du Code ferroviaire sur laquelle un service international de transport de voyageurs au sens de l'article 3, 62°, du Code ferroviaire est exploité;

6° "le transport par voie maritime": une traversée par mer à caractère international à l'aide d'un navire transportant des passagers à destination, en provenance ou transitant par un port situé en Belgique;

7° "L'UIP: l'Unité d'information des passagers telle que visée au chapitre VII;

8° "les services compétents": les services visés à l'article 14, § 1^{er}, point 2;

9° "données des passagers" (PNR): le dossier relatif aux conditions de voyage de chaque passager, qui contient les informations visées à l'article 9, nécessaires pour permettre le traitement et le contrôle des réservations par les transporteurs aériens concernés qui assurent les réservations, pour chaque voyage réservé par une personne ou en son nom, que ce dossier figure dans des systèmes de réservation, des systèmes de contrôle des départs (utilisés pour contrôler les passagers lors de l'embarquement) ou des systèmes équivalents offrant les mêmes fonctionnalités.

10° "passager": toute personne, y compris une personne en correspondance ou en transit et à l'exception du personnel d'équipage, transportée ou devant être transportée par le transporteur, avec le consentement de ce dernier, lequel se traduit par l'inscription de cette personne sur la liste des passagers;

11° "la journalisation": le mécanisme visé à l'article 23, § 2 permettant le traçage des traitements de données effectué afin qu'il soit possible d'identifier la personne qui a consulté des données, les données consultées, le moment et la finalité de cette consultation;

12° "la loi relative à la protection de la vie privée": la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel;

13° "traitement": le traitement au sens de l'article 1^{er}, § 2, de la loi relative à la protection de la vie privée.

14° "dépersonnalisation par masquage d'éléments de données": le fait de rendre invisible pour un utilisateur des éléments de données qui pourraient servir à identifier directement la personne concernée, comme visé à l'article 19.

HOOFDSTUK V

Doelen van de gegevensverwerking

Art. 8

§ 1. De passagiersgegevens worden verwerkt met het oog op:

1. het opsporen en vervolgen, met inbegrip van de uitvoering van straffen of vrijheidsbeperkende maatregelen, met betrekking tot ernstige misdrijven bedoeld in artikel 90ter, § 2, 1°bis, 1°ter, 1° quater, 1° quinquis, 1° octies, 4°, 5°, 6°, 7°, 7°bis, 7°ter, 9°, 10°, 10°bis, 10°ter, 11°, 13°, 13°bis, 14°, 16°, 17°, 18°, 19° en § 3 van het Wetboek van Strafvordering;
2. het opsporen en vervolgen, met inbegrip van de uitvoering van straffen of vrijheidsbeperkende maatregelen, met betrekking tot ernstige misdrijven bedoeld in de artikelen 196 voor wat betreft valsheid in authentieke en openbare documenten, 198, 199, 199bis, 207, 213, 375 en 505 van het Strafwetboek.;
3. de preventie van ernstige inbreuken op de openbare veiligheid in het kader van gewelddadige radicalisering door het toezien op fenomenen en groeperingen overeenkomstig artikel 44/5, § 1, 2° en 3° en § 2 van de wet op het politieambt;
4. het toezien op activiteiten vermeld in artikel 7, 1° en 11, § 1, 1° tot 3° en 5°, van de organieke wet van 30 november 1998 houdende regeling van de inlichtingen- en veiligheidsdienst;
5. het opsporen en vervolgen met betrekking tot de misdrijven bedoeld in artikel 220, § 2 van de Algemene Wet Douane en Accijnzen van 18 juli 1977 en art. 45 derde alinea van de wet van 22 december 2009 betreffende de algemene regeling inzake accijnzen.

§ 2. Onder de voorwaarden bepaald in hoofdstuk XI, worden de passagiersgegevens eveneens verwerkt ter verbetering van de controles van personen aan de buiten grenzen en ter bestrijding van illegale immigratie.

HOOFDSTUK VI

Passagiersgegevens

Art. 9

§ 1. Wat de reservatiegegevens betreft, bevatten de passagiersgegevens maximaal:

- 1° de PNR-bestandslocatiecode;
- 2° de datum van reservering en afgifte van het biljet;
- 3° de geplande reisdata;
- 4° de namen, voornamen en geboortedatum;

CHAPITRE V

Finalités du traitement des données

Art. 8

§ 1er. Les données des passagers sont traitées aux fins de:

1. la recherche et la poursuite, en ce compris l'exécution des peines ou des mesures limitatives de liberté, relatives aux infractions graves visées à l'article 90ter, § 2, 1°bis, 1°ter, 1° quater, 1° quinquis, 1° octies, 4°, 5°, 6°, 7°, 7°bis, 7°ter, 9°, 10°, 10°bis, 10°ter, 11°, 13°, 13°bis, 14°, 16°, 17°, 18°, 19° et § 3 du Code d'instruction criminelle;
2. la recherche et la poursuite, en ce compris l'exécution des peines ou des mesures limitatives de liberté, relatives aux infractions graves visées aux articles 196, en ce qui concerne les infractions liées faux en écritures authentiques et publiques, 198, 199, 199bis, 207, 213, 375 et 505 du Code pénale;
3. la prévention des troubles graves à la sécurité publique dans le cadre de la radicalisation violente par le suivi des phénomènes et groupements conformément à l'article 44/5, § 1er, 2° et 3° et § 2 de la loi sur la fonction de police;
4. du suivi des activités mentionnées à l'article 7, 1° et 11, § 1er, 1° à 3° et 5°, de la loi organique du 30 novembre 1998 des services de renseignement et de sécurité;
5. la recherche et la poursuite des infractions visées à l'article 220, § 2 de la loi générale sur les douanes et accises du 18 juillet 1977 et l'article 45 alinéa 3 de la loi du 22 décembre 2009 relative au régime général d'accise.

§ 2. Sous les conditions prévues au chapitre XI, les données des passagers sont également traitées en vue de l'amélioration des contrôles de personnes aux frontières extérieures et en vue de lutter contre l'immigration illégale.

CHAPITRE VI

Données des passagers

Art. 9

§ 1er. En ce qui concerne les données de réservation, les données des passagers comprennent au maximum:

- 1° le code repère du dossier passager;
- 2° la date de réservation et d'émission du billet;
- 3° les dates prévues du voyage;
- 4° les noms, prénoms et date de naissance;

5° het adres en de contactgegevens (telefoonnummer, e-mailadres);

6° de betalingsinformatie, met inbegrip van het factureringsadres;

7° de volledige reisroute voor de betrokken passagier;

8° de informatie over de “geregistreerde reizigers”, d.w.z. de reizigers die de voordelen voor de “frequente reizigers” genieten;

9° het reisbureau of de reisagent;

10° status van de reiziger (met inbegrip van de bevestigingen, *check-in-status*, *no-show-* of *go-show-*informatie);

11° de aanwijzingen over de opgesplitste/opgedeelde PNR-informatie;

12° de algemene opmerkingen (met inbegrip van alle beschikbare informatie over de niet-begeleide minderjarigen onder 18 jaar, zoals de naam en het geslacht van de minderjarige, zijn leeftijd, de taal/talen die hij spreekt, de naam en de contactgegevens van de voogd die de minderjarige begeleidt bij het vertrek en de aard van zijn relatie met de minderjarige, de ambtenaar die bij het vertrek en de aankomst aanwezig is);

13° de informatie m.b.t. de biljetuitgifte (waaronder het biljetnummer, de uitgiftedatum, de biljetten voor enkele reizen en de geautomatiseerde prijsnotering van de biljetten);

14° het zitplaatsnummer en andere informatie over de zitplaats;

15° informatie over gezamenlijke vluchtnummers;

16° alle bagage-informatie;

17° aantal en namen van de andere reizigers in het PNR;

18° alle voorafgaande passagiersgegevens (API-gegevens) die werden verzameld zoals bepaald in § 2 van dit artikel.

19° alle vroegere wijzigingen van de onder 1° tot 18° opgesomde gegevens;

§ 2. Wat de gegevens van de check-in-status en het instappen betreft, zijn de voorafgaande gegevens bedoeld in § 1, 18°, de volgende:

1° soort reisdocument;

2° nummer van het document;

3° nationaliteit;

4° land van afgifte;

5° l'adresse et les coordonnées (numéro de téléphone, adresse électronique);

6° les modes de paiement, y compris l'adresse de facturation;

7° l'itinéraire complet pour le passager concerné;

8° les informations relatives aux “voyageurs enregistrés”, c'est-à-dire les voyageurs bénéficiant d'avantages réservés aux “grands voyageurs”;

9° l'agence de voyage ou l'agent de voyage;

10° statut du voyageur (y compris les confirmations, l'enregistrement, la non-présentation, ou un passager de dernière minute sans réservation);

11° les indications concernant la scission/division du dossier passager (PNR);

12° les remarques générales (y compris toutes les informations disponibles sur les mineurs non accompagnés de moins de 18 ans, telles que le nom et le sexe du mineur, son âge, la ou les langues parlées, le nom et les coordonnées du tuteur présent au départ et son lien avec le mineur, le nom et les coordonnées du tuteur présent à l'arrivée et son lien avec le mineur, l'agent présent au départ et à l'arrivée);

13° les informations relatives à l'établissement des billets (y compris le numéro du billet, la date d'émission, les allers simples, les champs de billets informatisés relatifs à leur prix);

14° le numéro du siège et autres informations concernant le siège;

15° les informations sur le partage de code;

16° toutes les informations relatives aux bagages;

17° le nombre et autres noms de voyageurs figurant dans le dossier passager;

18° toutes les données préalables sur les passagers (données API) qui a été collectée telles que déterminées dans le § 2 du présent article.

19° l'historique complet des modifications des données énumérées 1° à 18°;

§ 2. En ce qui concerne les données d'enregistrement et d'embarquement, les renseignements préalables visé au § 1^{er}, 18°, sont:

1° le type de document de voyage;

2° le numéro de document;

3° la nationalité;

4° le pays de délivrance;

5° vervaldatum van het document;
 6° familienaam, voornaam, geslacht, geboortedatum;
 7° vervoerder / reisoperator;
 8° nummer van het vervoer;
 9° datum van vertrek, datum van aankomst;
 10° plaats van vertrek, plaats van aankomst;
 11° tijdstip van vertrek, tijdstip van aankomst;
 12° totaal aantal vervoerde personen;
 13° zitplaatsnummer;
 14° PNR-bestandslocatiecode;
 15° aantal, gewicht en identificatie van de bagagelasten.

Art. 10

De passagiersgegevens mogen geen betrekking hebben op de raciale of etnische oorsprong van een persoon, zijn religieuze of levensbeschouwelijk overtuigingen, zijn politieke opvattingen, zijn vakbondsliedmaatschap, zijn gezondheid of zijn seksleven of seksuele geaardheid.

Art. 11

Wanneer de door de vervoerders en de reisoperatoren doorgegeven passagiersgegevens andere gegevens bevatten dan die in artikel 9 zijn opgesomd, of de gegevens bevatten die in artikel 10 zijn opgesomd, verwijdert de PIE deze aanvullende gegevens bij hun ontvangst en definitief.

HOOFDSTUK VII

De Passagiersinformatie-eenheid

Art. 12

Er wordt een Passagiersinformatie-eenheid, in deze wet PIE genoemd, opgericht bij de Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken.

Art. 13

§ 1. De PIE is belast met:

1. het verzamelen, het bewaren en het verwerken van de passagiersgegevens die door de vervoerders en

5° la date d'expiration du document;
 6° le nom de famille, le prénom, le sexe, la date de naissance;
 7° le transporteur / opérateur de voyage;
 8° le numéro du transport;
 9° la date de départ, la date d'arrivée;
 10° le lieu de départ, le lieu d'arrivée;
 11° l'heure de départ, l'heure d'arrivée;
 12° le nombre total de personnes transportées;
 13° le numéro de siège;
 14° le code repère du dossier passager;
 15° le nombre, poids et identification des bagages.

Art. 10

Les données des passagers ne peuvent pas concerner l'origine raciale ou ethnique d'une personne, ses convictions religieuses ou philosophiques, ses opinions politiques, son appartenance à une organisation syndicale, ou les données concernant sa santé, sa vie sexuelle ou son orientation sexuelle.

Art. 11

Lorsque les données des passagers transférées par les transporteurs et opérateurs de voyages comportent des données autres que celles énumérées à l'article 9 ou comportent les données comme énumérées à l'article 10, l'UIP efface ces données supplémentaires dès leur réception et de façon définitive.

CHAPITRE VII

L'Unité d'information des passagers

Art. 12

Une Unité d'information des passagers, dénommée l'UIP dans la présente loi, est créée au sein du Service Public Fédéral Intérieur.

Art. 13

§ 1^{er}. L'UIP est chargée de:

1. la collecte, de la conservation et du traitement des données des passagers transmises par les transporteurs et

reisoperatoren zijn doorgestuurd, evenals met het beheer van de passagiersgegevensbank.

2. de uitwisseling van zowel de passagiersgegevens als de resultaten van hun verwerking, met de PIE's van andere lidstaten, met Europol, en met derde landen, overeenkomstig hoofdstuk XII van deze wet.

§ 2. Onverminderd andere wettelijke bepalingen, mag de PIE de gegevens die krachtens artikel 8 zijn bewaard, niet voor andere doelen gebruiken.

Art. 14

§ 1. De PIE is samengesteld uit:

1. een leidend ambtenaar, bijgestaan door een ondersteunende dienst. Deze is verantwoordelijk voor:

- i. de organisatie en de werking van de PIE;
- ii. het toezicht op de naleving door de vervoerders en de reisoperatoren van hun verplichtingen bepaald in hoofdstuk III;
- iii. het beheeren het gebruik van de passagiersgegevensbank;
- iv. de verwerking van de passagiersgegevens;
- v. de naleving van de wettigheid en de regelmatigheid van de in hoofdstuk X bedoelde verwerkingen;
- vi. de ondersteuning van de bevoegde diensten voor de uitoefening van hun bevoegdheden binnen de PIE

2. leden uit de volgende bevoegde diensten:

- i. de Politiediensten, zoals bedoeld in de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op twee niveaus;
- ii. de Veiligheid van de Staat, zoals bedoeld in de organieke wet van 30 november 1998 houdende regeling van de inlichtingen- en veiligheidsdienst;
- iii. de Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst, zoals bedoeld in de organieke wet van 30 november 1998 houdende regeling van de inlichtingen- en veiligheidsdienst;
- iv. de Administratie Onderzoek en Opsporing en de Administratie Toezicht, Controle en Vaststelling van de Algemene Administratie van de Douane en Accijnzen, zoals bedoeld in het besluit van de Voorzitter van het Directiecomité van 16 oktober 2014 tot oprichting van de nieuwe diensten van de Algemene Administratie van de Douane en Accijnzen.

De leden van de bevoegde diensten worden gedurende de periode van hun detachering onder het functioneel en hiërarchisch toezicht geplaatst van de leidend ambtenaar van de PIE. Zij behouden evenwel het statuut van hun oorspronkelijke dienst.

opérateurs de voyage, ainsi que de la gestion de la banque de données des passagers;

2. l'échange, à la fois des données des passagers et des résultats de leur traitement, avec les UIP d'autres États membres, avec Europol, et avec les pays tiers, conformément au chapitre XII de la présente loi.

§ 2. Sans préjudice d'autres dispositions légales, l'UIP ne peut utiliser les données conservées en vertu de l'article 8 pour d'autres finalités.

Art. 14

§ 1^{er}. L'UIP est composée:

1. d'un fonctionnaire dirigeant, assisté par un service d'appui, responsable:

- i. de l'organisation et du fonctionnement de l'UIP
- ii. du contrôle du respect par les transporteurs et les opérateurs de voyage de leurs obligations prévues au chapitre III;
- iii. de la gestion et de l'exploitation de la banque de données des passagers;
- iv. du traitement des données de passagers;
- v. du respect de la légalité et de la régularité des traitements visés au chapitre X;
- vi. du soutien des services compétents pour l'exécution de leurs compétences au sein de l'UIP

2. de membres issus des services compétents suivants:

- i. les Services de police tels que visés par la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux;
- ii. la Sûreté de l'État telle que visée par la loi organique des services de renseignement et de sécurité du 30 novembre 1998;
- iii. le Service général de Renseignement et de Sécurité tel que visé par la loi organique des services de renseignement et de sécurité du 30 novembre 1998.

iv. l'Administration Enquête et Recherche et l'Administration Surveillance, Contrôle et Constatation de l'Administration générale des Douanes et Accises telle que visée par l'arrêté du Président du Comité de direction du 16 octobre 2014 portant création des nouveaux services de l'Administration générale des Douanes et Accises.

Durant la période de leur détachement, les membres des services compétents sont placés sous l'autorité fonctionnelle et hiérarchique du fonctionnaire dirigeant de l'UIP. Toutefois, ceux-ci gardent le statut de leur service d'origine.

§ 2. Een protocolakkoord, zoals bedoeld in artikel 17, wordt, in overleg met de functionaris voor de gegevensbescherming en na advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, afgesloten tussen de leidend ambtenaar van de PIE en de bevoegde diensten, teneinde de modaliteiten te bepalen met betrekking tot de doorgifte van de gegevens. Minstens de volgende garanties zullen worden ingebouwd:

- de bepaling van de nadere regels met betrekking tot de uitwisseling van de gegevens;
- de door de wet bepaalde maximumtermijnen voor de verwerking van de gegevens worden uitdrukkelijk vermeld;
- het informeren van de PIE door de bevoegde diensten over het gegeven gevolg aan de gevalideerde positieve overeenstemmingen.

§ 3. Volgens de wettelijke verplichtingen van iedere bevoegde dienst wordt er een beveiligd en gecodeerd communicatie- en informatiesysteem op basis van het automatisch versturen van de positieve overeenstemmingen gehomologeerd door de Nationale Veiligheidsoverheid.

§ 4. De Koning bepaalt bij een in Ministerraad overlegd besluit en na advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, de nadere regels voor de samenstelling en de organisatie van de PIE, het statuut van de leidend ambtenaar en de leden van de PIE, evenals de directies of afdelingen die binnen de bevoegde diensten instaan voor de verwerking van de passagiersgegevens.

HOOFDSTUK VIII

De passagiersgegevensbank

Art. 15

§ 1. Er wordt een passagiersgegevensbank opgericht die door de Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken wordt beheerd en waarin de passagiersgegevens worden geregistreerd.

§ 2. De leidend ambtenaar van de PIE is verantwoordelijk voor de verwerking van de passagiersgegevensbank in de zin van artikel 1, § 4, van de wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

§ 3. Het recht op toegang en rechtzetting inzake de passagiersgegevens, bepaald in artikel 10 van de wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer, wordt rechtstreeks uitgeoefend bij de functionaris voor de gegevensbescherming.

In afwijking van het eerste lid worden deze rechten uitgeoefend bij de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer voor de positieve overeenstemmingen en de resultaten van de gerichte opzoekenzoeken zoals bedoeld in de artikelen 24 tot 27.

§ 2. Un protocole d'accord, tel que visé à l'article 17, est conclu, en concertation avec le délégué à la protection des données et après avis de la Commission pour la protection de la vie privée, entre le fonctionnaire dirigeant de l'UIP et les services compétents afin de déterminer les modalités relatives à la transmission des données. Les garanties suivantes seront au moins apportées:

- la détermination des modalités relatives à l'échange des données;
- les délais maximaux déterminés par la loi pour le traitement des données sont explicitement indiqués;
- l'information de l'UIP par les services compétents de la suite donnée aux correspondances positives validées.

§ 3. Selon les obligations légales de chaque service compétent, un système de communication et d'informations sécurisé et crypté en vertu de l'envoi des correspondances positives automatisé, est homologué par l'Autorité Nationale de Sécurité.

§ 4. Le Roi détermine par arrêté délibéré en Conseil des ministres et après avis de la Commission pour la protection de la vie privée, les modalités de composition et d'organisation de l'UIP, le statut du fonctionnaire dirigeant et des membres de l'UIP ainsi que les directions ou sections au sein des services compétents chargées du traitement des données des passagers.

CHAPITRE VIII

La banque de données des passagers

Art. 15

§ 1^{er}. Il est créé une banque de données des passagers gérée par le Service Public Fédéral Intérieur dans laquelle sont enregistrées les données de passagers.

§ 2. Le fonctionnaire dirigeant de l'UIP est responsable du traitement de la banque de données des passagers au sens de l'article 1^{er}, § 4, de la loi relative à la protection de la vie privée.

§ 3. Les droits d'accès et de rectification prévus à l'article 10 de la loi relative à la protection de la vie privée concernant les données des passagers s'exercent directement auprès du délégué à la protection des données.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, ces droits s'exercent auprès de la Commission de la vie privée en ce qui concerne les correspondances positives et les résultats des recherches ponctuelles telles que visées aux articles 24 à 27.

Art. 16

In het kader van de doelen beoogd in artikel 8, § 1, is de passagiersgegevensbank rechtstreeks toegankelijk door de PIE voor de verwerkingen bedoeld in de artikelen 24 tot 27 volgens de in Hoofdstuk IX voorziene regels.

Art. 17

De technische beveiligings- en toegangsregels worden uitgewerkt in een protocol dat wordt afgesloten tussen de leidend ambtenaar van de PIE en de bevoegde diensten, in overleg met de functionaris voor de gegevensbescherming en na advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

Dit protocol:

1° geeft de garantie dat de verwerkte gegevens aan een minimale kwaliteitsnorm beantwoorden en aan dezelfde beveiligings-, beschermings- en validatievereisten worden onderworpen;

2° zorgt ervoor dat de bewaarde gegevens het voorwerp uitmaken van passende technische en organisatorische maatregelen teneinde de gegevens te beveiligen tegen vernietiging, hetzij per ongeluk, hetzij onrechtmatig, tegen verlies of wijziging per ongeluk, tegen niet-toegelaten of onrechtmatige opslag, verwerking, toegang of openbaarmaking;

3° bepaalt dat machtingen om toegang tot de passagiersgegevens en gemeenschappelijke gebruikersprofielen worden toegekend aan elke persoon die toegang zou kunnen hebben tot de passagiersgegevens;

4° geeft de garantie dat de gegevens op het grondgebied van de Europese Unie worden bewaard;

5° zorgt voor technologische beveiligingsmaatregelen die de bewaarde gegevens ontoegankelijk maken voor elke persoon die niet gemachtigd is om hiertoe toegang te hebben;

6° zorgt voor de minimale garanties voor de toepassing van de termijnen en nadere regels voor de toegang tot, de bewaring en de vernietiging van de gegevens die in de passagiersgegevensbank zijn bewaard;

7° bepaalt de nadere regels voor de oplijsting van de verwerking van de in artikel 23 voorziene gegevens;

8° zorgt voor technologische beveiligingsmaatregelen opdat de verwerkingen uitgevoerd door de bevoegde diensten bedoeld in artikel 14, § 1, 2°, ii en iii en de leden van de PIE, gebeuren overeenkomstig de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen.

Art. 16

Dans le cadre des finalités visées à l'article 8, § 1^{er}, la banque de données des passagers est directement accessible par l'UIP pour les traitements visés aux articles 24 à 27, conformément aux dispositions prévues au Chapitre IX.

Art. 17

Les modalités techniques de sécurisation et d'accès sont mises en œuvre, dans un protocole conclu entre le fonctionnaire dirigeant de l'UIP et les services compétents, après concertation avec le délégué à la protection des données et après avis de la Commission pour la protection de la vie privée.

Ce protocole:

1° garantit que les données traitées répondent à un standard minimal de qualité et sont soumises aux mêmes exigences de sécurité, de protection et de validation;

2° veille à ce que les données conservées fassent l'objet de mesures techniques et organisationnelles appropriées afin de les protéger contre la destruction accidentelle ou illicite, la perte ou l'altération accidentelle, ou le stockage, le traitement, l'accès ou la divulgation non autorisés ou illicites;

3° prévoit que des autorisations d'accès aux données des passagers et des profils d'utilisateurs communs et spécifiques soient attribuées à toute personne susceptible d'accéder aux données des passagers;

4° garantit que les données soient conservées sur le territoire de l'Union européenne;

5° met en œuvre des mesures de protection technologique qui rendent les données conservées inaccessibles par toute personne qui n'est pas autorisée à y avoir accès;

6° met en œuvre les garanties minimales pour l'application des délais et modalités d'accès, de conservation et de destruction des données conservées dans la banque de données des passagers;

7° détermine les modalités de la journalisation du traitement des données prévues à l'article 23;

8° met en œuvre des mesures de protection technologique qui rendent les traitements effectués par les services compétents visés à l'article 14, § 1^{er}, 2^o, ii et iii et les membres de l'UIP conformes à la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité.

HOOFDSTUK IX

Bewaartermijnen

Art. 18

De passagiersgegevens worden in de passagiersgegevensbank bewaard gedurende een maximale termijn van 5 jaar, te rekenen vanaf de registratie ervan. Aan het eind van deze termijn worden ze vernietigd.

Art. 19

Na een periode van zes maanden vanaf het registreren van de passagiersgegevens in de passagiersgegevensbank, worden alle passagiersgegevens gedepersonaliseerd, door afscherming van de volgende gegevenselementen waaruit de identiteit van de passagier op wie de gegevens betrekking hebben, rechtstreeks zou kunnen worden afgeleid:

1° naam/namen, waaronder de namen van andere passagiers en het aantal passagiers dat samen reist;

2° adres- en contactgegevens;

3° alle betalingsinformatie, met inbegrip van het factureringsadres, voor zover daarin informatie is vervat waaruit de identiteit van de passagier of elke andere persoon rechtstreeks zou kunnen worden afgeleid;

4° informatie betreffende reizigers die gebruik maken van een loyaliteitsprogramma voor frequent reizen;

5° algemene opmerkingen, voor zover deze informatie bevatten waaruit de identiteit van de passagier rechtstreeks zou kunnen worden afgeleid;

6° alle gegevens zoals bedoeld in artikel 9, § 1, 18°.

Art. 20

Na de periode van zes maanden, bedoeld in artikel 19, wordt de mededeling van de volledige passagiersgegevens uitsluitend toegestaan voor de door artikel 27 voorgeschreven verwerking van de gegevens en enkel onder de voorwaarden hierin bepaald.

Art. 21

§ 1. De PIE zorgt ervoor dat de passagiersgegevens definitief uit haar gegevensbank worden verwijderd na de periode bedoeld in artikel 18.

§ 2. Deze verplichting is van toepassing onverminderd de gevallen waarin specifieke gegevens werden doorgegeven en worden gebruikt in het kader van bijzondere gevallen, met het oog op het voorkomen, opsporen, onderzoeken of vervolgen van terroristische misdrijven of ernstige criminaliteit,, in welk

CHAPITRE IX

Des délais de conservation

Art. 18

Les données des passagers sont conservées dans la banque de données des passagers pour une durée maximale de 5 ans à compter de leur enregistrement. A l'issue de ce délai, elles sont détruites.

Art. 19

À l'expiration d'une période de six mois, à compter de l'enregistrement des données des passagers dans la banque de données des passagers, toutes les données des passagers sont dépersonnalisées, par masquage des éléments d'information suivants, pouvant servir à identifier directement le passager auquel se rapportent les données:

1° le(s) nom(s), notamment les noms d'autres passagers, ainsi que le nombre de passagers voyageant ensemble;

2° l'adresse et les coordonnées;

3° tous les modes de paiement, y compris l'adresse de facturation, dans la mesure où y figurent des informations pouvant servir à identifier directement le passager ou toute autre personne;

4° les informations "passagers fidélisés";

5° les remarques générales, dans la mesure où elles comportent des informations pouvant servir à identifier directement le passager; et

6° toutes les données comme visé dans l'article 9, § 1^{er}, 18°.

Art. 20

À l'expiration de la période de six mois visée à l'article 19, la communication de l'intégralité des données des passagers n'est autorisée que pour le traitement des données prescrit par l'article 27 et uniquement selon les conditions prévues par cette disposition.

Art. 21

§ 1^{er}. L'UIP veille à ce que les données des passagers soient effacées de sa banque de données de manière définitive à l'issue de la période visée à l'article 18

§ 2. Cette obligation s'applique sans préjudice des cas où des données spécifiques ont été transférées et sont utilisées dans le cadre de cas particuliers à des fins de prévention, de détection d'infractions terroristes ou de formes graves de criminalité ou d'enquêtes,ou de poursuites en la matière.

geval op het bewaren van deze gegevens de bijzondere regels ter zake van toepassing zijn.

Art. 22

De leidend ambtenaar en de functionaris voor de gegevensbescherming bedoeld in hoofdstuk XIII hebben toegang tot alle gegevens die voor het uitvoeren van hun opdrachten relevant zijn.

Art. 23

§ 1. De verwerkte gegevens worden opgeliist en moeten rechtstreeks correleren met de doelen bepaald in artikel 8.

§ 2. De PIE zorgt voor de oplijsting door een documentair spoor gedurende 5 jaren te bewaren van alle behandelsystemen en -procedures onder haar verantwoordelijkheid. Deze documentatie omvat minimaal:

1. de naam en contactgegevens van de organisatie en van het personeel belast met het verwerken van de passagiersgegevens binnen de PIE, alsook hun aanvragen en de verschillende niveaus van toegangsmachtigingen;

2. een register van de verwerkingsactiviteiten die minstens de identiteit aanduidt van de persoon die de passagiersgegevens verwerkt heeft;

3. de aanvragen van de bevoegde overheden en de PIE's van andere lidstaten;

4. alle aanvragen en alle overdrachten van gegevens naar een derde land.

De PIE stelt deze documentaire sporen ter beschikking van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, op haar verzoek.

HOOFDSTUK X

De gegevensverwerking

Afdeling 1

De verwerking van passagiersgegevens in het kader van de voorafgaande beoordeling van de passagiers

Art. 24

§ 1. De passagiersgegevens worden verwerkt met het oog op het uitvoeren van een voorafgaande beoordeling van de passagiers vóór hun geplande aankomst in, vertrek uit of doorreis over het nationaal grondgebied om te bepalen welke personen moeten worden onderworpen aan een een nader onderzoek.

Auquel cas la conservation de ces données obéit aux règles particulières en la matière.

Art. 22

Le fonctionnaire dirigeant et le délégué à la protection des données visé au chapitre XIII ont accès à toutes les données pertinentes dans le cadre de l'accomplissement de leurs missions.

Art. 23

§ 1^{er}. Le traitement des données fait l'objet d'une journalisation et doit être en corrélation directe avec les finalités prévues à l'article 8.

§ 2. L'UIP veille à la journalisation en conservant pendant 5 ans une trace documentaire de tous les systèmes et procédures de traitement sous sa responsabilité. Cette documentation comprend au minimum:

1. le nom et les coordonnées de l'organisation et du personnel chargés du traitement des données des passagers au sein de l'UIP ainsi que leur et les différents niveaux d'autorisation d'accès;

2. un registre des opérations de traitement qui indique au minimum l'identité de la personne qui a traité les données des passagers;

3. les demandes formulées par les autorités compétentes et les UIP d'autres États membres;

4. toutes les demandes et tous les transferts de données vers un pays tiers.

L'UIP met ces traces documentaires à la disposition de la Commission de Protection de la Vie Privée, à la demande de celle-ci.

CHAPITRE X

Le traitement des données

Section 1^{re}

Le traitement des données de passagers dans le cadre de l'évaluation préalable des passagers

Art. 24

§ 1^{er}. Les données des passagers sont traitées en vue de la réalisation d'une évaluation préalable des passagers avant leur arrivée, leur départ ou leur transit prévu sur le territoire national afin de déterminer quelles personnes doivent être soumises à un examen plus approfondi.

§ 2. In het kader van de doelen beoogd in artikel 8, § 1, 1°, 4° en 5° of met betrekking tot de bedreigingen vermeld in de artikelen 8, 1°, a), b), c), d), f), g) en 11, § 2, 1° tot 4°, van de organieke wet van 30 november 1998 houdende regeling van de inlichtingen- en veiligheidsdienst, berust de voorafgaande beoordeling van de passagiers op een positieve overeenstemming, voortvloeiende uit een correlatie van de passagiersgegevens met:

1. de gegevensbanken die door de bevoegde diensten worden beheerd of die voor hen rechtstreeks beschikbaar of toegankelijk zijn in het kader van hun opdrachten of met lijsten van personen die worden opgesteld door de bevoegde diensten in het kader van hun opdrachten.

2. de door de PIE vooraf bepaalde criteria, zoals bedoeld in artikel 25.

§ 3. In het kader van de doeleinden beoogd in artikel 8, § 1, 3°, berust de voorafgaande beoordeling van de passagiers op een positieve overeenstemming, voortvloeiende uit een correlatie van de passagiersgegevens met de gegevensbanken bedoeld in § 2, 1°.

§ 4. De positieve overeenstemming moet worden gevalideerd door de PIE binnen de vierentwintig uren na ontvangst van het geautomatiseerd bericht van de positieve overeenstemming.

§ 5. Vanaf het moment van validatie geeft de bevoegde dienst die aan de basis ligt van de positieve overeenstemming een nuttig gevolg binnen de kortst mogelijke termijn.

Art. 25

§ 1. De passagiersgegevens kunnen door de PIE worden gebruikt voor het bijstellen van bestaande criteria of het formuleren van nieuwe criteria die bestemd zijn om zich te richten op individuen bij de voorafgaande beoordelingen van de passagiers, zoals bedoeld in artikel 24, § 2, punt 2.

§ 2. Het beoordelen van de passagiers voor hun geplande aankomst, doorreis of vertrek op grond van vooraf bepaalde criteria wordt op niet-discriminerende wijze verricht. Deze vooraf bepaalde criteria mogen niet nominatief en moeten doelgericht, evenredig en specifiek zijn.

§ 3. Deze criteria mogen onder geen beding gebaseerd zijn op gegevens die de raciale of etnische oorsprong, de religieuze, levensbeschouwelijke of politieke overtuiging, het vakbondslidmaatschap, de gezondheidstoestand, het seksleven of de seksuele geaardheid van de betrokkenen onthullen.

Art. 26

§ 1. Voor het doel beoogd in artikel 8, § 1, punt 3, zullen enkel de passagiersgegevens bedoeld in artikel 9, § 1, 18° met betrekking tot de persoon of personen voor wie een positieve overeenstemming werd gegenereerd, toegankelijk zijn.

§ 2. Dans le cadre des finalités visées à l'article 8, § 1^{er}, 1^o, 4^o et 5^o ou relatives aux menaces mentionnées aux articles 8, 1^o, a), b), c), d), f), g) et 11, § 2, 1^o à 4^o, de la loi organique du 30 novembre 1998 des services de renseignement et de sécurité, l'évaluation préalable des passagers repose sur une correspondance positive, résultant d'une corrélation des données des passagers avec:

1. les banques de données gérées par les services compétents ou qui leur sont directement disponibles ou accessibles dans le cadre de leurs missions ou avec des listes de personnes élaborées par les services compétents dans le cadre de leurs missions.

2. les critères d'évaluation préétablis par l'UIP visés à l'article 25.

§ 3. Dans le cadre des finalités visées à l'article 8, § 1^{er}, 3^o, l'évaluation préalable des passagers repose sur une correspondance positive, résultant d'une corrélation des données des passagers avec les banques de données visées au § 2, 1^o.

§ 4. La correspondance positive doit être validée par l'UIP dans les vingt-quatre heures après réception de la notification automatisée de la correspondance positive.

§ 5. Dès le moment de cette validation, le service compétent, qui est à l'origine de cette correspondance positive, donne une suite utile le plus rapidement possible.

Art. 25

§ 1^{er}. Les données des passagers peuvent être exploitées par l' UIP pour mettre à jour ou définir de nouveaux critères destinés à cibler des individus lors des évaluations préalables des passagers , comme visées à l'article 24, § 2, point 2.

§ 2. L'évaluation des passagers avant leur arrivée, leur transit et leur départ au regard des critères préétablis est réalisée de façon non-discriminatoire. Ces critères ne peuvent être nominatifs et doivent être ciblés, proportionnés et spécifiques.

§ 3. Ces critères ne seront en aucun cas fondés sur des données qui révèlent l'origine raciale ou ethnique, les opinions politiques, la religion ou les convictions philosophiques, l'appartenance à un syndicat, l'état de santé, la vie sexuelle ou l'orientation sexuelle de l'intéressé.

Art. 26

§ 1^{er}. Pour la finalité visée à l'article 8, § 1^{er}, point 3, seules les données des passagers visées à l'article 9, § 1^{er}, 18° relatives à la ou les personnes pour lesquelles une correspondance positive est générée sont accessibles.

§ 2. Voor het doel beoogd in artikel 8, § 1, punten 1, 4 en 5 of met betrekking tot de bedreigingen vermeld in de artikelen 8, 1°, a), b), c), d), f), g) en 11, § 2, 1° tot 4°, van de organische wet van 30 november 1998 houdende regeling van de inlichtingen- en veiligheidsdienst, zijn alle passagiersgegevens bedoeld in artikel 9 toegankelijk.

Afdeling 2

De verwerking van gegevens in het kader van gerichte opzoeken

Art. 27

De passagiersgegevens worden gebruikt om gerichte opzoeken te verrichten voor de doelen beoogd in artikel 8, § 1, punten 1°, 2°, 4° en 5° en onder de voorwaarden bedoeld in artikel 46sexies van het Wetboek van Strafvordering of in artikel 16/3 van de wet van 30 november 1998 houdende regeling van de inlichtingen- en veiligheidsdienst.

HOOFDSTUK XI

De verwerking van de passagiersgegevens ter verbetering van de grenscontroles en ter bestrijding van de illegale immigratie

Art. 28

§ 1. Dit hoofdstuk is van toepassing op de verwerking van de passagiersgegevens door de politiediensten belast met de grenscontroles en door de Dienst Vreemdelingenzaken, met het oog op de verbetering van de controles van personen aan de buitengrenzen en met het oog op de bestrijding van de illegale immigratie.

§ 2. Dit hoofdstuk is van toepassing onverminderd de verplichtingen van de politiediensten belast met de grenscontroles en van de Dienst Vreemdelingenzaken om persoonsgegevens of inlichtingen door te geven krachtens wettelijke reglementaire bepalingen.

Art. 29

§ 1. Met het oog op de in artikel 28, § 1 beoogde doelen worden de passagiersgegevens doorgegeven aan de politiediensten belast met de grenscontroles en aan de Dienst Vreemdelingenzaken, om hen in staat te stellen hun wettelijke opdrachten te vervullen, binnen de in dit artikel bepaalde grenzen.

§ 2. Enkel de passagiersgegevens bedoeld in artikel 9, § 1, 18° worden doorgegeven voor de volgende categorieën van passagiers:

1° de passagiers die van plan zijn om het grondgebied via de buitengrenzen van België te betreden of het grondgebied via de buitengrenzen van België betreden hebben;

§ 2. Pour la finalité visées à l'article 8, § 1^{er}, points 1,4 et 5 ou relatives aux menaces mentionnées aux articles 8,1°, a), b), c), d), f), g) et 11, § 2, 1° à 4°, de la loi organique du 30 novembre 1998 des services de renseignement et de sécurité, toutes les données des passagers visées à l'article 9 sont accessibles.

Section 2

Le traitement des données dans le cadre des recherches ponctuelles

Art. 27

Les données des passagers sont exploitées en vue de procéder à des recherches ponctuelles aux fins visées à l'article 8, § 1^{er}, points 1°, 2°, 4° et 5° et aux conditions prévues aux articles 46sexies du Code d'instruction criminelle ou de l'article 16/3 de la loi du 30 novembre 1998 organique des services de renseignement et de sécurité.

CHAPITRE XI

Du traitement des données des passagers en vue de l'amélioration du contrôle aux frontières et de la lutte contre l'immigration illégale

Art. 28

§ 1^{er}. Le présent chapitre s'applique au traitement des données des passagers par les services de police chargés du contrôle aux frontières et par l'Office des étrangers en vue de l'amélioration des contrôles de personnes aux frontières extérieures et en vue de lutter contre l'immigration illégale.

§ 2. Il s'applique sans préjudice des obligations qui incombent aux services de police chargés du contrôle aux frontières et à l'Office des étrangers de transmettre des données à caractère personnel ou d'informations en vertu de dispositions légales ou réglementaires.

Art. 29

§ 1^{er}. Aux fins visées à l'article 28, § 1^{er} les données de passagers sont transmises aux services de police chargés du contrôle aux frontières et à l'Office des étrangers pour leur permettre d'exercer leurs missions légales, dans les limites prévues au présent article.

§ 2. Seules les données de passagers visées à l'article 9, § 1^{er}, 18°, concernant les catégories de passagers suivantes sont transmises:

1° les passagers qui envisagent d'entrer ou sont entrés sur le territoire par les frontières extérieures de la Belgique;

2° de passagiers die van plan zijn om het grondgebied via de buiten grenzen van België te verlaten of het grondgebied via de buiten grenzen van België verlaten hebben;

3° de passagiers die van plan zijn om via een in België gelegen internationale transitzone te passeren, die zich in een in België gelegen internationale transitzone bevinden of die via een in België gelegen transitzone gepasseerd zijn.

§ 3. De passagiersgegevens bedoeld in § 2 worden onmiddellijk na hun registratie in de passagiersgegevensbank doorgestuurd naar de politiediensten die belast zijn met de controle aan de buiten grenzen van België. Deze bewaren de gegevens in een tijdelijk bestand en vernietigen ze binnen de vierentwintig uren na doorsturing.

§ 4. Wanneer de Dienst Vreemdelingenzaken de gegevens nodig heeft voor de vervulling van zijn wettelijke opdrachten, worden de passagiersgegevens bedoeld in de tweede paragraaf onmiddellijk na hun registratie in de passagiersgegevensbank doorgestuurd. De Dienst Vreemdelingenzaken bewaart deze gegevens in een tijdelijk bestand en vernietigt ze binnen de vierentwintig uren na doorsturing.

Indien na het verstrijken van deze termijn, voor de Dienst Vreemdelingenzaken in het kader van de uitvoering van zijn wettelijke opdrachten de toegang tot de passagiersgegevens bedoeld in artikel 29, § 2 noodzakelijk is, richt hij hiertoe een afdoende gemotiveerde aanvraag tot de PIE

De Dienst Vreemdelingenzaken stuurt maandelijks een verslag naar de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer betreffende de toepassing van het tweede lid.

De Koning bepaalt bij een in Ministerraad overlegd besluit en na advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, de toegangsvoorwaarden bedoeld in het tweede lid.

Art. 30

§ 1. De technische beveiligings- en toegangsregels, alsook de modaliteiten voor de doorgifte van de passagiersgegevens aan de politiediensten belast met de grenscontroles en aan de Dienst Vreemdelingenzaken, worden gepreciseerd in een protocol dat afgesloten wordt, in overleg met de functionaris voor de gegevensbescherming en na advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, tussen, enerzijds, de leidend ambtenaar van de PIE en, anderzijds, de Commissaris-generaal van de Federale Politie en de leidend ambtenaar van de Dienst Vreemdelingenzaken.

§ 2. Deze nadere regels hebben tenminste betrekking op:

1° de behoefte van de Dienst Vreemdelingenzaken om op de hoogte te zijn van de gegevens;

2° les passagers qui envisagent de quitter ou ont quitté le territoire par les frontières extérieures de la Belgique;

3° les passagers qui envisagent de passer par, se trouvent ou sont passés par une zone internationale de transit situé en Belgique.

§ 3. Les données de passagers visées au § 2 sont transmises aux services de police chargés du contrôle aux frontières extérieures de la Belgique immédiatement après leur enregistrement dans la banque de données de passagers. Ceux-ci conservent ces données dans un fichier temporaire et les détruisent dans les vingt-quatre heures qui suivent la transmission.

§ 4. Lorsqu'il en a besoin pour l'exercice de ses missions légales, les données de passagers visées au paragraphe deux sont transmises à l'Office des étrangers immédiatement après leur enregistrement dans la banque de données de passagers. Celui-ci conserve ces données dans un fichier temporaire et les détruit dans les vingt-quatre heures qui suivent la transmission.

Si à l'expiration de ce délai, l'accès aux données des passagers visées à l'article 29, § 2 est nécessaire dans le cadre de l'exercice de ses missions légales, l'Office des étrangers adresse une requête dûment motivée à l'UIP

L'Office des étrangers transmet mensuellement un rapport à la Commission pour la protection de la vie privée concernant l'application de l'alinéa deux.

Le Roi détermine par arrêté délibéré en Conseil des ministres et après avis de la Commission pour la protection de la vie privée les conditions d'accès visées à l'alinéa deux.

Art. 30

§ 1^{er}. Les modalités techniques de sécurisation et d'accès, ainsi que les modalités de transmission des données des passagers aux services de police chargés du contrôle aux frontières et à l'Office des étrangers sont précisées dans un protocole conclu en concertation avec le délégué à la protection des données et après avis de la Commission pour la protection de la vie privée entre le fonctionnaire dirigeant de l'UIP d'une part, et le Commissaire général de la police fédérale et le fonctionnaire dirigeant de l'Office des étrangers, chacun en ce qui le concerne, d'autre part.

§ 2. Ces modalités portent au moins sur:

1° le besoin d'en connaître de l'Office des étrangers;

2° de categorieën van personeelsleden die op basis van de uitvoering van hun opdrachten over een rechtstreekse toegang beschikken tot de doorgestuurde gegevens;

3° de verplichting voor alle personen die rechtstreeks of onrechtstreeks kennis nemen van de passagiersgegevens om het beroepsgeheim te respecteren;

4° de veiligheidsmaatregelen in verband met hun doorgifte.

Art. 31

De verwerking van de passagiersgegevens krachtens dit hoofdstuk gebeurt overeenkomstig de wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

HOOFDSTUK XII

De internationale uitwisseling van gegevens

Art. 32

De uitwisseling van passagiersgegevens en van het resultaat van de verwerking van de passagiersgegevens gebeurt overeenkomstig de wettelijke bepalingen of rechtsinstrumenten met betrekking tot de internationale samenwerking waardoor België gebonden is en die het versturen van het resultaat van de verwerking van de passagiersgegevens door de bevoegde diensten naar andere overheden en diensten, toelaten of verplichten.

Art. 33

Onverminderd de rechtsinstrumenten met betrekking tot de internationale samenwerking waardoor België gebonden is, gebeurt de uitwisseling van passagiersgegevens en van het resultaat van de verwerking van de passagiersgegevens overeenkomstig de in artikel 8 beoogde doeleinden en de artikelen 21 en 22 van de wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

Art. 34

De nodige garanties voor de gegevensbescherming alsook de modaliteiten voor de uitwisseling van de informatie bepaald in dit hoofdstuk zullen het voorwerp uitmaken van een protocolakkoord dat wordt afgesloten met elk van de instanties waarvan de gegevens kunnen worden uitgewisseld. Deze protocolakkoorden moeten telkens de goedkeuring van de leidend ambtenaar van de PIE en van de functionaris voor de gegevensbescherming krijgen.

Art. 35

Telkens wanneer de PIE krachtens dit hoofdstuk passagiersgegevens doorstuurt, wordt de functionaris voor de gegevensbescherming daarvan op de hoogte gebracht.

2° les catégories des membres du personnel qui sur la base de l'exécution de leurs missions disposent d'un accès direct aux données transmises;

3° l'obligation du respect du secret professionnel par toutes les personnes qui prennent directement ou indirectement connaissance des données de passagers;

4° les mesures de sécurité en relation avec leur transmission.

Art. 31

Le traitement des données des passagers en vertu du présent chapitre s'effectue conformément à la loi relative à la protection de la vie privée.

CHEMINS DE TRANSPORT

L'échange international des données

Art. 32

L'échange des données passagers et du résultat du traitement des données des passagers s'effectue conformément aux dispositions légales ou aux instruments de droit liant la Belgique en matière de coopération internationale permettant ou imposant la transmission du résultat du traitement des données des passagers, par les services compétents à d'autres autorités et services.

Art. 33

Sans préjudice des instruments de droit liant la Belgique en matière de coopération internationale, l'échange des données des passagers et du résultat du traitement des données des passagers s'effectue conformément aux finalités visée à l'article 8 et aux articles 21 et 22 de la loi sur la protection de la vie privée.

Art. 34

Les garanties nécessaires à la protection des données ainsi que les modalités relatives à l'échange des informations définies dans le présent chapitre feront l'objet d'un protocole d'accord conclu avec chacune des instances dont les données peuvent être échangées. Ces protocoles d'accord doivent chaque fois obtenir l'aval du fonctionnaire dirigeant de l'UITP et du délégué à la protection des données.

Art. 35

Chaque fois que l'UITP transfère des données passagers en vertu du présent chapitre, le délégué à la protection des données en est informé.

Afdeling 1*De uitwisseling van gegevens tussen lidstaten*

Art. 36

Wanneer een persoon wordt geïdentificeerd overeenkomstig de verwerking van de passagiersgegevens bedoeld in artikel 24, deelt de PIE alle relevante en noodzakelijke gegevens of het resultaat van de verwerking van deze gegevens mee aan de andere betrokken PIE's.

§ 2. De doorgifte van deze gegevens wordt verzekerd volgens de voorwaarden bepaald in het protocolakkoord bedoeld in artikel 34.

Art. 37

§ 1. De PIE stuurt zo snel mogelijk aan de PIE van de lidstaat die erom vraagt, de passagiersgegevens door die in haar databank worden bewaard en die nog niet werden gedepersonaliseerd door afscherming, overeenkomstig artikel 19, evenals, indien nodig, het resultaat van de verwerking van deze gegevens, indien die reeds werd uitgevoerd overeenkomstig artikel 24.

§ 2. De aanvraag moet door de verzoekende PIE worden gemotiveerd door het feit dat het noodzakelijk is om deze gegevens in een precies geval te verkrijgen met het oog op het voorkomen, opsporen, onderzoeken en vervolgen van terroristische misdrijven of ernstige criminaliteit.

§ 3. Wanneer de gegevens werden gedepersonaliseerd overeenkomstig artikel 19, stuurt de PIE alle passagiersgegevens slechts door onder de in artikel 27 bepaalde voorwaarden en met akkoord van de betrokken diensten.

Art 38

De PIE kan een aanvraag tot overdracht van passagiersgegevens of het resultaat van de verwerking van deze gegevens richten tot een PIE van een lidstaat. De PIE bewaart de desgevallend verkregen gegevens, overeenkomstig de bepalingen van deze wet.

Art. 39

Binnen de doelen bepaald in artikel 8, kan de PIE, , op verzoek van de PIE van een andere lidstaat, in uitzonderlijke gevallen , waarin toegang tot de PNR-gegevens noodzakelijk is om te kunnen reageren op een specifieke of een concrete dreiging in verband met terroristische misdrijven of ernstige criminaliteit, gegevens opvragen bij een vervoerder of een reisoperator. De PIE kan onder dezelfde voorwaarden een dergelijke aanvraag richten aan de PIE van een andere lidstaat.

Section 1^e*Echange des données entre les états membres*

Art. 36

Lorsqu'une personne est identifiée conformément au traitement des données passagers visées à l'article 24, l'UIP communique aux autres UIPconcernées toutes les données pertinentes et nécessaires ou le résultat du traitement de ces données.

§ 2. La transmission de ces données est assurée selon les conditions fixées dans le protocole d'accord visé à l'article 34.

Art. 37

§ 1^e. L'UIPtransmet, le plus rapidement possible , à l'UIP de l'État membre qui lui en fait la demande, les données des passagers conservées dans sa banque de données et qui n'ont pas encore été dépersonnalisées par masquage, conformément à l'article 19 ainsi que, si nécessaire le résultat du traitement de ces données, s'il a déjà été réalisé conformément à l'article 24.

§ 2. La demande doit être motivée par l'UIP requérante par la nécessité d'obtenir ces données dans un cas précis de prévention, détection d'infractions terroriste ou de formes graves de criminalité ou d'enquête et de poursuites en la matière.

§ 3. Lorsque les données ont été dépersonnalisées conformément à l'article 19, l'UIP ne transmet l'intégralité des données des passagers que selon les conditions prévues par l'article 27 et avec l'accord du service concerné.

Art. 38

L'UIP peut introduire une demande auprès de l'UIPd'un État membre visant le transfert de données des passagers ou le résultat du traitement de ces données. L'UIPconserve les données reçues le cas échéant, conformément aux dispositions de la présente loi.

Art. 39

Aux fins prévues à l'article 8, l'UIPpeut, à la demande de l'UIP d'un autre État membre, à titre exceptionnel, lorsque l'accès à des données des passagers (PNR) est nécessaire pour répondre à une menace précise et réelle liée à des infractions terroristes ou à des formes graves de criminalité, requérir des informations auprès d'un transporteur ou un opérateur de voyages. Dans les mêmes conditions, l'UIP peut adresser une telle demande à l'UIP d'un autre État membre.

Afdeling 2*De toegangs-voorwaarden van europol tot de passagiersgegevens*

Art. 40

§ 1. Binnen de grenzen van zijn bevoegdheden en met het oog op de uitvoering van zijn opdrachten heeft Europol het recht om de PIE te verzoeken hem passagiersgegevens of het resultaat van de verwerking van deze gegevens mee te delen.

§ 2. Europol kan, via de nationale Europol-eenheid, per geval, bij de PIE een afdoend gemotiveerd elektronisch verzoek om doorgifte van precieze passagiersgegevens of van verwerkingsresultaten van precieze passagiersgegevens indien:

— wanneer dit strikt noodzakelijk is ter ondersteuning of versterking van de acties van de lidstaten die gericht zijn op het voorkomen, opsporen of onderzoeken van een specifiek terroristisch misdrijf of een specifieke vorm van ernstige criminaliteit,

— voor zover de maatregel of het genoemd misdrijf onder de bevoegdheid van Europol valt.

— § 3. Het gemotiveerde verzoek bevat de gegrondde redenen op basis waarvan Europol van oordeel is dat de doorgifte van de passagiersgegevens of van de verwerkingsresultaten van de passagiersgegevens aanzienlijk zal bijdragen tot het voorkomen, opsporen of onderzoeken van het misdrijf in kwestie.

Afdeling 3*De doorgifte van gegevens aan derde landen*

Art. 41

De PIE kan de passagiersgegevens en de verwerkingsresultaten van deze gegevens die ze bewaart, geval per geval, doorgeven aan een derde land, onder de volgende voorwaarden:

1. dit is noodzakelijk in het kader van de in artikel 8 vermelde doelen;

2. met de voorafgaande toestemming van de PIE van de lidstaat waarvan de gegevens werden verkregen, wanneer de gegevens werden verkregen overeenkomstig artikel 38;

3. er is aan dezelfde voorwaarden voldaan als die bepaald in artikel 37.

Section 2*Conditions d'accès aux données des passagers par europol*

Art. 40

§ 1^{er}. Dans les limites de ses compétences et pour l'accomplissement de ses missions, Europol est habilité à demander à l'UIP de lui communiquer des données des passagers ou le résultat du traitement de ces données.

§ 2. Europol peut présenter à l'UIP par l'intermédiaire de l'unité nationale Europol, au cas par cas, une demande électronique dûment motivée de transmission de données des passagers précises ou des résultats du traitement de données des passagers précises:

— lorsque cela est strictement nécessaire au soutien et au renforcement de l'action des États membres en vue de prévenir ou de détecter une infraction terroriste spécifique ou une forme grave de criminalité spécifique, ou de mener des enquêtes en la matière,

— dans la mesure où ladite infraction relève de la compétence d'Europol.

§ 3. La demande motivée établit les motifs raisonnables sur lesquels s'appuie Europol pour estimer que la transmission des données des passagers ou des résultats du traitement des données des passagers contribuera de manière substantielle à la prévention ou à la détection de l'infraction concernée, ou à des enquêtes en la matière.

Section 3*Transfert de données vers des états non membres de l'Union européenne*

Art. 41

L'UIP peut, au cas par cas, transférer à un pays tiers des données des passagers et les résultats du traitement de ces données qu'elle conserve, selon les conditions suivantes:

1. cela est nécessaire dans le cadre des finalités mentionnées dans l'article 8;

2. avec accord préalable de l'UIP de l'État membre dont les données ont été obtenues, lorsque les données ont été reçues conformément à l'article 38;

3. les mêmes conditions que celles prévues à l'article 37 sont remplies.

Art. 42

§ 1. De doorgiften van passagiersgegevens zonder voorafgaande toestemming van de PIE van de lidstaat waarvan de gegevens werden verkregen, zijn enkel toegestaan indien:

1. deze doorgiften van essentieel belang zijn om te kunnen reageren op een precies en daadwerkelijk gevaar in verband met een terroristisch misdrijf of een ernstige vorm van criminaliteit in een lidstaat of een derde land,
2. en de voorafgaande toestemming niet tijdig kan worden verkregen.

§ 2. De PIE van de lidstaat die haar toestemming niet tijdig kon geven, wordt onmiddellijk op de hoogte gebracht.

Art. 43

De PIE kan passagiersgegevens en de verwerkingsresultaten van deze gegevens slechts doorgeven aan een derde land na de verzekering te hebben gekregen dat de bestemming van plan is om deze gegevens te gebruiken onder de voorwaarden van deze wet en dat de bestemming van plan is om deze gegevens te gebruiken met inachtname van de genoemde bepalingen en garanties en met inachtname van het protocolakkoord vermeld in artikel 34 van deze wet.

HOOFDSTUK XIII

De functionaris voor de gegevensbescherming

Art. 44

§ 1. De PIE wijst een functionaris voor de gegevensbescherming aan binnen de Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken.

§ 2. Deze is met name belast met de volgende taken:

1. het toezicht op de verwerking van de passagiersgegevens en de toepassing van de gestelde waarborgen;
2. het verstrekken van deskundige adviezen inzake de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, de beveiliging van persoonsgegevens en informatie, en inzake de verwerking ervan;
3. het uitwerken, in samenwerking met de leidend ambtenaar en de bevoegde diensten, van de protocolakkoorden voorzien in de artikelen 17, 30 en 34;
4. het informeren en adviseren van de leidend ambtenaar en de medewerkers die persoonsgegevens behandelen over hun verplichtingen binnen het kader van deze wet en binnen het algemeen kader van de bescherming van de gegevens en de privacy;

Art. 42

§ 1^{er}. Le transferts de données des passagers sans accord préalable de l'UIP de l'État membre dont les données ont été obtenues ne sont autorisés que si:

1. ces transferts sont essentiels pour répondre à une menace précise et actuelle liée à une infraction terroriste ou à une forme grave de criminalité dans un État membre ou un pays tiers,

2. et l'accord préalable ne peut pas être obtenu en temps utile.

§ 2. L'UIP de l'État membre, qui n'a pu donner son accord en temps utile, est informée sans retard.

Art. 43

L'UIP ne peut transférer à un pays tiers des données passagers et les résultats du traitement de ces données, qu'après avoir obtenu l'assurance que l'intention du destinataire est d'utiliser ces données dans des conditions compatibles avec la présente loi, et après avoir obtenu l'assurance que l'intention du destinataire est d'utiliser ces données dans le respect desdites dispositions et garanties et en respectant le protocole d'accord comme mentionné dans l'article 34 de la présente loi.

CHAPITRE XIII

Le délégué à la protection des données

Art. 44

§ 1^{er}. L'UIP désigne un délégué à la protection des données au sein du Service Public Fédéral Intérieur.

§ 2. Celui-ci est notamment chargé des tâches suivantes:

1. le contrôle du traitement des données des passagers et l'application des garanties prévues;
2. la fourniture d'avis qualifiés en matière de protection de la vie privée et de sécurisation des données à caractère personnel et informations et de leur traitement;
3. l'élaboration, avec le fonctionnaire dirigeant et les services compétents, des protocoles d'accord prévus aux articles 17, 30 et 34;
4. l'information et la fourniture d'avis au fonctionnaire dirigeant et aux collaborateurs traitant des données personnelles sur les obligations auxquelles ils sont soumis dans le cadre de la présente loi et dans le cadre général de la protection des données et de la vie privée;

5. het opstellen, toepassen, bijwerken en controleren van een beleid inzake de beveiliging en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer;

6. het vormen van een contactpunt voor de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer;

7. de uitvoering van de andere opdrachten met betrekking tot de bescherming van de persoonlijke levenssfeer en de beveiliging, die door de Koning worden bepaald na advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer;

8. het vormen van een contactpunt voor de betrokkenen wiens passagiersgegevens worden verwerkt overeenkomstig deze wet;

9. de betrokken personen informeren, alsook de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, in geval inbreuken op de gegevensbescherming werden vastgesteld.

§ 3. De functionaris voor de gegevensbescherming voert zijn opdrachten volledig onafhankelijk uit en brengt rechtstreeks verslag uit aan de leidend ambtenaar van de PIE en aan de minister van Binnenlandse Zaken.

§ 4. De Koning bepaalt, na advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, de nadere regels volgens dewelke de functionaris voor de gegevensbescherming zijn opdrachten uitvoert.

HOOFDSTUK XIV

Sancties

Afdeling 1

De vervoerders en reisoperatoren

Art. 45

§ 1. Wordt gestraft met een geldboete van maximum 50 000 euro per inbreuk, het niet nakomen door een vervoerder of een reisoperator van de verplichtingen bepaald in de artikelen 4 en 6.

§ 2. Wordt gestraft met een geldboete van maximum 50 000 euro per inbreuk, het niet nakomen door een vervoerder of een reisoperator van de verplichting bepaald in artikel 5.

§ 3. De niet-nakoming wordt vastgesteld bij proces-verbaal, opgesteld door de leidend ambtenaar van de PIE

Een kopie van het proces-verbaal wordt ter kennis gebracht van de vervoerder of reisoperator die de overtreding heeft begaan. Deze kan zijn bemerkingen schriftelijk ter kennis te brengen van de leidend ambtenaar binnen de maand na de kennisgeving.

5. l'établissement, la mise en œuvre, la mise à jour et le contrôle d'une politique de sécurisation et de protection de la vie privée;

6. la création d'un point de contact pour la Commission de la protection de la vie privée;

7. l'exécution des autres missions relatives à la protection de la vie privée et à la sécurisation qui sont déterminées par le Roi après avis de la Commission de la protection de la vie privée;

8. la création d'un point de contact pour les personnes concernées dont les données des passagers sont traitées conformément à la présente loi;

9. informer les personnes concernées ainsi que la Commission de la protection de la vie privée en cas d'atteinte à la protection des données a été constatée.

§ 3. Le délégué à la protection des données effectue ses missions en toute indépendance et fait directement rapport au fonctionnaire dirigeant de l'UIP et au ministre de l'Intérieur.

§ 4. Le Roi détermine, après avis de la Commission de la protection de la vie privée, les modalités selon lesquelles le délégué à la protection des données exécute ses missions.

CHAPITRE XIV

Sanctions

Section 1^e

Les transporteurs et opérateurs de voyage

Art. 45

§ 1^e. Est sanctionné d'une amende d'un montant maximum de 50 000 euros pour chaque infraction le fait pour un transporteur ou un opérateur de voyage de méconnaître les obligations fixées aux articles 4 et 6.

§ 2. Est sanctionné d'une amende d'un montant maximum de 50 000 euros pour chaque infraction le fait pour un transporteur ou un opérateur de voyage de méconnaître l'obligation fixée à l'article 5.

§ 3. Le manquement est constaté par un procès-verbal établi par le fonctionnaire dirigeant de l'UIP

Copie du procès-verbal est notifiée au transporteur ou opérateur de voyage contrevenant. Celui-ci peut présenter ses observations écrites auprès du fonctionnaire dirigeant dans un délai d'un mois à dater de la notification.

§ 4. Na het verstrijken van de in § 3 bedoelde termijn, stuurt de minister van Binnenlandse Zaken, na advies van de leidend ambtenaar van de PIE, het volledige dossier door naar de minister die bevoegd is voor de vervoerder of reisoperator.

§ 5. De bevoegde minister stelt de overtreder in kennis van zijn beslissing om geen gevolg te geven aan de overtreding of om een sanctie op te leggen. Binnen de maand te rekenen vanaf de kennisgeving van deze beslissing, kan de overtreder zijn schriftelijke bemerkingen indienen.

§ 6. Na het verstrijken van deze termijn, neemt de bevoegde minister zijn beslissing en maakt deze over aan de minister van Binnenlandse Zaken. Hiertegen kan een beroep worden ingediend in volle rechtsmacht.

Art. 46

Bij recidive binnen de twee jaar voor al dan niet gelijkaardige tekortkomingen, kan de bevoegde minister, gedurende een periode die hij zelf bepaalt, de licentie of de exploitatievergunning van de vervoerder of reisoperator schorsen, beperken of intrekken. De procedure bedoeld in artikel 45, §§ 3 tot 6, is van toepassing.

Art. 47

Er kan geen sanctie worden opgelegd voor feiten die zich voordeden meer dan een jaar vóór het opstellen van het proces-verbaal bedoeld in artikel 45, § 3.

Afdeling 2

De leden van de P.I.E

Art. 48

Eenieder die zijn medewerking verleent aan de toepassing van deze wet, is verplicht de geheimen te bewaren die hem zijn toevertrouwd in het kader van de uitvoering van zijn opdracht of zijn medewerking, zelfs na het staken van zijn activiteiten.

Onverminderd artikel 458 van het Strafwetboek wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot één jaar en met geldboete van honderd euro tot vierduizend euro of met één van deze straffen alleen, de persoon die de geheimen waarvan hij kennis draagt, onthult.

De bepalingen van Boek 1 van het Strafwetboek, zonder uitzondering van Hoofdstuk VII en artikel 85, zijn van toepassing op dit misdrijf.

Art. 49

Iedere persoon die willens en wetens informatie, gegevens en inlichtingen achterhoudt waardoor de in artikel 8 bepaalde doelen worden verhinderd, wordt gestraft met een

§ 4. Le délai visé au § 3 écoulé, le ministre de l'Intérieur transmet, après avis du fonctionnaire dirigeant de l'UIP, l'ensemble du dossier au ministre compétent pour le transporteur ou opérateur de voyage.

§ 5. Le ministre compétent notifie au contrevenant sa décision de classement sans suite ou un projet de sanction. Dans le mois de la notification du projet de sanction, le contrevenant peut présenter ses observations écrites.

§ 6. Passé ce délai, le ministre compétent rend sa décision et la transmet au ministre de l'Intérieur. Un recours de pleine juridiction est ouvert.

Art. 46

En cas de récidive dans les deux ans pour des manquements similaires ou non, le ministre compétent peut, durant une période qu'il détermine lui-même, suspendre, limiter ou retirer la licence ou le permis d'exploitation du transporteur ou de l'opérateur de voyage. La procédure visée l'article 45 §§ 3 à 6 est d'application.

Art. 47

Aucune sanction ne peut être infligée à raison de faits remontant à plus d'un an à dater de l'établissement du procès-verbal visé à l'article 45, § 3.

Section 2

Les membres de l'U.I.P

Art. 48

Toute personne qui apporte son concours à l'application de la présente loi est tenue aux secrets qui lui auront été confiés dans le cadre de l'exercice de sa mission ou de sa collaboration, même lorsqu'elle a cessé ses activités.

Sans préjudice de l'article 458 du Code pénal, sera punie d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de cent euros à quatre mille euros ou d'une seule de ces peines seulement, la personne qui dévoile les secrets dont elle a connaissance.

Les dispositions du Livre 1^{er} du Code pénal, sans exception du Chapitre VII et de l'article 85, sont applicables à cette infraction.

Art. 49

Toute personne qui, retient sciemment et volontairement des informations, données et renseignements faisant obstacle aux finalités prévues à l'article 8, sera punie d'un

gevangenisstraf van één maand tot zes maanden en met een geldboete van zeventig euro tot vijfhonderd euro of met één van deze straffen alleen.

De bepalingen van Boek 1 van het Strafwetboek, zonder uitzondering van Hoofdstuk VII en artikel 85, zijn van toepassing op dit misdrijf.

HOOFDSTUK XV

Wijzigingsbepalingen

Afdeling 1

Wijziging van het Wetboek van strafvordering

Art. 50

In het Wetboek van Strafvordering wordt een nieuw artikel 46sexies ingevoegd, luidend als volgt:

“Artikel 46 sexies. Bij het opsporen van de misdaden en wanbedrijven zoals bedoeld in artikel 90ter, § 2, 1^obis, 1^oter, 1^oquater, 1^oquinquies, 1^oocties, 4°, 5°, 6°, 7°, 7^obis, 7^oter, 9°, 10°, 10^obis, 10^oter, 11°, 13°, 13^obis, 14°, 16°, 17°, 18°, 19° en § 3 van het Wetboek van Strafvordering en de artikelen 196, 198, 199, 199bis, 207, 213, 375 en 505 van het Strafwetboek, kan de procureur des Konings, bij een schriftelijke en met redenen omklede beslissing, de officier van gerechtelijke politie opdragen om de PIE te vorderen tot het meedelen van de passagiersgegevens overeenkomstig artikel 27 van de wet van xx-xx-2016 betreffende de verwerking van passagiersgegevens.

De motivering weerspiegelt de proportionaliteit met inachtneming van de persoonlijke levenssfeer en de subsidiariteit ten opzichte van elke andere onderzoeksdaad.

De maatregel kan betrekking hebben op een geheel van gegevens die betrekking hebben op een specifiek onderzoek. In dit geval preciseert de procureur des Konings de duur gedurende dewelke de maatregel van toepassing zal kunnen zijn. Deze duur kan niet langer zijn dan een maand, te rekenen vanaf de beslissing, onverminderd een hernieuwing.

In geval van uiterst dringende noodzakelijkheid kan iedere officier van gerechtelijke politie, na mondelinge en voorafgaande instemming van de procureur des Konings, en bij een gemotiveerde en schriftelijke beslissing, de leidend ambtenaar van de PIE vorderen tot het meedelen van de passagiersgegevens. De officier van de gerechtelijke politie deelt deze gemotiveerde en schriftelijke beslissing en de verkregen informatie binnen vierentwintig uren mee aan de procureur des Konings en motiveert tevens de uiterst dringende noodzakelijkheid.”

emprisonnement d'un mois à six mois et d'une amende de vingt-six euros à cinq cents euros ou d'une de ces peines seulement.

Les dispositions du Livre 1^{er} du Code pénal, sans exception du Chapitre VII et de l'article 85, sont applicables à cette infraction.

CHAPITRE XV

Dispositions modificatives

Section 1^{re}

Modification du Code d'instruction criminelle

Art. 50

Dans le Code d'instruction criminelle, il est inséré un nouvel article 46sexies rédigé comme suit:

“Article 46sexies. En recherchant les crimes et délits tels que visés à l'article 90ter, § 2, 1^obis, 1^oter, 1^oquater, 1^oquinquies, 1^oocties, 4°, 5°, 6°, 7°, 7^obis, 7^oter, 9°, 10°, 10^obis, 10^oter, 11°, 13°, 13^obis, 14°, 16°, 17°, 18°, 19° et § 3 du C.i.cr et aux articles 196, 198, 199, 199bis, 207, 213, 375 et 505 du Code pénale, le procureur du Roi peut, par une décision écrite et motivée, charger l'officier de police judiciaire de requérir l'UIP afin de communiquer les données des passagers conformément à l'article 27 de la loi du xx-xx-2016 relative au traitement des données des passagers.

La motivation reflète le caractère proportionnel eu égard au respect de la vie privée et subsidiaire à tout autre devoir d'enquête.

La mesure peut porter sur un ensemble de données relatives à une enquête spécifique. Dans ce cas, le procureur du Roi précise la durée durant laquelle la mesure pourra s'appliquer, cette durée ne pouvant excéder un mois à dater de la décision, sans préjudice de renouvellement.

En cas d'extrême urgence, chaque officier de police judiciaire peut, avec l'accord oral et préalable du procureur du Roi, et par une décision motivée et écrite requérir du fonctionnaire dirigeant de l'UIP la communication des données des passagers. L'officier de police judiciaire communique cette décision motivée et écrite ainsi que les informations recueillies dans les vingt-quatre heures au procureur du Roi et motive par ailleurs l'extrême urgence.”

Afdeling 2

Wijziging van de wet van 30 november 1998 houdende regeling van de inlichtingen- en veiligheidsdienst

Art. 51

In de organieke wet van 30 november 1998 houdende regeling van de inlichtingen- en veiligheidsdienst, in de onderafdeling 2, "Gewone methoden voor het verzamelen van gegevens", wordt het artikel 16/3, § 1 ingevoegd, luidende:

"Art. 16/3. § 1. De inlichtingen- en veiligheidsdiensten kunnen, in het belang van de uitoefening van hun opdrachten, mits afdoende motivering, beslissen om toegang te hebben tot de passagiersgegevens, zoals voorzien wordt in artikel 27 van de wet van xx-xx-2016 betreffende de verwerking van passagiersgegevens.

§ 2. De in § 1 bedoelde beslissing die betrekking heeft op de in artikel 27 van de wet van xx-xx-2016 betreffende de verwerking van passagiersgegevens bedoelde toegang, wordt door een dienstroofd genomen en schriftelijk overgemaakt aan de Passagiersinformatie eenheid. De beslissing wordt met de motivering van deze beslissing aan het Vaste Comité I betekend.

Het Vaste Comité I verbiedt de inlichtingen- en veiligheidsdiensten om gebruik te maken van de gegevens die verzameld werden in omstandigheden die niet aan de wettelijke voorwaarden voldoen.

De beslissing kan betrekking hebben op een geheel van gegevens die betrekking hebben op een specifiek inlichtingen-onderzoek. In dit geval wordt de lijst van de raadplegingen van de passagiersgegevens een keer per maand aan het Vaste Comité I doorgegeven."

HOOFDSTUK XVI

Slotbepalingen

Art. 52

§ 1. De wet wordt aan een evaluatie onderworpen drie jaar na de inwerkingtreding ervan.

§ 2. De leidend ambtenaar van de PIE stuurt de minister van Binnenlandse Zaken jaarlijks, op de door hem bepaalde datum, een activiteitenverslag waarvan hij de inhoud bepaalt. De minister van Binnenlandse Zaken brengt jaarlijks aan de Kamer van volksvertegenwoordigers schriftelijk verslag uit over de toepassing van deze wet.

Art. 53

Artikel 32, laatste lid van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, wordt opgeheven.

Section 2

Modification de la loi du 30 novembre 1998 organique des services de renseignement et de sécurité

Art. 51

Dans la loi du 30 novembre 1998 organique des services de renseignement et de sécurité, à la Sous-section 2, "des méthodes ordinaires de recueil des données", l'article 16/3 suivant est inséré:

"Art. 16/3. § 1^{er}. Les services de renseignement et de sécurité peuvent, dans l'intérêt de l'exercice de leurs missions, décider de façon dûment motivée d'accéder aux données des passagers tel que prévu à l'article à l'article 27 de la loi du xx-xx-2016 relative au traitement des données des passagers.

§ 2. La décision visée au § 1^{er}, et qui porte sur l'accès visé à l'article 27 de la loi du xx-xx-2016 relative au traitement des données des passagers est prise par le dirigeant du service et communiquée par écrit à l'Unité d'information passagers. La décision est notifiée au Comité permanent R avec la motivation de celle-ci.

Le Comité permanent R interdit aux services de renseignement et de sécurité d'exploiter les données recueillies dans les conditions qui ne respectent pas les conditions légales.

La décision peut porter sur un ensemble de données relatives à une enquête de renseignement spécifique. Dans ce cas, la liste des interrogations des données des passagers est communiquée une fois par mois au Comité permanent R."

CHAPITRE XVI

Dispositions finales

Art. 52

§ 1^{er}. La loi est soumise à évaluation trois ans après son entrée en vigueur.

§ 2. Le fonctionnaire dirigeant de l'UIP envoie annuellement au ministre de l'Intérieur, à la date qu'il détermine, un rapport d'activités dont il arrête la teneur. Le ministre de l'Intérieur fait annuellement rapport par écrit à la Chambre des représentants, au sujet de l'application de la présente loi.

Art. 53

L'article 32, dernier alinéa, de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne est abrogé.

Art. 54

De Koning bepaalt bij een in Ministerraad overlegd besluit, per vervoersector en voor de reisoperatoren, de datum van inwerkingtreding van deze wet.

Art. 55

De Koning bepaalt de inwerkingtreding van het artikel 53.

Art. 54

Le Roi détermine par arrêté délibéré en Conseil des ministres, par secteur de transport et pour les opérateurs de voyage, la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 55

Le Roi détermine l'entrée en vigueur de l'article 53.

**Advies nr 55/2015 van 16 december 2015**

Betreft: Voorontwerp van wet betreffende de verwerking van passagiersgegevens (CO-A-2015-065)

De Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer

Gelet op de wet van *8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens* (hierna WVP), inzonderheid artikel 29;

Gelet op het verzoek om advies van de Vice-Eerste Minister, Minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken ontvangen op 08/12/2015;;

Gelet op het verslag;

Brengt op 16 december 2015 het volgend advies uit:

I. VOORWERP VAN DE AANVRAAG

1. Op 8 december 2015 ontving de Commissie een adviesaanvraag in hoogdringendheid van de Vice-Eerste Minister en de Minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken over een voorontwerp van wet betreffende de verwerking van passagiersgegevens (hierna "het ontwerp").
2. Dit ontwerp wil de reisoperatoren en vervoerders uit de transportsector: luchtvervoer, hoge snelheidstreinen, internationaal geregeld busvervoer en maritiem transport, verplichten om de gegevens van al hun passagiers die vertrekken uit of reizen naar België, mee te delen aan een gegevensbank, die de FOD Binnenlandse zaken beheert voor:
 - het opsporen en vervolgen, met inbegrip van de uitvoering van straffen of vrijheidsbeperkende maatregelen, met betrekking tot ernstige misdrijven bedoeld in artikel 90ter, § 2 tot 4 van het Wetboek van Strafvordering.
 - de preventie van ernstige inbreuken op de openbare veiligheid in het kader van hun opdrachten van bestuurlijke politie (artikel 44/5, §1, van de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt) en dit door toe te zien op fenomenen en groeperingen die verband houden met gewelddadige radicalisering zoals omschreven in de omzendbrief GPI 78 van 31 januari 2014;
 - de uitoefening door de Veiligheid van de Staat en de Algemene Dienst Inlichting en Veiligheid van hun opdrachten van opsporingen, analyse en verwerking van inlichtingen met betrekking tot activiteiten die een dreiging kunnen vormen voor het algemeen belang van de Staat (artikel 7, 1° en 11, §1, 1° tot 3° van de wet van 30 november 1998 houdende regeling van de inlichtingen-en veiligheidsdienst);
 - de verbetering van de controles van personen aan de buiten grenzen en de strijd tegen de illegale immigratie.

II. ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP

II.1. VOORAFGAANDE OPMERKING

3. Gelet op de uiterste hoogdringendheid die de aanvrager inroeft en de zeer korte termijn die de Commissie kreeg om een advies te formuleren, behoudt zij zich het recht om zich later grondiger uit te spreken over de bepalingen van het ontwerp.¹ Ze betreurt niet eerder te zijn geraadpleegd,

¹ De Commissie is zich bewust van het feit dat, volgens de vaste rechtspraak van het HvJEU, gevuld door het Grondwettelijk Hof (zie het arrest "Schrems" van het HvJEU van 6 oktober 2015, C-362/14, in het bijzonder de alinea's 91 en 92), de strikte noodzaak van iedere maatregel tot beperking van de grondrechten gewaarborgd door de artikelen 7 en 8 van het Handvest van de Grondrechten van de Europese Unie, moet worden aangetoond.

gelet op de grote impact die het ontwerp zal hebben op de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

II.2. Context

4. Al sinds 2007 zijn er op het niveau van de Europese Unie besprekingen aan de gang over de verwerking van passagiersgegevens (Passenger Name Record - **PNR**). Op die datum beoogde een voorstel van Kaderbesluit van de Raad een verplichting op te leggen aan de luchtvaartvervoerders om aan de bevoegde overheden de PNR-gegevens te verstrekken van de passagiers van vluchten vertrekkende uit of met bestemming naar een of meerdere lidstaten en dit ter preventie en vervolging van terroristische misdrijven en zware criminaliteit en ten behoeve van de onderzoeken en vervolgingen ter zake.²

5. Dit voorstel beoogde de vervollediging van de richtlijn 2004/82/EG van de Raad (hierna "richtlijn API") betreffende de verplichting voor de vervoerders om de passagiersgegevens mee te delen (Advanced Passenger Information – **API**)³, en dit met het oog op het bestrijden van clandestiene immigratie en het verbeteren van de grenscontroles.⁴

6. Deze API-gegevens zijn voornamelijk biografische gegevens waaronder onder andere het nummer en type van het gebruikte vervoerbewijs, de nationaliteit, de volledige naam, de geboortedatum, de grenspost van binnenkomst, het vertrek- en aankomstuur van het vervoermiddel en de oorspronkelijke opstapplaats.⁵

7. De PNR-gegevens omvatten, naast de paspoort- en biografische gegevens, de door de passagier zelf op het ogenblik van de reservering of van de check-in meegedeelde gegevens. Het gaat onder meer over het telefoonnummer, e-mailadres, zitplaatsvoorkeur, bagage, getrouwheidsprofiel, reisbureau, enz.⁶

8. Volgens de door de Raad in zijn voorstel van kaderbesluit van 2007 weerhouden motivering, zou de verwerking van PNR-gegevens de bevoegde overheden toelaten een risicoanalyse uit te voeren

² Voorstel van kaderbesluit van de Raad over het gebruik van persoonsgegevens van passagiers (PNR-gegevens) voor wetshandhavingsdoeleinden, 6.11.2007 COM (2007) beschikbaar op volgend adres : <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007PC0654&from=EN>.

³ Richtlijn 2004/82/EG van de Raad van 29 april 2004 betreffende de verplichting voor vervoerders om passagiersgegevens door te geven <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32004L0082&from=FR>.

⁴ Voorstel van kaderbesluit van de Raad over het gebruik van persoonsgegevens van passagiers (PNR-gegevens) voor wetshandhavingsdoeleinden, 6.11.2007 COM (2007) 654 final, blz. 3

⁵ API-Richtlijn, artikel 3

⁶ Bijlage bij het Voorstel voor een RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD betreffende het gebruik van persoonsgegevens van passagiers voor het voorkomen, opsporen, onderzoeken en vervolgen van terroristische misdrijven en zware criminaliteit, COM/2011/0032, blz. 7-8, beschikbaar op volgend adres: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52011PC0032&from=FR>.

van bij hun diensten onbekende personen om aldus nieuwe verdachten te identificeren, terwijl de verwerking van API-gegevens vooral zouden toelaten reeds verdachte personen te identificeren en informatie over hen te verkrijgen⁷.

9. Het voorstel van kaderbesluit van de Raad mondde in 2011 uit in een voorstel van Europese richtlijn, gebaseerd op dezelfde ambitie om het API-systeem alsook andere databanken voor identiteits- en grenscontroles aan te vullen (Visa informatiesysteem – **VIS**; Schengen informatiesysteem - **SIS**)⁸.

10. Naar aanleiding van het laatste driehoeksoverleg tussen het Europees Parlement, de Raad en de Commissie, werd dit voorstel van PNR-richtlijn uiteindelijk op 10 december 2015 goedgekeurd in de Commission des Libertés civiles, justice et affaires intérieures (LIBE)⁹. Volgens het door LIBE bij deze gelegenheid gepubliceerde perscommuniqué zou de PNR-richtlijn in wording in haar geheel begin 2016 moeten gestemd worden door het Europees Parlement en vervolgens goedgekeurd worden door de Europese Raad¹⁰. De lidstaten zouden vervolgens de PNR-richtlijn moeten omzetten in hun nationale wetgeving, uiterlijk twee jaar na haar inwerkingtreding.

11. In die context stelt de Commissie zich vragen bij de opportunitet om nu reeds een wet goed te keuren over een Belgisch PNR-systeem. Aangezien het voorstel van PNR-richtlijn de harmonisering beoogt van de bepalingen van de lidstaten ter zake en dit voorstel op het punt staat te worden afgerond, meent de Commissie dat de goedkeuring hiervan dient afgewacht te worden teneinde eventuele afwijkingen tussen de Europese tekst (die België zal moeten omzetten naar Belgisch recht) en de Belgische tekst te vermijden.

II.3 Onderzoek van de tekst

a) Waarborgen voor de toegang tot de gegevens

12. De Commissie is verheugd over de waarborgen waarin het ontwerp voorziet wat de verwerking van de passagiersgegevens betreft voor punctuele opzoeken na de aankomst, het vertrek of de doorreis van passagiers (a posteriori analyse).

⁷ Voorstel van kaderbesluit van de Raad, *ibid*, blz. 3.

⁸ Bijlage bij het Voorstel voor een RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD betreffende het gebruik van persoonsgegevens van passagiers voor het voorkomen, opsporen, onderzoeken en vervolgen van terroristische misdrijven en zware criminaliteit, COM/2011/0032, blz. 7-8, beschikbaar op volgend adres: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52011PC0032&from=FR>

⁹ Perscommuniqué van 10 december 2015 van het Europees Parlement, beschikbaar op volgend adres: [http://www.europarl.europa.eu/news/nl/news-room/20151207IPR06435/EU-Passenger-Name-Record-\(PNR\)-Civil-Liberties-Committee-backs-EP-Council-deal](http://www.europarl.europa.eu/news/nl/news-room/20151207IPR06435/EU-Passenger-Name-Record-(PNR)-Civil-Liberties-Committee-backs-EP-Council-deal).

¹⁰ *Ibid.*

13. Artikel 37 van het ontwerp vereist immers een gemotiveerde schriftelijke beslissing van de Procureur des Konings voor de mededeling van passagiersgegevens in het raam van de opsporing van de misdaden en strafbare feiten bedoeld in artikel 90ter §§2-4 van het Wetboek van strafvordering. De motivering dient bovendien het proportioneel karakter te weerspiegelen ten opzichte van de eerbiediging van het privéleven en elke andere onderzoeksopdracht aan te vullen. Ten slotte, ingeval de maatregel slaat op een geheel van gegevens met betrekking tot een specifiek onderzoek, dient de Procureur des Konings de termijn te bepalen gedurende welke de maatregel kan toegepast worden, waarbij deze termijn een maand vanaf de beslissing niet mag overschrijden, zonder afbreuk te doen aan hernieuwing. Artikel 38 van het ontwerp voorziet in gelijkaardige verplichtingen voor de onderzoeksrechter die oordeelt dat er omstandigheden vorhanden zijn die de toegang tot de passagiersgegevens noodzakelijk maken om de waarheid aan het licht te brengen.
14. Wat de opvolging betreft van activiteiten die de fundamentele belangen van de staat bedreigen, dient de toegang tot passagiersgegevens eveneens omstandig te worden gemotiveerd en schriftelijk meegedeeld. De inlichtingen- en veiligheidsdiensten houden een register met alle beslissingen die, in voorkomend geval, meegedeeld dienen te worden aan het Vast Comité I. Het Comité beschikt overigens over de mogelijkheid om in sommige gevallen de inlichtingen- en veiligheidsdiensten te verbieden gegevens te gebruiken die in omstandigheden strijdig met de wet werden verkregen.
15. De Commissie onderstreept het belang van deze waarborgen die zij als essentieel beschouwt en neemt met voldoening nota van hun inlassing in het ontwerp.
16. De Commissie merkt eveneens op dat het ontwerp vermeldt dat de technische beveiligings- en toegangsregels moeten opgenomen worden in een protocol dat zal worden voorgelegd ter advies aan de aangestelde voor de gegevensbescherming en aan de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer (artikel 18 van het ontwerp). Dit protocol zal overigens zorgen voor maatregelen van technologische beveiliging die de bewaarde gegevens ontoegankelijk maken voor elke persoon die niet gemachtigd is om hiertoe toegang te hebben (artikel 18, 5° van het ontwerp).

b) Profilering

17. De Commissie oordeelt dat de databank niet bestemd is voor het opmaken van profielen maar om te worden vergeleken met lijsten met reeds geïdentificeerde individuen of met risicoprofielen die reeds voordien werden vastgesteld. Het ontwerp bepaalt immers dat de passagiersgegevens

worden verwerkt teneinde over te gaan tot een voorafgaande evaluatie van de passagiers. Deze evaluatie wordt uitgevoerd op basis van een positieve overeenstemming, voortvloeiend uit:

- een correlatie van de passagiersgegevens met de gegevensbanken die door de bevoegde diensten worden beheerd;
- een correlatie met risicoprofielen met betrekking tot welbepaalde inbreuken. (Artikelen 7 en 8 van het ontwerp).

18. De Memorie van toelichting vermeldt in dit verband "Het is natuurlijk niet de bedoeling om alle gegevensbanken van de diensten te linken met de passagiersgegevensbank maar wel om de correlaties met de gegevensbanken die rechtstreeks verbonden zijn met de door de wet bepaalde doelstellingen technisch te beperken"¹¹ en "de bevoegde diensten zullen geen toegang hebben tot de massa data van de passagiersgegevensbank. Zij zullen enkel toegang hebben via welomschreven en vooraf bepaalde en nauwkeurige criteria of na een correlatie met hun gegevensbank"¹².

19. De Commissie stelt evenwel vast dat het ontwerp niet preciseert over welke gegevensbanken het gaat. Zij herinnert eraan dat uit de interpretatieve rechtspraak van het Grondwettelijk Hof¹³, van de Raad van State¹⁴, alsook van het Europees Hof van de Rechten van de Mens¹⁵ blijkt dat artikel 8 EHRM als dusdanig moet geïnterpreteerd worden dat de wettelijke basis waarop de inmenging in het privéleven berust voldoende precies moet zijn om aan de burgers duidelijk te maken in welke omstandigheden en onder welke voorwaarden de openbare overheden gemachtigd zijn informatie met betrekking tot hun privéleven te archiveren en te gebruiken. De Commissie vraagt bijgevolg om in het ontwerp - of op z'n minst in een koninklijk besluit - de databanken te preciseren die gebruikt zullen worden voor de correlatie van de hierin opgeslagen gegevens met de passagiersgegevens.

¹¹ Memorie van toelichting, blz. 21.

¹² Idem, blz. 12.

¹³ Zie rubriek B.6.2 van het arrest nr. 151/2006 van 18 oktober 2006. In zake: de beroepen tot nietigverklaring van de wet van 3 mei 2005 houdende wijziging van de wet van 11 december 1998 tot oprichting van een beroepsorgaan inzake veiligheidsmachtigingen en de wet van 3 mei 2005 houdende wijziging van de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, ingediend door de vzw Liga voor Mensenrechten.

¹⁴ Adviezen 37.748 en 37.749 van 23 november 2004 over de voorontwerpen van wet "houdende wijziging van de wet van 11 december 1998 tot oprichting van een beroepsorgaan inzake veiligheidsmachtigingen" (37.748/AV) en "houdende wijziging van de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen" (37.749/AV), punten 11 tem 18, beschikbaar op volgend adres: <http://www.dekamer.be/FLWB/PDF/51/1598/51K1598001.pdf>

¹⁵ HvJEU, 26 maart 1987, Leander v. Zweden, punt 51. HvJEU, Rotaru v. Roemenië, 4 mei 2000, punten 50, 52 en 55; Zie eveneens HvJEU, 2 augustus 1984, Malone v. Verenigd Koninkrijk, punten 65-66.

c) Toepassingsgebied

20. Het ontwerp beoogt de invoering van een Belgisch PNR systeem. Zoals werd gezegd kadert dit ontwerp enerzijds binnen de context van de richtlijn 2004/82/EG van de Raad betreffende de verplichting voor de vervoerders om de passagiersgegevens mee te delen met het oog op het bestrijden van clandestiene immigratie en de grenscontroles te verbeteren ("richtlijn API") en anderzijds binnen het ontwerp van Europese richtlijn betreffende de invoering van een Europees PNR-systeem (hierna "Voorstel van PNR-richtlijn").
21. Het ontwerp heeft echter een veel ruimer toepassingsgebied dan de voormelde teksten in de mate dat het voorziet in de inzameling en verwerking van een groter aantal categorieën gegevens voor meer doeleinden. Zo bepaalt het ontwerp dat de doeleinden van de inzameling en verwerking van de passagiersgegevens niet beperkt zijn tot terrorisme en de zware vormen van criminaliteit maar eveneens de activiteiten omvatten die mogelijk een bedreiging vormen voor de fundamentele belangen van de staat, de verbetering van de grenscontroles en de strijd tegen illegale immigratie. Het ontwerp voorziet bovendien in de gegevensinzameling van alle passagiers met het nationaal grondgebied als plaats van bestemming, van vertrekpunt of van doorreis. Het ontwerp beoogt dus zowel de transporten naar en vanuit de Schengenruimte (extra-Schengen) als inkomend en uitgaand binnen de Schengenruimte (intra-Schengen).
22. Het spreekt voor zich dat een dergelijke inzameling een substantiële inmenging vormt in de eerbiediging van het recht op privacy en de bescherming van persoonsgegevens. De Commissie herhaalt dat, om wettelijk te zijn, een aantasting van het fundamenteel recht op privacy slechts is toegestaan "voor zover hierin bij de wet is voorzien en in een democratische samenleving noodzakelijk is en in het belang is van de nationale veiligheid, de openbare veiligheid of het economisch welzijn van het land, het voorkomen van wanordelijkheden en strafbare feiten, de bescherming van de gezondheid of de goede zeden of voor de bescherming van de rechten en vrijheden van anderen".¹⁶ De Commissie herinnert in dit verband aan het arrest Digital Rights Ireland van het Europees Hof van Justitie krachtens hetwelk een zeer ruime en bijzonder zware inmenging in het fundamentele recht op eerbiediging van het privéleven en de bescherming van persoonsgegevens beperkt moet blijven tot het strikt noodzakelijke¹⁷.
23. Wat de inzameling van gegevens betreft van passagiers die de Schengenruimte betreden of verlaten, stelt de Commissie zich vragen bij de conformiteit van deze inzameling met het beginsel van vrij verkeer van personen dat een fundamenteel *acquis* is van de Europese constructie.

¹⁶ Artikelen 7, 8 en 52 van het Handvest van de Grondrechten van de Europese Unie, PB. 18.12.2000, C 364/1 ; Artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens en de Fundamentele Vrijheden, Rome 4.XI.1950 (hierna « EVRM ») en artikel 16 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, PB. 26.10.2012, C 326/47.

¹⁷ HvJEU, Digital Rights Ireland Ltd, 8 april 2014, in de samengevoegde zaken C-293/12 en C-594/12, hierna «DRI arrest».

Ingevoerd in het raam van de interne markt heeft het vrije verkeer van personen een ruimere dimensie gekregen met de Schengenakkoorden, namelijk het Schengenakkoord van 14 juni 1985 en de overeenkomst voor toepassing van dit akkoord die ondertekend werd op 19 juni 1990 (hierna "de Overeenkomst").

24. Door deze overeenkomst die op 26 maart 1995 van kracht werd, konden de binnengrenzen tussen de overeenkomstsluitende lidstaten worden afgeschaft en kon er één enkele buiten grens worden gecreëerd waar de controles bij de binnenkomst in de Schengenruimte volgens identieke procedures werden uitgevoerd. Gemeenschappelijke voorschriften inzake visa, asielrecht en controle bij de buiten grenzen werden vastgesteld. Verankerd in het Verdrag van de Europese Unie¹⁸, wordt het vrije verkeer eveneens gewaarborgd door het Handvest van de Grondrechten¹⁹ en door de rechtspraak van het Europees Hof van Justitie²⁰. De toepasselijke bepalingen werden verzameld in de richtlijn 2004/38 van 29 april 2004.²¹
25. De Commissie wenst de aandacht te vestigen op een eventueel conflict tussen de invoering van een Belgisch PNR systeem en het beginsel van vrij verkeer van personen. Aangezien het ontwerp transporten omvat die uitgevoerd worden in de schoot van de Europese Unie, zouden de Europese instanties en met name het Europees Hof van Justitie kunnen oordelen dat de beoogde maatregelen indirect neerkomen op een herinvoering van controles aan de binnengrenzen in strijd met het beginsel van vrij verkeer van personen zoals uitgevaardigd door hogervermelde teksten.
26. De Commissie herinnert eraan dat krachtens de Schengengrenscode, slechts in geval van ernstige bedreiging van de openbare orde of van de binnenlandse veiligheid de betrokken landen uitzonderlijk het toezicht aan de binnengrenzen opnieuw mogen invoeren. Deze maatregel moet tijdelijk zijn en mag een periode van 30 dagen niet overschrijden, eventueel hernieuwbaar, zonder een totale duur van 6 maanden of 2 jaar in specifieke gevallen te overschrijden.²² Zij stelt vast dat in onderhavig geval niet aan deze voorwaarden is voldaan.
27. De Commissie onderstreept bovendien dat de illegale immigratie onderdanen betreft van derde landen.²³ Zoals reeds hiervoor vermeld vormt het vrij verkeer van personen in de schoot van de

¹⁸ Verdrag van de Europese Unie, Publ.blad C 326/13, 26.10.2012, Artikel 3.

¹⁹ Artikelen 45, 45 en 45 van het Handvest van de Grondrechten van de Europese Unie, PB. 18.12.2000, C 364/1 ;

²⁰ HvJEU, 17 september 2002, Baumbast, aff. C-413/99

²¹ Richtlijn 2004/38/EG van 29 april 2004 betreffende het recht van vrij verkeer en verblijf op het grondgebied van de lidstaten voor de burgers van de Unie en hun familieleden

²² Verordening (EU) nr 1051/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2013 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 562/2006 teneinde te voorzien in gemeenschappelijke regels inzake de tijdelijke herinvoering van het grenstoezicht aan de binnengrenzen in uitzonderlijke omstandigheden, Publ.Blad. L 295/1, 6.11.2013.

²³ De wet van 15 december 1980 betreffende de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen definieert de onderdaan van een derde land als "eenieder die geen burger van de Unie is en die geen persoon is die onder het gemeenschapsrecht inzake vrij verkeer valt, als bepaald in artikel 2, punt 5, van de Schengen grenscode" en

ondertekenende landen het beginpunt van de Schengenconstructie. Vanuit dit oogpunt vergt de strijd tegen de illegale immigratie een passende bewaking van de *buitengrenzen* van deze vrij verkeer ruimte en niet een controle van de binnengrenzen. De verwerking van passagiersgegevens van transporten uitgevoerd in de schoot van de Europese Unie is in het raam van de strijd tegen illegale immigratie dus niet relevant, noch gerechtvaardigd.

28. De memorie van toelichting bij het ontwerp verwijst overigens naar het "onontbeerlijk instrument" dat de passagiersgegevensbank vormt voor de acties van de politiediensten en de Dienst Vreemdelingenzaken aangezien deze gegevens van aard zijn om bij te dragen tot een correcte uitvoering van hun opdrachten²⁴maar verklaart niet waarom dit instrument onontbeerlijk is. De Commissie herhaalt dat enkel de toegevoegde waarde van de passagiersgegevens in deze context niet voldoet aan het noodzakelijkheids criterium.
29. Tenslotte oordeelt de Commissie dat het doeleinde opvolging van activiteiten die mogelijk een bedreiging vormen voor de fundamentele belangen van de staat te ruim is en zich niet beperkt tot de strijd tegen terrorisme. Zij vraagt bijgevolg dat de bedoelde belangen uitdrukkelijk in het ontwerp zouden worden gepreciseerd.²⁵

d) Bewaringstermijn

30. Artikel 24 van het ontwerp bepaalt dat de passagiersgegevens in de passagiersgegevensbank worden bewaard gedurende een maximale termijn van 5 jaar, te rekenen vanaf de registratie ervan. Aan het eind van deze termijn worden ze vernietigd. De memorie van toelichting vermeldt dat deze termijn van 5 jaar "het moet mogelijk maken om de noodzakelijke analyses en verificaties uit te voeren met het oog op het ontdekken van nieuwe fenomenen of het opsporen van nieuwe tendensen die verbonden zijn aan de finaliteiten van de wet, om de bestaande risicoprofielen bij te werken of aan te passen, en om, in voorkomend geval, bewijzen te verzamelen en, indien nodig, de eventuele mededaders of medeplichtigen te vinden en de criminale netwerken te ontmantelen"²⁶.

het illegaal verblijf als "de aanwezigheid op het grondgebied, van een vreemdeling die niet of niet langer voldoet aan de voorwaarden voor de toegang tot of het verblijf op het grondgebied" (artikel 1, 3^o en 4^o).

²⁴ Memorie van toelichting, blz. 7.

²⁵ De Commissie heeft herhaaldelijk herinnerd aan de rechtspraak van het Europees Hof van de Rechten van de Mens volgens welke een dergelijke wet van hoogstaand kwalitatief niveau moet zijn in die zin dat zij de voorwaarden en omstandigheden waarin de openbare overheden persoonsgegevens kunnen opslaan en gebruiken met voldoende precisie moet bepalen. De woorden "bij de wet voorzien" in artikel 8, § 2 EVRM betekenen niet alleen dat er voor de bedoelde maatregel een weetelijke basis moet voorhanden zijn in het intern recht, maar staan ook op de kwaliteit van de bedoelde wet: zo moet deze voor de burger toegankelijk en voorzienbaar zijn. (...) Het Hof herhaalt dat een norm "voorzienbaar" is vanaf het ogenblik dat deze is opgesteld met een zodanige nauwkeurigheid dat eenieder, indien nodig mits deskundig advies, zijn gedrag erop kan afstemmen. Zie met name, HvJEU, arrest Rotaru van 4 mei 2000.

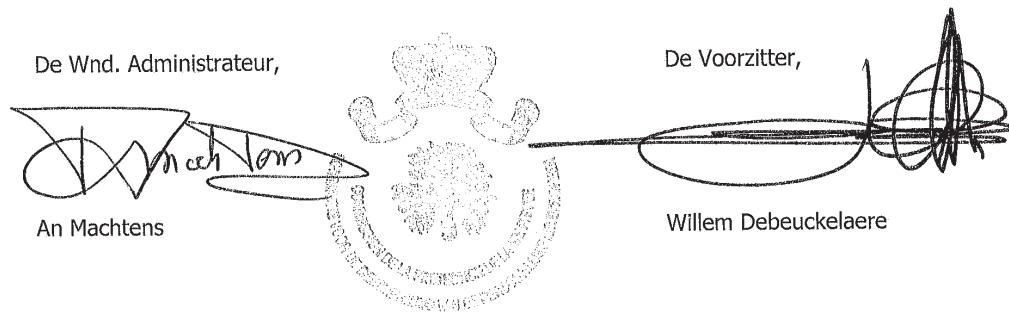
²⁶ Memorie van toelichting, blz. 37.

31. De Commissie herinnert eraan dat iedere periode van bewaring moet gebaseerd zijn op de bewezen noodzaak om de gegevens te verwerken en conform de erkende normen voor gegevensbescherming moet zijn die bepalen dat gegevens niet langer mogen worden bewaard dan nodig voor het realiseren van het doeleinde waarvoor ze werden ingezameld. Het Europees Hof voor de Rechten van de Mens heeft overigens geoordeeld dat "de vaststelling van de bewaringstermijn gebaseerd moet zijn op objectieve criteria teneinde te waarborgen dat deze beperkt wordt tot het strikt noodzakelijke"²⁷.
32. De Commissie stelt vast dat de memorie van toelichting weinig uitleg verstrekt over de wijze waarop de maximale termijn van 5 jaar werd bepaald. Zij vraagt dat de noodzaak van deze bewaringstermijn nauwkeuriger zou worden gerechtvaardigd en gestaafd.

OM DEZE REDENEN

de Commissie

brengt een gunstig advies uit over de punten 12, 13, 14, 16, 17 en 18 en een ongunstig advies over de punten 23, 25, 26, 27, 28, 29 en 32.



²⁷ HvJEU, Digital Rights Ireland Ltd, 8 april 2014, in de samengevoegde zaken C-293/12 en C-594/12, hierna «DRI arrest».

**Avis n° 55/2015 du 16 décembre 2015**

Objet: Avant-projet de loi relatif au traitement des données des passagers (CO-A-2015-065)

La Commission de la protection de la vie privée ;

Vu la loi du 8 décembre 1992 *relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel* (ci-après LVP), en particulier l'article 29 ;

Vu la demande d'avis du Vice-Premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur reçue le 08/12/2015;

Vu le rapport;

Émet, le 16 décembre 2015, l'avis suivant :

I. OBJET DE LA DEMANDE

1. Le 8 décembre 2015, la Commission a reçu une demande d'avis en extrême urgence du Vice-Premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur concernant un avant-projet de loi relatif au traitement des données de passagers (ci-après « le Projet »).

2. Le Projet vise à imposer aux opérateurs de voyages et aux transporteurs aériens, ferroviaires, maritimes et routiers de communiquer les données de tous les passagers qui voyagent au départ ou à destination de la Belgique, ainsi que de tous ceux qui transitent par la Belgique, à une banque de données gérée par le SPF Intérieur (ci-après « la banque de données ») en vue de :

- la recherche et poursuite d'infractions graves de nature à menacer gravement la sécurité intérieure en ce compris les infractions terroristes visées à l'article 90ter § 2 à 4 du Code d'instruction criminelle;
- la prévention de troubles graves à la sécurité publique par les services de police dans le cadre de leurs missions de police administrative (article 44/5 de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police), et ce, par le suivi de phénomènes ou groupements liés au radicalisme violent tel que défini dans la circulaire GPI 78 du 31 janvier 2014 ;
- l'exercice par la Sûreté de l'Etat et le Service général du Renseignement et de la Sécurité de leurs missions, notamment la recherche, l'analyse et le traitement du renseignement relatif aux activités susceptibles de constituer une menace pour les intérêts fondamentaux de l'Etat (article 7, 1^o et 11 § 1^{er} 1^o à 3^{de} de la loi du 30 novembre 1998 organique des services de renseignement et de sécurité) ;
- l'amélioration des contrôles de personnes aux frontières extérieures et la lutte contre l'immigration illégale.

II. EXAMEN DE L'AVANT-PROJET

II.1. Remarque préalable

3. Compte tenu de l'extrême urgence invoquée par le demandeur et des délais très brefs qui ont été impartis à la Commission pour rendre un avis, celle-ci se réserve le droit de se prononcer ultérieurement de manière plus approfondie sur les dispositions du Projet¹. Elle regrette de ne pas

¹ La Commission est consciente du fait que, selon une jurisprudence constante de la CJUE, suivie par la Cour Constitutionnelle (voir l'arrêt "Schrems" de la CJUE du 6 octobre 2015, C-362/14, en particulier les alinéas 91 et 92), la stricte nécessité de toute mesure limitative des droits fondamentaux garantis par les articles 7 et 8 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, doit être démontrée.

Avis 55/2015 - 3/10

avoir été consultée plus tôt étant donné l'impact considérable du Projet en matière de protection de la vie privée.

II.2. Contexte

4. Des discussions sur la mise en place d'un système de traitement de données passagers (Passenger Name Record – **PNR**) à l'échelle de l'Union européenne sont engagées depuis 2007. A cette date, une proposition de Décision-cadre du Conseil visait à imposer aux transporteurs aériens l'obligation de transmettre aux autorités compétentes les données PNR des passagers des vols au départ ou à destination d'un ou plusieurs pays membres, et ce, à des fins de prévention et de répression des infractions terroristes et des formes graves de criminalité, ainsi que pour les enquêtes et les poursuites en la matière².

5. Cette proposition visait à compléter la directive 2004/82/CE du Conseil (ci-après « directive API ») concernant l'obligation pour les transporteurs de communiquer les données relatives aux passagers (données Advanced Passenger Information – **API**)³ en vue de lutter contre l'immigration clandestine et d'améliorer les contrôles aux frontières⁴.

6. Ces données API sont essentiellement des données biographiques, parmi lesquelles figurent notamment le numéro et le type du document de voyage utilisé, la nationalité, le nom complet, la date de naissance, le point de passage frontalier d'entrée, les heures de départ et d'arrivée du transport et le point d'embarquement initial.⁵

7. Les données PNR, comprennent, outre les données du passeport et les données biographiques, des données fournies par le passager lui-même au moment de la réservation ou lors du check-in de l'embarquement. Il s'agit notamment du numéro de téléphone, adresse courriel, préférences de siège, bagages, profil de fidélisation, agence de voyage, etc.⁶.

² Proposition de décision-cadre du Conseil relative à l'utilisation des données des dossiers passagers (Passenger Name Record – PNR) à des fins répressives, 6.11.2007, COM (2007) 654 final, publiée à l'adresse suivante : <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007PC0654&from=EN>.

³ Directive 2004/82/CE du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'obligation pour les transporteurs de communiquer les données relatives aux passagers (JO L 261 du 6.8.2004, p. 24), publiée à l'adresse suivante : <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:261:0024:0027:FR:PDF>.

⁴ Proposition de décision-cadre du conseil relative à l'utilisation des données des dossiers passagers (Passenger Name Record – PNR) à des fins répressives, 6.11.2007, COM (2007) 654 final, p. 3.

⁵ Directive API, article 3.

⁶ Annexe à la Proposition de Directive du Parlement européen et du Conseil du 2 février 2011 relative à l'utilisation des données des passagers pour la prévention et la détection des infractions terroristes et des formes graves de criminalité, ainsi que pour les enquêtes et les poursuites en la matière, 2011/0023 (COD), p. 7-8, publiée à l'adresse suivante : <http://ec.europa.eu/home-affairs/news/intro/docs/com%2032%20fr%20final.pdf>.

Avis 55/2015 - 4/10

8. Selon la motivation retenue par le Conseil dans sa proposition de décision-cadre de 2007, le traitement des données PNR permettrait aux autorités compétentes de procéder à une évaluation des risques présentés par des personnes inconnues de leurs services, aux fins d'identifier de nouveaux suspects, tandis que le traitement des données API permettrait surtout d'identifier et d'obtenir des informations sur des personnes déjà suspectées⁷.

9. La proposition de décision-cadre du Conseil a abouti à une proposition de Directive européenne en 2011, fondée sur la même ambition de compléter le système API ainsi que d'autres bases de données de contrôle des identités et de gestion des frontières (Système d'information sur les visas – **VIS** ; système d'information Schengen - **SIS**)⁸.

10. Suite aux dernières discussions en trilogue entre le Parlement européen, le Conseil et la Commission, cette proposition de directive PNR a finalement été adoptée en Commission des Libertés civiles, justice et affaires intérieures (LIBE) le 10 décembre 2015⁹. Selon le communiqué de presse publié par LIBE à cette occasion, la directive PNR en gestation devrait être votée par le Parlement européen dans son ensemble début 2016 et être ensuite approuvée par le Conseil de l'UE¹⁰. Les Etats membres seraient ensuite tenus de transposer la directive PNR dans leur droit national au plus tard dans les deux ans après son entrée en vigueur.

11. Dans ce contexte, la Commission s'interroge sur l'opportunité d'adopter dès à présent une loi sur un système de PNR belge. Dans la mesure où la proposition de directive PNR vise à harmoniser les dispositions des États membres en la matière et que cette proposition est sur le point d'aboutir, la Commission considère qu'il y a lieu d'attendre l'adoption de celle-ci afin d'éviter d'éventuelles divergences entre le texte européen (que la Belgique devra transposer dans son droit national) et le texte belge.

⁷ Proposition de Décision-Cadre du Conseil, Ibid., p. 3.

⁸ Proposition de Directive du Parlement européen et du conseil du 2 février 2011 relative à l'utilisation des dossiers passagers pour la prévention et la détection des infractions terroristes et des formes graves de criminalité, ainsi que pour les enquêtes et les poursuites en la matière 2011/0023 (COD), p. 7-8, publiée à l'adresse suivante : <http://ec.europa.eu/home-affairs/news/intro/docs/com%2032%20fr%20final.pdf>.

⁹ Communiqué de presse du 10 décembre 2015 de la Commission des libertés civiles (Parlement européen), publié à l'adresse suivante : <http://www.europarl.europa.eu/news/fr/news-room/20151207IPR06435/PNR-la-commission-des-libert%C3%A9s-civiles-soutient-l'accord-Parlement-Conseil>.

¹⁰ Ibid.

II.3 Analyse du texte

a) Garanties pour l'accès aux données

12. La Commission se félicite des garanties prévues par le Projet en ce qui concerne le traitement des données passagers pour mener des recherches ponctuelles après l'arrivée, le départ ou le transit des passagers (analyse postérieure).
13. L'article 37 du Projet requiert en effet une décision écrite et motivée du Procureur du Roi pour la communication des données passagers dans le cadre de la recherche des crimes et délits visés à l'article 90 ter §§2-4 du Code d'instruction criminelle. La motivation doit en outre refléter le caractère proportionnel eu égard au respect de la vie privée et subsidiaire à tout autre devoir d'enquête. Enfin, dans le cas où la mesure peut porter sur un ensemble de données relatives à une enquête spécifique, le Procureur du Roi doit préciser la durée pendant laquelle la mesure pourra s'appliquer, cette durée ne pouvant excéder un mois à dater de la décision, sans préjudice de renouvellement. L'article 38 du Projet prévoit des obligations similaires pour le juge d'instruction qui estime qu'il existe des circonstances qui rendent l'accès aux données passagers nécessaire à la manifestation de la vérité.
14. En ce qui concerne le suivi des activités qui menacent les intérêts fondamentaux de l'Etat, l'accès aux données passagers doit également être dûment motivé et communiqué par écrit. Les services de renseignement et de sécurité tiennent un registre de toutes les décisions qui, le cas échéant, doivent être communiquées au Comité permanent R. Le Comité a en outre la possibilité dans certains cas d'interdire aux services de renseignement et de sécurité l'exploitation des données recueillies dans les conditions en violation avec la loi.
15. La Commission souligne l'importance de ces garanties qu'elle considère essentielles et note avec satisfaction leur inclusion dans le Projet.
16. La Commission note également que le Projet mentionne que les techniques de modalités et de sécurisation de l'accès devront faire l'objet d'un protocole qui sera soumis à l'avis du préposé à la protection des données et de la Commission vie privée (article 18 du Projet). Ce protocole devra notamment mettre en œuvre des mesures de protection technologiques qui rendent les données conservées inaccessibles par toute personne qui n'est pas autorisée à y avoir accès (article 18, 5° du Projet).

b) Profilage

17. La Commission considère que la banque de données n'est pas destinée à alimenter des profilages mais à être comparée à des listes d'individus déjà identifiés ou à des profils de risques préalablement établis. Le Projet prévoit en effet que les données des passagers sont traitées afin de procéder à l'évaluation préalable des passagers. Cette évaluation repose sur une correspondance positive résultant :
- d'une corrélation des données des passagers avec les banques de données gérées ou accessibles par les services compétents ;
 - d'une corrélation avec des profils de risque relatifs à une liste d'infractions déterminées. (Articles 7 et 8 du Projet).
18. L'Exposé des motifs mentionne à cet égard que « l'objectif n'est naturellement pas de lier l'ensemble des banques de données des passagers mais bien de limiter techniquement les corrélations avec les banques de données en relation directe avec les finalités telles que déterminées par la loi »¹¹ et que « les services compétents n'auront jamais un accès à la masse des données reprises dans la banque des données passagers. Il n'y auront accès que par le biais de critères précis et prédéterminés ou par le biais d'une corrélation avec leurs banques de données»¹².
19. La Commission constate cependant que le Projet ne précise pas de quelles banques de données il s'agit. Elle rappelle qu'il ressort de la jurisprudence interprétative de la Cour constitutionnelle¹³, du Conseil d'Etat¹⁴, et de la Cour européenne des droits de l'Homme¹⁵ que l'article 8 de la CEDH doit être interprété de manière telle que la base légale sur laquelle repose l'ingérence dans la vie privée soit suffisamment précise pour indiquer aux citoyens dans quelles circonstances et à quelles conditions les autorités publiques sont habilitées à archiver et à utiliser des informations concernant leur vie privée. La Commission demande dès lors de préciser dans le Projet - ou à tout le moins dans un Arrêté royal - les banques de données qui seront utilisées pour la corrélation des données qu'elles contiennent avec les données passagers.

¹¹ Exposé des motifs, p. 21.

¹² Idem, p. 12.

¹³ Voir rubrique B.6.2. de l'arrêt n° 151/2006 du 18 octobre 2006. En cause : les recours en annulation de la loi du 3 mai 2005 modifiant la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations de sécurité, et de la loi du 3 mai 2005 modifiant la loi du 11 décembre 1998 portant création d'un organe de recours en matière d'habilitations de sécurité, introduits par l'ASBL Ligue des droits de l'homme.

¹⁴ Avis 37.748 et 37.749 du 23 novembre 2004 sur des avant-projets de loi "modifiant la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations de sécurité" (37.748/AV) et "modifiant la loi du 11 décembre 1998 portant création d'un organe de recours en matière d'habilitations de sécurité" (37.749/AV), points 11 à 18 inclus, publiés à l'adresse suivante : <http://www.lachambre.be/FLWB/PDF/51/1598/51K1598001.pdf>.

¹⁵ CEDH, 26 mars 1987, Leander c. Suède, point 51 ; CEDH, Rotaru c. Roumanie, 4 mai 2000, points 50, 52 et 55 ; CEDH, 2 août 1984, Malone v. Royaume Uni, points 65-66.

c) Champ d'application

20. Le Projet vise la mise en œuvre d'un système PNR belge. Ainsi qu'il a été dit, le projet s'inscrit dans le contexte d'une part, de la directive 2004/82/CE du Conseil concernant l'obligation pour les transporteurs de communiquer les données relatives aux passagers en vue de lutter contre l'immigration clandestine et d'améliorer les contrôles aux frontières (« Directive API ») et d'autre part, du projet de directive européenne relative à la mise en place d'un système PNR européen (ci-après « Proposition de Directive PNR »).
21. Toutefois, le Projet a un champ d'application beaucoup plus étendu que les textes susmentionnés dans la mesure où il prévoit la collecte et le traitement d'un plus grand nombre de catégories de données pour davantage de finalités. Ainsi, le Projet prévoit que les finalités de la collecte et du traitement des données passagers ne sont pas limitées au terrorisme et aux formes de criminalités graves mais incluent également les activités susceptibles de constituer une menace pour les intérêts fondamentaux de l'Etat, l'amélioration des contrôles aux frontières et la lutte contre l'immigration illégale. Le Projet prévoit en outre la collecte des données de tous les passagers à destination de, en provenance de et transitant par le territoire national. Le Projet vise donc tant les transports à destination et à partir de l'espace Schengen (extra-Schengen) que les transports entrant et sortant de l'espace Schengen (intra-Schengen).
22. Il est évident qu'une telle collecte constitue une ingérence substantielle dans le respect du droit à la vie privée et à la protection des données à caractère personnel. La Commission rappelle que pour être légale, une atteinte au droit fondamental à la vie privée doit être «nécessaire à la sécurité nationale, à la sûreté publique, au bien-être économique du pays, à la défense de l'ordre et à la prévention des infractions pénales à la protection de la santé ou de la morale, ou à la protection des droits et libertés d'autrui » et « nécessaire dans une société démocratique ».¹⁶ La Commission rappelle à cet égard l'arrêt Digital Rights Ireland de la Cour de justice de l'Union européenne en vertu duquel une ingérence vaste et particulièrement grave dans les droits fondamentaux au respect de la vie privée et à la protection des données à caractère personnel doit être limitée au strict nécessaire¹⁷.
23. En ce qui concerne la collecte des données des passagers entrant et sortant de l'espace Schengen, la Commission s'interroge sur la conformité de cette collecte avec le principe de la libre circulation des personnes qui est un acquis fondamental de la construction européenne. Mise en place dans le cadre du Marché intérieur, la libre circulation des personnes a pris une

¹⁶ Articles 7, 8 et 52 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, JOCE, 18.12.2000, C 364/1 ; Article 8 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'Homme et des Libertés fondamentales, Rome 4.XI.1950 (ci-après « CEDH ») et article 16 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, JOCE, 26.10.2012, C 326/47.

¹⁷ CJUE, Digital Rights Ireland Ltd, 8 avril 2014, dans les affaires jointes C-293/12 et C-594/12, point 65.

Avis 55/2015 - 8/10

dimension plus large avec les accords de Schengen, à savoir l'accord de Schengen du 14 juin 1985 et la convention d'application de cet accord, qui a été signée le 19 juin 1990 (ci-après « la Convention»).

24. Entrée en vigueur le 26 mars 1995, la Convention a permis d'abolir les contrôles aux frontières intérieures entre les Etats signataires et de créer une frontière extérieure unique où sont effectués les contrôles d'entrée dans l'espace Schengen selon des procédures identiques. Des règles communes en matière de visas, de droit d'asile et de contrôle aux frontières externes ont ainsi été adoptées. Consacrée par le traité sur l'Union européenne¹⁸, la liberté de circulation est également garantie par la Charte des droits fondamentaux¹⁹ et par la jurisprudence de la Cour de justice²⁰. Les dispositions applicables ont été regroupées dans la directive 2004/38 du 29 avril 2004.²¹
25. La Commission souhaite attirer l'attention sur un éventuel conflit entre la mise en place du système PNR belge et le principe de libre circulation des personnes. Dans la mesure où le Projet inclut les transports effectués au sein de l'Union européenne, les instances européennes et notamment la Cour de justice de l'Union pourraient considérer que les mesures envisagées aboutissent indirectement à un rétablissement des contrôles aux frontières intérieures en contradiction avec le principe de libre circulation tel qu'édicté dans les textes susmentionnés.
26. La Commission rappelle qu'en vertu du Code frontières Schengen, ce n'est qu'en cas de menace grave pour l'ordre public et la sécurité intérieure que les pays concernés peuvent exceptionnellement réintroduire le contrôle à leurs frontières intérieures. Cette mesure doit être temporaire et ne peut excéder une période de 30 jours au maximum, éventuellement renouvelable, pour une durée totale n'excédant pas six mois ou deux ans dans certains cas spécifiques.²² Elle constate qu'en l'espèce, ces conditions ne sont pas remplies.
27. La Commission souligne en outre que l'immigration illégale concerne les ressortissants de pays tiers à la Belgique.²³ Comme déjà développé ci-dessus, le point de départ de la construction de

¹⁸ Traité sur l'Union européenne, JOCE C 326/13, 26.10.2012, Article 3.

¹⁹ Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, JOCE, C 364/1, 183.12.2000, Article 45.

²⁰ CJEU, 17 septembre 2002, Baumbast, aff. C-413/99.

²¹ Directive 2004/38/CE du 29 avril 2004 relative au droit des citoyens de l'Union et des membres de leurs familles de circuler et de séjourner librement sur le territoire des États membres

²² Règlement (UE) No 1051/2013 du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2013 modifiant le règlement (CE) no 562/2006 afin d'établir des règles communes relatives à la réintroduction temporaire du contrôle aux frontières intérieures dans des circonstances exceptionnelles, JOCE, L 295/1, 6.11.2013.

²³ La loi du 15 décembre 1980 sur l'accès au territoire, le séjour, l'établissement et l'éloignement des étrangers définit le ressortissant d'un pays tiers comme "toute personne qui n'est ni un citoyen de l'Union, ni une personne jouissant du droit communautaire à la libre circulation tel que défini à l'article 2 du point 5, du Code frontières Schengen » et le séjour illégal comme « la présence sur le territoire d'un étranger qui ne remplit pas ou ne remplit plus les conditions d'accès au territoire ou de séjour » (article 1, 3^e et 4^e).

l'espace Schengen est la libre circulation des personnes au sein des pays signataires. Dans cette optique, la lutte contre l'immigration illégale requiert une surveillance appropriée des frontières *extérieures* de cet espace de libre circulation et non un contrôle des frontières intérieures. Le traitement des données passagers liées aux transports effectués au sein de l'Union européenne dans le cadre de la lutte contre l'immigration illégale n'est donc ni pertinent ni justifié.

28. Par ailleurs, l'exposé des motifs du Projet fait référence à « l'outil indispensable » que constituent les banques de données passagers à l'action des services de police et de l'Office des étrangers, ces données étant de nature à les aider à l'accomplissement de leurs tâches²⁴ mais il n'explique pas en quoi cet outil est indispensable. La Commission rappelle que la seule valeur ajoutée de données passagers ne satisfait pas au critère de nécessité dans ce contexte.
29. Enfin, la Commission considère que la finalité de suivi des activités susceptibles de constituer une menace pour les intérêts fondamentaux de l'Etat est trop large et ne se limite pas à la lutte contre le terrorisme. Elle demande dès lors de préciser davantage les intérêts visés dans le Projet²⁵.

d) Durée de conservation

30. L'article 24 du Projet prévoit que les données de passagers sont conservées dans la banque de données des passagers pour une durée maximale de 5 ans à compter de leur enregistrement. A l'issue de ce délai, elles sont détruites. L'exposé des motifs indique que ce délai de 5 ans « doit permettre d'exécuter les analyses et vérifications nécessaires en vue de la découverte de nouveaux phénomènes ou de la recherche de nouvelles tendances liées aux finalités, d'adapter ou de déterminer de nouveaux profils de risque et, le cas échéant, de recueillir des preuves, de trouver d'éventuels co-auteurs ou complices et de démanteler des réseaux criminels »²⁶.
31. La Commission rappelle que toute période de rétention doit être fondée sur la nécessité prouvée de traiter les données et être conforme aux normes reconnues de protection des données qui prévoient que des données ne peuvent être conservées que pendant une durée n'excédant pas celle nécessaire à la réalisation des finalités pour lesquelles elles sont collectées. La Cour européenne des droits de l'Homme a, par ailleurs, estimé que «la détermination de la durée de

²⁴ Exposé des motifs, p. 7.

²⁵ La Commission a, à plusieurs reprises, rappelé la jurisprudence de la Cour Européenne des droits de l'homme selon laquelle une telle loi doit être de qualité en ce sens qu'elle doit fixer avec une précision suffisante les conditions et circonstances dans lesquelles les pouvoirs publics peuvent mémoriser et utiliser des informations relatives à la vie privée. Les termes "prévue par la loi" de l'article 8 ,§ 2 CEDH imposent non seulement que la mesure incriminée ait une base en droit interne, mais visent aussi la qualité de la loi en cause : ainsi celle-ci doit être accessible au justiciable et prévisible. (...) La Cour rappelle qu'une norme est "prévisible" lorsqu'elle est rédigée avec assez de précision pour permettre à toute personne, en s'entourant au besoin de conseils éclairés, de régler sa conduite. Voir notamment, CEDH, arrêt Rotaru du 4 mai 2000.

²⁶ Exposé des motifs, p. 37.

Avis 55/2015 - 10/10

conservation doit être fondée sur des critères objectifs afin de garantir que celle-ci est limitée au strict nécessaire»²⁷.

32. La Commission constate que l'exposé des motifs donne peu d'explications quant à la manière dont le délai maximum de 5 ans a été fixé. Elle demande que la nécessité de ce délai de conservation soit justifiée de manière plus précise et qu'elle soit étayée.

PAR CES MOTIFS,

la Commission

émet un avis favorable sur les points 12, 13, 14, 16, 17 et 18 et défavorable sur les points 23, 25, 26, 27, 28, 29 et 32.

L'Administrateur f.f.,



An Machtens

Le Président,



Willem Debeuckelaere

²⁷ CJUE, Digital Rights Ireland Ltd, 8 avril 2014, dans les affaires jointes C-293/12 et C-594/12, point 64.

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 59.409/4 VAN 13 JUNI 2016**

Op 13 mei 2016 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vice-Eerste minister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Regie der gebouwen verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet “betreffende de verwerking van passagiersgegevens”.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 13 juni 2016. De kamer was samengesteld uit Pierre Liénardy, kamervoorzitter, Martine Baguet en Bernard Blero, staatsraden, Sébastien Van Droogenbroeck en Jacques Englebert, assesseuren, en Colette Gigot, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves Chauffoureaux, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Pierre Liénardy.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 13 juni 2016.

*

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat die drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

VOORAFGAANDE VORMVEREISTEN

Volgens artikel 3, § 1 (lees: eerste lid) “bepaalt” het voorliggende voorontwerp “de verplichtingen van de vervoerders en reisoperatoren¹ inzake de doorgifte van gegevens van passagiers van, naar en op doorreis over het nationaal grondgebied”.

Die verplichtingen die het voorontwerp aan de vervoerders en “reisoperatoren” oplegt, worden vervolgens bepaald in de artikelen 4 tot 6, die hoofdstuk III van het voorontwerp vormen. Krachtens de artikelen 45 en 46, die deel uitmaken van afdeling 1 van hoofdstuk XIV van het voorontwerp, wordt de niet-nakoming van die verplichtingen gestraft met een administratieve geldboete met de mogelijkheid om in geval

¹ De steller van het ontwerp wordt verzocht na te gaan of het niet beter is te werken met de term “reisorganisatoren” of “touropers” in plaats van met de term “reisoperatoren”, die in het vervolg van dit advies telkens tussen aanhalingstekens zal worden geplaatst.

**AVIS DU CONSEIL D’ÉTAT
N° 59.409/4 DU 13 JUIN 2016**

Le 13 mai 2016, le Conseil d’État, section de législation, a été invité par le Vice-Premier ministre et ministre de la Sécurité et de l’Intérieur, chargé de la Régie des bâtiments à communiquer un avis, dans un délai trente jours, sur un avant-projet de loi “relatif au traitement des données des passagers”.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 13 juin 2016. La chambre était composée de Pierre Liénardy, président de chambre, Martine Baguet et Bernard Blero, conseillers d’État, Sébastien Van Droogenbroeck et Jacques Englebert, assesseurs, et Colette Gigot, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves Chauffoureaux, premier auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Pierre Liénardy.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 13 juin 2016.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d’État, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-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, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

FORMALITÉS PRÉALABLES

L'article 3, § 1^{er} (lire: alinéa 1^{er}), de l'avant-projet examiné, dispose que ce dernier “détermine les obligations des transporteurs et opérateurs de voyage¹ relatives à la transmission des données des passagers à destination de, en provenance de et transitant par le territoire national”.

Ces obligations que l'avant-projet impose aux transporteurs et opérateurs de voyage sont, ensuite, définies aux articles 4 à 6, formant le chapitre III de l'avant-projet. Leur non-respect est sanctionné par les articles 45 et 46, dans la section 1^{re} du chapitre XIV de l'avant-projet, d'une amende administrative, assortie, en cas de récidive, d'une possibilité de suspension, de limitation ou de retrait de la licence ou du

¹ En ce qui concerne le texte néerlandais, l'auteur du texte est invité de vérifier s'il n'y a pas lieu d'utiliser le terme “reisorganisatoren” ou “touropers” au lieu du terme “reisoperatoren”, qui sera placé entre guillemets dans la suite du texte néerlandais de cet avis.

van recidive de licentie of de exploitatievergunning van de betrokken vervoerder of "reisoperator" te schorsen, te beperken of in te trekken.

Gelet op die strekking moet voorts worden aangenomen dat het voorliggende voorontwerp ressorteert onder de bevoegdheid van de federale overheid voor de reglementering op het vervoer, in de zin van artikel 6, § 4, 3°, eerste lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 "tot hervorming der instellingen".

Overeenkomstig die bepaling moeten de gewestregeringen dus betrokken worden bij het opstellen van het voorliggende voorontwerp van wet.

ALGEMENE OPMERKINGEN

Samenhang van het voorliggende voorontwerp met de wet van 8 december 1992 "tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens" en met het beginsel van gelijke behandeling

1. Hoofdstuk XI, "De verwerking van de passagiersgegevens ter verbetering van de grenscontroles en ter bestrijding van de illegale immigratie", eindigt met een artikel 31 dat luidt als volgt:

"Art. 31. De verwerking van de passagiersgegevens krachtens dit hoofdstuk gebeurt overeenkomstig de wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer."

Volgens de toelichting bij die bepaling strekt ze ertoe te voldoen aan de vereisten van richtlijn 2004/82/EG van de Raad van 29 april 2004 "betreffende de verplichting voor vervoerders om passagiersgegevens door te geven" (hierna "richtlijn 2004/82/EG" genoemd). Het is evenwel niet nodig daaraan te herinneren, aangezien de werkingssfeer van de wet van 8 december 1992 "tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens" (hierna "de wet van 8 december 1992" genoemd) betrekking heeft op elke verwerking van persoonsgegevens die er niet geheel of gedeeltelijk van uitgesloten is.

Een fundamenteel bezwaar is dat de formulering van artikel 31 bekritiseerd dient te worden doordat ze aldus geïnterpreteerd zou kunnen worden dat de verwerking van de passagiersgegevens die uitgevoerd wordt krachtens bepalingen van andere hoofdstukken van het voorontwerp van wet, en meer bepaald van hoofdstuk X, mogelijk niet "overeenkomstig de wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer" zou plaatsvinden.

permis d'exploitation du transporteur ou de l'opérateur de voyages concerné.

Compte tenu de cet objet, l'avant-projet examiné doit être considéré comme relevant également de la compétence de l'autorité fédérale en matière de réglementation relative aux transports, au sens de l'article 6, § 4, 3°, alinéa 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 "de réformes institutionnelles".

Conformément à cette disposition, l'avant-projet de loi examiné doit, dès lors, être soumis à la procédure d'association des gouvernements de région.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES

Articulation entre l'avant-projet examiné et la loi du 8 décembre 1992 "relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel" ainsi qu'avec le principe de l'égalité de traitement

1. Le chapitre XI – Du traitement des données des passagers en vue de l'amélioration du contrôle au(x) frontière(s) et de la lutte contre l'immigration illégale, de l'avant-projet, se termine par un article 31 qui dispose:

"Art. 31. Le traitement des données des passagers en vertu du présent chapitre s'effectue conformément à la loi relative à la protection de la vie privée".

Selon son commentaire, cette disposition vise à répondre aux exigences de la directive 2004/82/CE du Conseil du 29 avril 2004 "concernant l'obligation pour les transporteurs de communiquer les données relatives aux passagers" (ci-après "la directive 2004/82/CE"). Un tel rappel n'est cependant pas nécessaire, le champ d'application de la loi du 8 décembre 1992 "relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel" (ci-après "la loi du 8 décembre 1992") s'étendant à tout traitement de données à caractère personnel qui n'en est pas expressément exclu, en tout ou en partie.

Plus fondamentalement, la formulation de l'article 31 doit être critiquée en ce qu'elle pourrait être comprise comme impliquant que le traitement des données des passagers effectué en vertu des dispositions des autres chapitres de l'avant-projet de loi, et plus particulièrement de son chapitre X, pourrait ne pas l'être "conformément à la loi relative à la protection de la vie privée".

Voor een dergelijke interpretatie *a contrario* kan echter niet gesteund worden op enige bepaling van het voorontwerp of van de wet van 8 december 1992. In vele bepalingen van het voorontwerp wordt immers verwezen hetzij naar bepalingen van de wet van 8 december 1992,² hetzij naar de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.³

Het besluit is dan ook dat artikel 31 van het voorontwerp beter vervangen zou worden door een bepaling waarin op meer algemene wijze in herinnering wordt gebracht dat de verwerkingen van passagiersgegevens, uitgevoerd met toepassing van het voorontwerp, onder de wet van 8 december 1992 vallen.

Eventuele afwijkingen van de algemene regels die uitgevaardigd zijn bij de wet van 8 december 1992⁴ en verband houden met de verwerkingen van gegevens die door het voorontwerp worden geregeld, moeten bovendien voldoende duidelijk worden geformuleerd om alle twijfel over hun werkelijke strekking weg te nemen. Daarom zouden ze zoveel mogelijk in de wet van 8 december 1992 ingevoegd moeten worden.⁵

2.1. Bij verscheidene bepalingen van het voorontwerp wordt de Koning ertoe gemachtigd uitvoeringsmaatregelen te nemen waarvan de strekking noodzakelijkerwijs gevolgen zal hebben voor de naleving van inzonderheid artikel 22 van de Grondwet en van de wet van 8 december 1992. Dat geldt voor:

— artikel 3, § 2, van het voorontwerp waarin aan de Koning de bevoegdheid wordt verleend om, “na advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer”, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, per vervoersector en voor de “reisoperatoren” te bepalen welke “passagiersgegevens (...) moeten worden doorgestuurd” en “de nadere regels voor het doorsturen” voor te schrijven;

— artikel 6, § 3, van het voorontwerp waarbij aan de Koning de taak wordt opgedragen om, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de nadere regels te bepalen van de verplichtingen die in de paragrafen 1 en 2 van datzelfde artikel aan respectievelijk de vervoerders en de “reisoperatoren” worden opgelegd, namelijk enerzijds het doorsturen van de vereiste passagiersgegevens en anderzijds zich ervan te vergewissen “dat de passagiersgegevens bedoeld in artikel 9, § 1, 18° volledig, juist en actueel zijn. Hiervoor controleren zij de overeenstemming tussen de reisdocumenten en de identiteit van de betrokken passagier(s).”

² De artikelen 7, 12° en 13°, 15, §§ 2 en 3, eerste lid, 31, 33 en 44, § 2, van het voorontwerp.

³ De artikelen 3, § 2, 14, §§ 2 en 4, 15, § 3, tweede lid, 17, eerste lid, 23, § 2, tweede lid, 29, § 4, derde en vierde lid, 30, § 1, en 44, § 2 en 4, van het voorontwerp.

⁴ Voor de mate waarin op grond van de bestrijding van terrorisme aanvaard kan worden dat rechten en vrijheden, en meer bepaald die betreffende het recht op eerbiediging van het privéleven, ingeperkt worden, zie advies 58.729/AV, op 26 januari 2016 gegeven over een voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan de wet van 27 april 2016 “inzake aanvullende maatregelen ter bestrijding van terrorisme” (algemene opmerkingen nrs. 5 tot 9), *Parl.St. Kamer 2015-16*, nr. 54-1727/001, 89-135.

⁵ Zie artikel 3, §§ 3 en volgende, van de wet van 8 december 1992.

Une telle interprétation *a contrario* ne peut cependant s'appuyer sur aucune disposition de l'avant-projet ou de la loi du 8 décembre 1992. De nombreuses dispositions de l'avant-projet font, en effet, référence soit à des dispositions de la loi du 8 décembre 1992², soit à la Commission de la protection de la vie privée³.

En conclusion, l'article 31 de l'avant-projet gagnerait à être remplacé par une disposition rappelant de manière plus générale que des traitements de données des passagers effectués en application de l'avant-projet sont soumis à la loi du 8 décembre 1992.

En outre, d'éventuelles dérogations aux règles générales édictées par la loi du 8 décembre 1992⁴ et propres aux traitements de données organisés par l'avant-projet, doivent être énoncées avec suffisamment de clarté pour éviter tout doute quant à leur portée véritable. Pour ce faire, elles devraient autant que possible être intégrées dans la loi du 8 décembre 1992⁵.

2.1. Plusieurs dispositions de l'avant-projet habilitent le Roi à prendre des mesures d'exécution dont le contenu aura nécessairement un impact au regard du respect notamment de l'article 22 de la Constitution et de la loi du 8 décembre 1992. Il en va ainsi de:

— l'article 3, § 2, de l'avant-projet qui donne au Roi le pouvoir de déterminer, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, par secteur de transport et pour les opérateurs de voyage, “les données des passagers à transmettre et leurs modalités de transmission, après avis de la Commission de la vie privée”;

— l'article 6, § 3, de l'avant-projet qui confère au Roi le soin de déterminer, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les modalités des obligations imposées par le même article, en ses paragraphe 1^{er} et 2, respectivement aux transporteurs et aux opérateurs de voyage, à savoir, d'une part, de transmettre les données des passagers requises et d'autre part de s'assurer “que les données de passagers visées à l'article 9, § 1^{er}, 18°, soient complètes, exactes et actuelles. À cette fin, ils vérifient “la correspondance entre les documents de voyage et l'identité du passager ou des passagers concernés”.

² Articles 7, 12° et 13°, 15, §§ 2 et 3, alinéa 1^{er}, 31, 33 et 44, § 2, de l'avant-projet.

³ Articles 3, § 2, 14, §§ 2 et 4, 15, § 3, alinéa 2, 17, alinéa 1^{er}, 23, § 2, alinéa 2, 29, § 4, alinéas 3 et 4, 30, § 1^{er}, et 44, §§ 2 et 4, de l'avant-projet.

⁴ Quant à l'admissibilité de restrictions aux droits et libertés fondées sur la lutte contre le terrorisme, et plus particulièrement celles relatives au droit à la vie privée; voir l'avis 58.729/AG donné le 26 janvier 2016 sur un avant-projet devenu la loi du 27 avril 2016 “relative à des mesures complémentaires en matière de lutte contre le terrorisme” (Observations générales n°s 5 à 9), *Doc. parl.*, Chambre, 2015-2016, n° 54-1727/001, pp. 89-135.

⁵ Voir l'article 3, §§ 3 et suivants, de la loi du 8 décembre 1992.

2.2. In de toelichting bij artikel 3 wordt het volgende gesteld: "Teneinde rekening te houden met de specificiteit van elke vervoersector en van de operatoren, zal een koninklijk besluit, na advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, voor elke sector bepalen welke passagiersgegevens (...) moeten worden doorgegeven en volgens welke nadere modaliteiten."

Voor de tenuitvoerlegging van artikel 3 moet er dan ook rekening mee worden gehouden dat de Koning enkel gemachtigd wordt om te bepalen welke van de in artikel 9 van het voorontwerp vermelde gegevens de vervoerders, naargelang van de sector waartoe ze behoren, moeten doorsturen.

Daaruit volgt dat pas na het opstellen van het ontwerp of de ontwerpen van koninklijk besluit gecontroleerd zal kunnen worden of de persoonsgegevens van de passagiers die de vervoerder moet verzamelen en doorsturen, noodzakelijk, toereikend, ter zake dienend en evenredig zijn in het licht van de doelstellingen. Bij de huidige stand van het dispositif is de afdeling Wetgeving niet in staat om een dergelijke controle uit te voeren.

Hetzelfde geldt in verband met de naleving van het beginsel van de gelijke behandeling van de economische actoren in de verschillende vervoerssectoren en van de passagiers bij de vaststelling van dat koninklijk besluit of die koninklijke besluiten. Ook op dat punt beschikt de afdeling Wetgeving momenteel niet over voldoende gegevens om zich met kennis van zaken te kunnen uitspreken.

2.3. Een soortgelijk voorbehoud moet worden gemaakt bij artikel 6 van het voorontwerp doordat de paragrafen 1 en 2 de verplichting inhouden om te controleren of de reisdocumenten overeenstemmen met de identiteit van de betrokken passagier(s), terwijl in paragraaf 3 de Koning ermee belast wordt de nadere regels ter zake vast te stellen.

In de toelichting bij het artikel wordt echter het volgende gesteld:

"Er bestaat geen enkele Europese verplichting voor vervoerders om de overeenstemming tussen de identiteit en het vervoerbewijs te controleren. Niettemin zijn er negen Europese lidstaten die deze wettelijke verplichting opleggen aan onder meer luchtvaartmaatschappijen (onder andere Portugal, Spanje, Italië, Griekenland, Bulgarije, Hongarije en Roemenië).

De Belgische wetgeving voorzag tot op heden niet in deze verplichting. Het spreekt voor zich dat de verplichting voor vervoerders en reisoperatoren om passagiersgegevens door te geven, moet kunnen worden gebaseerd op een verplichting om de overeenstemming van de documenten te controleren.

Deze verplichting houdt rekening met de specificiteit van de vervoerders en reisoperatoren. In dit opzicht zullen de reisoperatoren worden onderworpen aan een middelenverbintenis.

De identiteit van de passagier kan vastgesteld worden aan de hand van een authentiek document dat in het land van de betrokken passagier aanvaard wordt als geldig

2.2. Le commentaire de l'article 3 précise qu' "[a]fin de tenir compte de la spécificité de chaque secteur de transport ainsi que des opérateurs, un arrêté royal déterminera, après avis de la Commission pour la protection de la vie privée, pour chaque secteur quelles données des passagers [...] devront être transmises et selon quelles modalités".

L'habilitation conférée au Roi ne concerne donc, dans la mise en œuvre de l'article 3, que la détermination des données qui, parmi celles prévues à l'article 9 de l'avant-projet, doivent être transmises par les transporteurs en fonction du secteur dont ils relèvent.

Il en résulte que ce n'est qu'au moment où le ou les projets d'arrêté royal auront été élaborés que pourra être opéré un contrôle du caractère nécessaire, adéquat, pertinent et proportionnel au regard des finalités, des données personnelles des passagers que le transporteur devra collecter et transmettre. En l'état actuel du dispositif, la section de législation n'est pas en mesure de se livrer à un tel contrôle.

Il en va de même en ce qui concerne le respect du principe d'égalité qui devra être assuré entre les agents économiques actifs dans les différents secteurs du transport ainsi qu'entre les passagers lors de l'adoption de cet ou ces arrêtés royaux. Sur ce point également, la section de législation ne dispose pas, à ce moment, d'éléments suffisants pour se prononcer en connaissance de cause.

2.3. Des réserves similaires doivent être formulées à l'égard de l'article 6 de l'avant-projet dès lors qu'il impose, en ses paragraphes 1^{er} et 2, des obligations de vérification de la correspondance entre les documents de voyage et l'identité du passager ou des passagers concernés et en confie, en son paragraphe 3, la détermination des modalités au Roi.

Or, le commentaire de l'article précise:

"Il n'existe aucune obligation européenne qui impose aux transporteurs de contrôler la correspondance entre l'identité et le titre de transport. Neuf États membres européens imposent néanmoins cette obligation légale, entre autres aux compagnies aériennes (entre autres le Portugal, l'Espagne, l'Italie, la Grèce, la Bulgarie, la Hongrie et la Roumanie).

La législation belge ne prévoyait pas jusqu'à présent cette obligation. Il va de soi que l'obligation de transmettre les données des passagers par les transporteurs et les opérateurs de voyage doit pouvoir s'appuyer sur une obligation de vérifier la conformité des documents.

Cette obligation tient compte des spécificités des transporteurs et opérateurs de voyage. Dans cette optique, les opérateurs de voyage seront soumis à une obligation de moyen.

L'identité du passager peut être déterminée sur la base d'un document authentique qui est accepté dans le pays d'origine du passager concerné en tant que document d'identité valide.

identiteitsdocument. Dit om geen beperking op het vrij verkeer van personen binnen de Schengen-ruimte te creëren.”

Het principe en de nadere regels van die nieuwe verplichting, die los van iedere dwingende Europese tekst aan de vervoerders wordt opgelegd, moeten in overeenstemming zijn met artikel 22 van de Grondwet en met de wet van 8 december 1992, *a fortiori* wanneer die verplichting ook geldt voor de “reisoperatoren” die niet vallen onder richtlijn 2016/681/EU van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 “over het gebruik van persoonsgegevens van passagiers (PNR-gegevens) voor het voorkomen, opsporen, onderzoeken en vervolgen van terroristische misdrijven en ernstige criminaliteit” (hierna “richtlijn 2016/681/EU” genoemd).⁶ Bij de huidige stand van het dossier dat aan de afdeling Wetgeving is overgezonden, heeft zij zulks niet kunnen nagaan voor de nadere regels van de nieuwe verplichting, bepaald in artikel 6, § 3, van het voorontwerp, terwijl ze evenmin kunnen controleren of het gelijkheidsbeginsel, gewaarborgd door de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, in acht genomen wordt.

Omzettingstabellen

De memorie van toelichting moet worden aangevuld met een tabel met de overeenstemming tussen de tekst van het voorontwerp en de tekst van de relevante Europese rechtsnormen,⁷ alsook met een tabel met de overeenstemming in omgekeerde zin,⁸ opdat de wetgevende kamers zich met kennis van zaken kunnen uitspreken over de keuze van de middelen die de stellers van het voorontwerp aanwenden om te zorgen voor de omzetting van de richtlijnen in kwestie en om te voorkomen dat de uitoefening van het recht tot amenderen dat in artikel 76 van de Grondwet vastgelegd is, verder gaat dan de grenzen van de beoordelingsbevoegdheid die door het Europees recht aan de lidstaten gelaten wordt.

Die overeenstemmingstabellen zouden het bovendien mogelijk maken gemakkelijk na te gaan of de verschillende artikelen van de drie voornoemde richtlijnen volledig dan wel slechts gedeeltelijk omgezet zijn en te weten welke bepalingen ertoe strekken voor deze omzetting te zorgen, ongeacht of het gaat om reeds bestaande bepalingen in het Belgische rechtsbestel, om de bepalingen van het onderzochte voorontwerp, om bepalingen die nog uitgevaardigd moeten worden, inzonderheid bij koninklijk besluit, of om bepalingen die thans in de Belgische rechtsorde van kracht zijn en die bij het

⁶ Zie hierover overweging 33 van richtlijn 2016/681/EU.

⁷ Bij overweging 27 van richtlijn 2010/65/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 “betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten en tot intrekking van Richtlijn 2002/6/EG” (hierna “richtlijn 2010/65/EU” genoemd) worden de lidstaten ertoe aangespoord voor zichzelf en in het belang van de Gemeenschap hun eigen tabellen op te stellen, en daarin, voor zover mogelijk, het verband weer te geven tussen de richtlijn en de omzettingsmaatregelen, en deze tabellen openbaar te maken.

⁸ *Beginselen van de wetgevingstechniek – Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, www.raadvst-consetat.be, tab “Wetgevingstechniek”, aanbevelingen 191 tot 194. Over het nut om dergelijke tabellen bij het ontwerp te voegen, zie het jaarverslag 2008-2009, www.raadvst-consetat.be, tab “De instelling”, 47 tot 49.

Ceci pour ne pas créer une limitation à la libre circulation des personnes au sein de l'espace Schengen”.

Cette obligation nouvelle imposée aux transporteurs, en dehors de tout dispositif européen contraignant, *a fortiori* lorsqu'elle concerne également les opérateurs de voyage qui ne sont pas visés par la directive 2016/681/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 “relative à l'utilisation des données des dossiers passagers (PNR) pour la prévention et la détection des infractions terroristes et des formes graves de criminalité, ainsi que pour les enquêtes et les poursuites en la matière” (ci-après “la directive 2016/681/UE”)⁶ doit, dans son principe et ses modalités, respecter l'article 22 de la Constitution et la loi du 8 décembre 1992. En l'état actuel du dossier soumis à la section de législation, ce contrôle n'a pu être effectué quant aux modalités de l'obligation nouvelle prévue par l'article 6, § 3 de l'avant-projet pas plus que celui relatif au respect du principe d'égalité garanti par les articles 10 et 11 de la Constitution.

Tableaux de transposition

L'exposé des motifs doit être complété par la présentation d'un tableau de correspondance entre le texte de l'avant-projet et celui des normes européennes pertinentes⁷, ainsi que d'un tableau établissant une correspondance en sens inverse⁸, afin que les Chambres législatives puissent se prononcer en connaissance de cause sur le choix des moyens mis en œuvre par les auteurs de l'avant-projet pour assurer la transposition des directives concernées, et éviter que l'exercice du droit d'amendement inscrit dans l'article 76 de la Constitution ne dépasse les limites du pouvoir d'appréciation laissé aux États membres par le droit européen.

Ces tableaux de correspondance permettraient par ailleurs de vérifier aisément si la transposition des différents articles des trois directives précitées est complètement ou seulement partiellement assurée et d'être informé des dispositions qui tendent à assurer cette transposition, qu'il s'agisse de dispositions déjà existantes dans l'arsenal juridique belge, des dispositions de l'avant-projet examiné, de dispositions encore à prendre notamment par arrêté royal ou de dispositions actuellement en vigueur dans l'ordre juridique belge et destinées à être remplacées ou abrogées par l'avant-projet

⁶ Voir, sur ce point, le considérant 33 de la directive 2016/681/UE.

⁷ Le considérant 27 de la directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 “concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres et abrogeant la directive 2002/6/CE” (ci-après “la directive 2010/65/UE”) encourage les États membres à établir, pour eux-mêmes et dans l'intérêt de l'Union, leurs propres tableaux qui illustrent, dans la mesure du possible, la concordance entre la directive et les mesures de transposition, ainsi qu'à les rendre publics.

⁸ *Principes de technique législative – Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, www.raadvst-consetat.be, onglet “Technique législative”, recommandations n°s 191 à 194. Sur l'utilité de joindre de tels tableaux, voir le rapport annuel, 2008-2009, www.raadvst-consetat.be, onglet “L'institution”, pp. 47 à 49.

onderzochte voorontwerp vervangen of opgeheven moeten worden. Om deze laatste aspecten te verduidelijken, zouden de stellers van het voorontwerp niet alleen moeten aangeven welke wets- en verordningsbepalingen nog uitgevaardigd zouden moeten worden om de omzetting van richtlijn 2004/82/EG volledig tot stand te brengen, maar ook welke koninklijke besluiten gewijzigd of opgeheven moeten worden.

Op verzoek van de auditeur-rapporteur is weliswaar een van die tabellen aan de afdeling Wetgeving overgezonden. Daarin wordt de overeenstemming vastgesteld tussen de drie richtlijnen die gedeeltelijk omgezet worden en het voorontwerp. Dat neemt niet weg dat bepaalde van de inlichtingen die, zoals zonet aangegeven is, daarin hadden moeten voorkomen daarin niet opgenomen zijn terwijl ook de tabel met de overeenstemming in omgekeerde zin nog steeds ontbreekt.

Het zou hoe dan ook beter geweest zijn als die tabellen⁹ samen met de adviesaanvraag aan de afdeling Wetgeving van de Raad van State waren bezorgd.

Bovendien moeten die omzettingstabellen correct zijn, wat niet het geval is met de omzettingstabel waarover de afdeling Wetgeving beschikt heeft. Zo vermeldt die tabel bijvoorbeeld dat artikel 52, § 1 en 2, van het voorontwerp voorziet in de omzetting van artikel 19 van richtlijn 2016/681/EU, terwijl artikel 19, "Evaluatie", in eerste instantie op de Commissie en niet op de lidstaten betrekking heeft. Zo ook voorziet artikel 52, § 2, volgens dezelfde tabel eveneens in de omzetting artikel 20 van richtlijn 2016/681/EU, terwijl in de omzetting, die geacht wordt op statistische gegevens betrekking te hebben, nergens melding gemaakt wordt van die gegevens en louter voorgescreven wordt dat een verslag wordt opgesteld waarvan de minister van Binnenlandse Zaken de "inhoud" bepaalt.

De stellers van het voorontwerp dienen erop toe te zien dat het parlement over alle correct opgemaakte en aangevulde omzettingstabellen beschikt, en moeten die bij het wetsontwerp voegen.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

INDIENINGSBESLUIT

In een voorontwerp van wet hoort geen aanhef.¹⁰ Er moet daarentegen wel een indieningsbesluit in voorkomen. In een dergelijk besluit moet het advies van de Raad van State niet worden vermeld.¹¹

De vermelding van het advies van de Raad van State moet bijgevolg uit het indieningsbesluit worden weggelaten.

⁹ In het dossier dat bij de adviesaanvraag gevoegd is, bevindt zich een document waarin alleen de tekst van richtlijn 2016/681/EU en die van het voorontwerp tegenover elkaar staan, maar dat kan niet verhelpen dat er geen echte omzettingstabellen zijn.

¹⁰ *Beginselen van de wetgevingstechniek – Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, www.raadvst-consetat.be, tab "Wetgevingstechniek", aanbeveling 18. Zie advies 55.645/4, op 12 maart 2014 gegeven over een voorontwerp van wet "tot wijziging van de wet van 15 december 1980 betreffende de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen".

¹¹ *Ibid.*, aanbevelingen 226 e.v.

à l'examen. Pour éclairer ces derniers aspects, les auteurs de l'avant-projet devraient indiquer non seulement les mesures législatives et réglementaires qui devraient encore être adoptées de manière à parfaire la transposition de la directive 2004/82/CE mais aussi les arrêtés royaux qu'il y aura lieu de modifier ou d'abroger.

Certes, un de ces tableaux a été transmis à la section de législation à la demande de l'auditeur-rapporteur. Il établit la correspondance entre les trois directives partiellement transposées et l'avant-projet. Il n'en demeure pas moins que certaines des informations qui, comme il vient d'être indiqué, auraient dû y figurer n'y sont pas reprises et, par ailleurs, manque toujours le tableau qui procède à la correspondance en sens inverse.

En tout état de cause, il eût été souhaitable de communiquer ces tableaux⁹ à la section de législation en accompagnement de la demande d'avis.

En outre, ces tableaux de transposition doivent être corrects, ce qui n'est pas le cas de celui dont la section de législation a pu disposer. Ainsi, à titre d'exemple, ce tableau mentionne que l'article 52, § 1^{er} et 2, de l'avant-projet transpose l'article 19 de la directive 2016/681/UE alors que l'article 19 "Réexamen" concerne au premier chef la Commission et non les États membres. De même, selon le même tableau, l'article 52, § 2, transpose également l'article 20 de la directive 2016/681/UE alors que la transposition, censée concerner des données statistiques, ne mentionne nulle part celles-ci et se borne à imposer la production d'un rapport dont "la teneur" est déterminée par le ministre de l'Intérieur.

Les auteurs de l'avant-projet veilleront à ce que le Parlement dispose de tous les tableaux de correspondance correctement établis et complétés et les joindront au projet de loi.

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

ARRÊTÉ DE PRÉSENTATION

Un avant-projet de loi ne doit pas contenir de préambule¹⁰. Par contre, il doit comporter un arrêté de présentation. Un tel arrêté ne doit pas mentionner l'avis du Conseil d'État¹¹.

Dès lors, la mention de l'avis du Conseil d'État sera omise de l'arrêté de présentation.

⁹ Le document présentant en vis-à-vis les textes de la seule directive 2016/681/UE et de l'avant-projet, qui figure dans le dossier joint à la demande d'avis, ne permet pas de pallier l'absence de véritables tableaux de transposition.

¹⁰ *Principes de technique législative – Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, www.raadvst-consetat.be, onglet "Technique législative", recommandation n° 18. Voir l'avis 55.645/4 donné le 12 mars 2014 sur un avant-projet de loi "modifiant la loi du 15 décembre 1980 sur l'accès au territoire, le séjour, l'établissement et l'éloignement des étrangers".

¹¹ *Ibid.*, recommandations n°s 226 et s.

INDIENINGSFORMULE

De indieningsformule is onjuist.¹²

DISPOSITIEF

Artikel 2

In artikel 2 van het voorontwerp wordt vermeld dat deze wet de omzetting vormt van richtlijn 2004/82/EG, richtlijn 2010/65/EU en richtlijn 2016/681/EU.

Er moet worden opgemerkt dat het voorontwerp slechts voorziet in de gedeelteijke omzetting van die drie richtlijnen. De strekking van richtlijn 2010/65/EU is immers ruimer dan die van het voorontwerp terwijl voor de volledige omzetting van de richtlijnen 2004/82/EG en 2016/681/EU verscheidene uitvoeringsbesluiten vastgesteld zullen moeten worden.

In artikel 2 van het voorontwerp moet bovendien het nummer van die laatstgenoemde richtlijn worden vermeld.

Ten slotte is het niet nodig te preciseren dat de wet de vermelde richtlijnen "in Belgisch recht" omzet, aangezien dat vanzelf spreekt.¹³

Artikel 8

1. De Franse tekst van artikel 8, § 1, van het voorontwerp moet worden verbeterd zodat het zinsdeel dat de opsomming inleidt, wordt gescheiden van punt 1 van die opsomming.

2. In paragraaf 1, punten 1 en 2, van het voorontwerp, wordt bepaald dat de passagiersgegevens worden verwerkt met het oog op het opsporen en vervolgen van de ernstige strafbare feiten die daarin worden opgesomd met inbegrip van de uitvoering van straffen of vrijheidsbeperkende maatregelen met betrekking daartoe.

De afdeling Wetgeving vraagt zich af wat de strekking is van het adjetief "ernstig". Indien het betekent dat de passagiersgegevens alleen mogen worden verwerkt op grond van de "ernstige" schendingen van de wettelijke bepalingen die in dat artikel zijn opgesomd, moet de strekking van het begrip "ernstig misdrijf" nader worden bepaald.

Indien dat adjetief er daarentegen gewoon toe strect erop te wijzen dat de verschillende strafbare feiten worden opgesomd op grond van hun ernst, zou het beter uit de tekst worden weggelaten en zou die precisering beter alleen in de toelichting bij de voorliggende bepaling worden aangebracht.

3. Er moet worden nagegaan of in paragraaf 1, punt 1, van het voorontwerp niet eveneens moet worden verwezen naar artikel 90ter, § 2, 8°, van het Wetboek van Strafvordering, om te voorzien in de omzetting van punt 15, "georganiseerde en gewapende diefstal", van bijlage II van richtlijn 2016/681/EU.

¹² *Ibid.*, aanbeveling 227 en formule F-4-1-10-1.

¹³ *Ibid.*, aanbeveling 94 en formule F 4-1-21.

FORMULE DE PRÉSENTATION

La formule de présentation est incorrecte¹².

DISPOSITIF

Article 2

L'article 2 de l'avant-projet énonce que ce dernier transpose la directive 2004/82/CE, la directive 2010/65/UE et la directive 2016/681/UE.

Il convient de mentionner que l'avant-projet ne transpose que partiellement ces trois directives. La portée de la directive 2010/65/UE est, en effet, plus vaste que celle de l'avant-projet. Pour ce qui concerne les directives 2004/82/CE et 2016/681/UE, leur transposition complète nécessitera l'adoption de plusieurs arrêtés d'exécution.

L'article 2 de l'avant-projet doit, en outre, être complété par la mention de la numérotation de cette dernière directive.

Enfin, il est inutile de préciser que la loi transpose les directives qu'elle mentionne "en droit belge" car cela va de soi¹³.

Article 8

1. Le texte français de l'article 8, § 1^{er}, de l'avant-projet doit être corrigé afin d'y séparer le membre de phrase introductif de l'énumération, du point 1, de cette dernière.

2. Au paragraphe 1^{er}, points 1 et 2, de l'avant-projet, il est précisé que les données des passagers sont traitées aux fins de la recherche et de la poursuite, en ce compris l'exécution des peines ou des mesures limitatives de liberté, relatives aux infractions graves qui y sont énumérées.

La section de législation s'interroge sur la portée du qualificatif "grave". S'il signifie que seules les infractions "graves" aux dispositions légales visées dans cet article permettent un traitement des données des passagers, il convient de préciser la portée de cette notion d'infraction grave.

Si, par contre, cet adjetif vise simplement à signaler que les différentes infractions énumérées le sont en raison de leur gravité, mieux vaut l'omettre du dispositif, et laisser cette précision au seul commentaire de la disposition examinée.

3. Au paragraphe 1^{er}, point 1, de l'avant-projet, il convient de vérifier s'il ne faut pas viser également l'article 90ter, § 2, 8°, du Code d'instruction criminelle, afin de transposer le point 15. Vol organisé ou vol à main armée, de l'annexe II de la directive 2016/681/UE.

¹² *Ibid.*, recommandation n° 227 et formule F 4-1-10-1.

¹³ *Ibid.*, recommandation n° 94 et formule F 4-1-21.

Op een vraag over de omzetting van de punten 17 en 26 hebben de gemachtigden van de minister het volgende geantwoord:

“Voor wat betreft namaak en piraterij: als misdrijven van gemeen recht, zijn deze niet weerhouden in de strafrechtelijke aanpak.

Voor wat betreft de industriële spionage: is inbegrepen in artikel 8, § 1, punt 4 (bescherming van het economisch potentieel) van het voorontwerp van wet.”

4. De afdeling Wetgeving begrijpt niet waarom in paragraaf 1, punt 4, van het voorontwerp geen melding wordt gemaakt van de opdracht die bij artikel 7, 3°/1, van de wet van 30 november 1998 “houdende regeling van de inlichtingen- en veiligheidsdienst” aan de Veiligheid van de Staat is verleend,¹⁴ zoals het geval is voor de soortgelijke opdracht die bij artikel 11, § 1, 5°, van dezelfde wet aan de Algemene Dienst inlichting en veiligheid is verleend.

De gemachtigden van de minister zijn het ermee eens dat artikel 8 moet worden aangepast en dat, in voorkomend geval, de toelichting erbij op dat punt moet worden aangevuld.

5. Ter illustratie van het begrip “gewelddadige radicalisering” dat in artikel 8, § 1, 3°, voorkomt, verwijst de toelichting bij die bepaling naar omzendbrief GPI 78 van 31 januari 2014, luidens welke gewelddadige radicalisering “een proces [is] waardoor een individu of een groep dusdanig beïnvloed wordt dat het individu of de groep in kwestie mentaal bereid is om extremistische daden te plegen, gaande tot gewelddadige of zelfs terroristische handelingen”. De stellers van het voorontwerp worden er echter opmerkzaam op gemaakt dat die definitie verschilt van de definitie in artikel 3, 15°, van de wet van 30 november 1998 “houdende regeling van de inlichtingen- en veiligheidsdienst”. Volgens die bepaling is het “radicaliseringsproces” “een proces waarbij een individu of een groep van individuen op dusdanige wijze wordt beïnvloed dat dit individu of deze groep van individuen mentaal gevormd wordt of bereid is tot het plegen van terroristische handelingen”.

De wetgever moet erop toezien dat van het begrip “radicalisering” een consistente en logische definitie wordt gegeven.

Artikel 9

Met het oog op de omzetting van artikel 3, lid 2, vijfde streepje, van richtlijn 2004/82/EG, moet in paragraaf 2 van het voorontwerp bij de check-in- en instapgegevens ook melding gemaakt worden van de “grensdoorlaatpost van binnenkomst op het grondgebied van de lidstaten.

Interrogé sur la transposition des points 17 et 26, les délégués du ministre ont répondu ce qui suit:

“Voor wat betreft namaak en piraterij: als misdrijven van gemeen recht, zijn deze niet weerhouden in de strafrechtelijke aanpak.

Voor wat betreft de industriële spionage: is inbegrepen in artikel 8, § 1, punt 4 (bescherming van het economisch potentieel) van het voorontwerp van wet”.

4. Au paragraphe 1^{er}, point 4, de l'avant-projet, la section de législation n'aperçoit pas la raison pour laquelle la mission confiée à la Sûreté de l'État par l'article 7, 3°/1, de la loi du 30 novembre 1998 “organique des services de renseignements et de sécurité”¹⁴, n'est pas mentionnée, comme c'est le cas pour la mission similaire confiée par l'article 11, § 1^{er}, 5°, de la même loi, au Service général du renseignement et de la sécurité.

De l'accord des délégués du ministre, l'article 8 sera adapté et, le cas échéant, son commentaire sera complété sur ce point.

5. Aux fins d'illustrer la notion de “radicalisation violente” figurant à l'article 8, § 1^{er}, point 3, le commentaire de cette disposition renvoie à la circulaire GPI 78 du 31 janvier 2014, selon laquelle le radicalisme violent est un “processus par lequel un individu ou un groupe est influencé de sorte que l'individu ou le groupe en question soit mentalement prêt à commettre des actes extrémistes, ces actes allant jusqu'à être violents ou même terroristes”. L'attention des auteurs de l'avant-projet est cependant attirée sur le fait que la définition ainsi fournie diffère de celle que retient l'article 3, 15°, de la loi du 30 novembre 1998 “organique des services de renseignement et de sécurité”. Selon cette disposition le “processus de radicalisation” est “un processus influençant un individu ou un groupe d'individus de telle sorte que cet individu ou ce groupe d'individus soit mentalement préparé ou disposé à commettre des actes terroristes”.

Le législateur veillera à définir de manière cohérente et homogène la notion de radicalisation.

Article 9

Au paragraphe 2 de l'avant-projet, il convient de mentionner également, parmi les données d'enregistrement et d'embarquement, le “point de passage frontalier utilisé pour entrer sur le territoire des États membres”, afin d'assurer la transposition de l'article 3, paragraphe 2, 5^e tiret, de la directive 2004/82/CE.

¹⁴ Het inwinnen, analyseren en verwerken van inlichtingen die betrekking hebben op de activiteiten van buitenlandse inlichtingendiensten op Belgisch grondgebied.

¹⁴ Rechercher, analyser et traiter le renseignement relatif aux activités des services de renseignement étrangers sur le territoire belge.

Artikel 15

Het recht om gegevens te doen verbeteren wordt geregeld door artikel 12 van de wet van 8 december 1992.

Paragraaf 3, eerste lid, moet dienovereenkomstig worden herzien.

Artikelen 18 tot 21

De artikelen 18 tot 21 die deel uitmaken van hoofdstuk IX – Bewaartermijnen, van het voorontwerp moeten worden aangevuld met het oog op de omzetting van artikel 12, lid 5, van richtlijn 2016/681/EU. Dat vijfde lid luidt als volgt:

“5. De PIE bewaart het resultaat van de in artikel 6, lid 2, onder a), bedoelde verwerking niet langer dan noodzakelijk is om een overeenstemming te kunnen melden aan de bevoegde instanties en, overeenkomstig artikel 9, lid 1, aan de PIE's van andere lidstaten. Indien het resultaat van geautomatiseerde verwerking na een afzonderlijke niet-geautomatiseerde controle als bedoeld in artikel 6, lid 5, negatief blijkt te zijn, kan dit niettemin worden opgeslagen om “valse” overeenkomsten in de toekomst te voorkomen, voor zover de onderliggende gegevens niet op grond van lid 4 van dit artikel worden gewist”.

Artikel 23

In de Franse tekst van paragraaf 2, eerste lid, punt 1, moet het woord “leur” worden vervangen door de woorden “*leurs demandes*”.

Artikelen 28 en 29

In de artikelen 28 en 29, die behoren tot hoofdstuk XI – De verwerking van de passagiersgegevens ter verbetering van de grenscontroles en ter bestrijding van de illegale immigratie, van het voorontwerp wordt het begrip “buitengrenzen” van België gebruikt. Dat begrip buitengrenzen wordt gedefinieerd in artikel 2, b), van richtlijn 2004/82/EG dat meer bepaald bij hoofdstuk XI van het voorontwerp wordt omgezet.

De definitie van het begrip behoort ook hetzelfde in hoofdstuk IV, hetzelfde in hoofdstuk XI van het voorontwerp te worden gegeven.

Artikelen 28 tot 31

Geen enkele bepaling van het voorontwerp is de omzetting van artikel 6, lid 1, vierde alinea, van richtlijn 2004/82/EG. Bij die bepaling wordt aan de lidstaten opgelegd om de nodige maatregelen te nemen teneinde de vervoerders – zijnde volgens artikel 2, a), van richtlijn 2004/82/EG iedere “natuurlijke of rechtspersoon die het beroepsmatige vervoer van personen door de lucht verricht” – te verplichten “binnen 24 uur na aankomst van het vervoermiddel overeenkomstig artikel 3,

Article 15

Le droit de rectification est réglé par l'article 12 de la loi du 8 décembre 1992.

Le paragraphe 3, alinéa 1^{er}, sera revu en conséquence.

Articles 18 à 21

Les articles 18 à 21, faisant partie du chapitre IX – Des délais de conservation, de l'avant-projet, doivent être complétés afin d'assurer la transposition de l'article 12, paragraphe 5, de la directive 2016/681/UE. Ce dernier dispose:

“5. Le résultat du traitement visé à l'article 6, paragraphe 2, point a), n'est conservé par l'UIP que le temps nécessaire pour informer les autorités compétentes et, conformément à l'article 9, paragraphe 1, pour informer les UIP des autres États membres de l'existence d'une concordance positive. Lorsque, à la suite du réexamen individuel par des moyens non automatisés visé à l'article 6, paragraphe 5, le résultat du traitement automatisé s'est révélé négatif, il peut néanmoins être archivé tant que les données de base n'ont pas été effacées au titre du paragraphe 4 du présent article, de manière à éviter de futures “fausses” concordances positives”.

Article 23

Au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, point 1, le mot “leur” doit être remplacé par les mots “*leurs demandes*”.

Articles 28 et 29

Les articles 28 et 29, faisant partie du chapitre XI – Du traitement des données des passagers en vue de l'amélioration du contrôle au(x) frontière(s) et de la lutte contre l'immigration illégale, de l'avant-projet, font usage de la notion de “frontières extérieures” de la Belgique. Cette notion de frontières extérieures est définie à l'article 2, b), de la directive 2004/82/CE, que transpose plus spécifiquement le chapitre XI de l'avant-projet.

Il convient également d'en donner la définition soit dans le chapitre IV, soit dans le chapitre XI, de l'avant-projet.

Articles 28 à 31

Aucune disposition de l'avant-projet ne transpose l'article 6, paragraphe 1^{er}, alinéa 4, de la directive 2004/82/CE. Cette disposition impose aux États membres de prendre les mesures nécessaires afin d'établir l'obligation, pour les transporteurs – à savoir, selon l'article 2, a), de la directive 2004/82/CE “toute personne physique ou morale qui assure, à titre professionnel, le transport de personnes par voie aérienne” –, “d'effacer, dans les 24 heures suivant l'arrivée du moyen

lid 1, de in het kader van deze richtlijn door hen verzamelde en aan de grensautoriteiten verstrekte persoonsgegevens te vernietigen”.

Thans zorgt artikel 4, vierde lid, van het koninklijk besluit van 11 december 2006 “betreffende de verplichting voor luchtvervoerders om passagiersgegevens door te geven” voor de omzetting van artikel 6, lid 1, vierde alinea, van richtlijn 2004/82/EG. Bij die bepaling worden de vervoerders ertoe verplicht om “binnen 24 uur na aankomst van de vlucht, de door hen verzamelde en aan de met de controle van personen aan de buitenbegrenzen belaste overheden verstrekte persoonsgegevens” te vernietigen.

Volgens de memorie van toelichting strekt het voorontwerp tot “regeling van het gebruik van passagiersgegevens voor de doelen van de Richtlijn 2004/82/EG van de Raad van 29 april 2004 betreffende de verplichting voor vervoerders om passagiersgegevens door te geven. Het koninklijk besluit van 11 december 2006 dat richtlijn 2004/82/EG omzet, wordt opgeheven”.

Aangezien het de bedoeling is dat richtlijn 2004/82/EG wordt omgezet bij het voorliggende voorontwerp, behoort dat voorontwerp te worden aangevuld met een bepaling die voorziet in de omzetting van artikel 6, lid 1, vierde alinea, van die richtlijn. Aangezien bij het voorontwerp de verplichting om passagiersgegevens door te sturen niet alleen wordt opgelegd aan luchtvervoerders waarop richtlijn 2004/82/EG van toepassing is, maar ook aan zee-, spoorweg- en wegvervoerders en aan de reisoperatoren,¹⁵ moet er op worden toegezien dat het toepassingsgebied van de verplichting om gegevens te vernietigen aldus gedefinieerd wordt dat het gelijkheidsbeginsel in acht genomen wordt.

Artikel 39

In de bepaling is sprake van “ernstige criminaliteit” die wordt gedefinieerd in artikel 3, 9°, van richtlijn 2016/681/EU. Die bepaling moet worden opgenomen in het voorontwerp.

Artikel 42

1. Om te voorzien in een correcte omzetting van artikel 11, lid 2, a), van richtlijn 2016/681/EU dient in de Franse tekst van paragraaf 1, punt 1, het woord “actuelle” te worden vervangen door het woord “réelle”.

In de Nederlandse tekst van dezelfde bepaling schrijve men overigens “specifiek” in plaats van “precies”.

2. Teneinde richtlijn 2016/681/EU zo correct mogelijk om te zetten moet in de inleidende zin van paragraaf 2 worden vermeld dat de gegevens maar “in buitengewone omstandigheden” mogen worden doorgestuurd zonder het voorafgaande

¹⁵ Zie de definities die in artikel 7, 1° tot 6°, van het voorontwerp worden gegeven van de begrippen “vervoerders”, “reisoperator”, “vervoer door de lucht”, “vervoer over de weg”, “vervoer over het spoor” en “vervoer over het water”.

de transport visé à l’article 3, paragraphe 1, les données à caractère personnel qu’ils ont recueillies et transmises aux autorités chargées du contrôle aux frontières aux fins de la présente directive”.

Actuellement, la transposition de l’article 6, paragraphe 1^{er}, alinéa 4, de la directive 2004/82/CE est assurée par l’article 4, alinéa 4, de l’arrêté royal du 11 décembre 2006 “concernant l’obligation pour les transporteurs aériens de communiquer les données relatives aux passagers”. Cette disposition oblige les transporteurs à effacer “dans les 24 heures suivant l’arrivée du vol, les données à caractère personnel qu’ils ont recueillies et transmises aux autorités chargées du contrôle des personnes aux frontières extérieures”.

Selon l’exposé des motifs, l’avant-projet entend “régler l’utilisation des données des passagers pour les finalités prévues par la Directive 2004/82/CE du Conseil du 29 avril 2004 concernant l’obligation pour les transporteurs de communiquer les données relatives aux passagers. L’arrêté royal du 11 décembre 2006 transposant la directive 2004/82/CE est abrogée”.

Dès lors que la volonté est d’assurer la transposition de la directive 2004/82/CE au moyen de l’avant-projet à l’examen, il y a lieu de compléter ce dernier par une disposition assurant la transposition de l’article 6, paragraphe 1^{er}, alinéa 4, de cette directive. Étant donné que l’avant-projet impose l’obligation de transmission des données des passagers, non seulement aux transporteurs aériens auxquels s’applique la directive 2004/82/CE, mais également aux transporteurs maritimes, ferroviaires ou terrestres ainsi qu’aux opérateurs de voyage¹⁵, il y aura lieu de veiller à définir le champ d’application de l’obligation d’effacement des données de manière conforme au principe d’égalité.

Article 39

La disposition mentionne “des formes graves de criminalité” qui sont définies à l’article 3, 9°, de la directive 2016/681/UE. Il convient d’insérer cette disposition dans l’avant-projet.

Article 42

1. Au paragraphe 1^{er}, point 1, pour assurer une transposition correcte de l’article 11, paragraphe 2, a), de la directive 2016/681/UE, le mot “actuelle” sera, dans la version française, remplacé par celui de “réelle”.

Dans la version néerlandaise de la même disposition, on écrira par ailleurs “specifiek” au lieu de “precies”

2. Afin d’assurer la transposition la plus exacte de la directive 2016/681/UE, il faut mentionner dans la phrase introductive du paragraphe 2 que le transfert des données sans accord préalable de l’U.I.P. de l’État membre dont les données

¹⁵ Voir les définitions des notions de “transporteurs”, “opérateur de voyage”, “transport par voie aérienne”, “transport par voie terrestre”, “transport par voie ferroviaire” et “transport par voie maritime” données par l’article 7, 1° à 6°, de l’avant-projet.

akkoord van de P.I.E. van de lidstaat waarvan de gegevens werden verkregen “en enkel indien” de andere voorwaarden vervuld zijn.

3. In paragraaf 2 van de tekst van het voorontwerp wordt niet vermeld dat “de doorgifte (...) naar behoren [wordt] geregistreerd en onderworpen aan een controle achteraf”, zoals voorgeschreven in artikel 11, lid 2, tweede alinea, van richtlijn 2016/681/EU.

Artikel 45

1.1. Luidens paragraaf 6 “kan een beroep worden ingesteld in volle rechtsmacht” tegen de beslissing van de minister om aan de vervoerder of aan de “reisoperator” een boete op te leggen indien de verplichtingen vastgelegd in de artikelen 4 tot 6 van het voorontwerp niet worden nagekomen, maar er wordt niet gezegd om welk beroep het gaat en bij welke rechterlijke instantie het kan worden ingesteld.

1.2. In de toelichting bij het artikel wordt in dat verband aangegeven dat beroep kan worden ingesteld bij de Raad van State. Wat betreft de aard van het beroep dat aldus door de vervoerder of de “reisoperator” kan worden ingesteld, staat in de toelichting evenwel tegenstrijdige commentaar.

Er wordt immers in vermeld dat “de vervoerders en reisoperatoren (...) ook het recht [hebben] om een beroep in te dienen in volle rechtsmacht in geval van een daadwerkelijke sanctie” en dat “[d]e Raad van State (...) hierbij een jurisdicitionele toetsing uit[oefent], zoals voorzien door de algemene rechtsbeginselen en door de wet (artikel 16/8° van de gecoördineerde wetten op de Raad van State van 12 januari 1973)”.

Hieruit kan blijkbaar worden opgemaakt dat de wetgever wil afwijken van het gemene recht inzake het beroep tot nietig-verklaring dat geregeld is bij artikel 14, § 1, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973 (hierna “de gecoördineerde wetten op de Raad van State” genoemd), door voor de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State een beroep met volle rechtsmacht in te stellen, zoals bedoeld in artikel 16, eerste lid, 8°, van die wetten.

In dezelfde toelichting wordt evenwel gesteld dat “[d]e beslissing tot het opleggen van een administratieve boete (...) een overheidsbeslissing [is]. De Raad van State zal bevoegd zijn om die administratieve geldboete te toetsen aan de toepassing van de algemene bevoegdheid die hij heeft om te oordelen of een maatregel van de overheid al dan niet met machtsoverschrijding genomen is. (...) De Raad van State gaat na of de overheidsbeslissing een feitelijke grondslag heeft, of die beslissing uitgaat van een correcte juridische kwalificatie en of de opgelegde straf niet kennelijk onevenredig is met de vastgestelde feiten. Indien de beslissing nietig verklaard wordt, moet de overheid zich schikken naar het arrest van de Raad van State. Indien de overheid een nieuwe beslissing wil nemen, mag zij de motieven van het arrest dat de eerste beslissing heeft vernietigd, niet negeren”.

Uit die overwegingen en inzonderheid uit de vermelding van een arrest “dat de (...) beslissing heeft vernietigd” lijkt te

ont été obtenues n'est autorisé “que dans des circonstances exceptionnelles et uniquement si” les autres conditions sont remplies.

3. Au paragraphe 2, le texte de l'avant-projet ne mentionne pas que “le transfert est dument enregistré et soumis à une vérification ex post” comme l'impose l'article 11, paragraphe 2, alinéa 2, de la directive 2016/681/UE.

Article 45

1.1. Le paragraphe 6 prévoit qu’ “[u]n recours de pleine juridiction est ouvert” contre la décision du ministre d’infliger une amende au transporteur ou à l’opérateur de voyage en cas de méconnaissance des obligations fixées aux articles 4 à 6 de l'avant-projet, sans indiquer de quel recours il s’agit ni devant quelle juridiction il est ouvert.

1.2. À ce propos, le commentaire de l'article précise que le recours est ouvert devant le Conseil d'État. Toutefois, il énonce des considérations discordantes en ce qui concerne la nature du recours ainsi ouvert au transporteur ou à l’opérateur de voyage.

En effet, il indique “qu'un droit d'appel de pleine juridiction en cas de sanction effective est reconnu aux transporteurs et opérateurs de voyage” et que “[l]e Conseil d'État exerce dans ce cadre un contrôle de pleine juridiction tel que prévu par les principes généraux de droit et la loi (article 16/8° des lois coordonnées sur le Conseil d'État du 12 janvier 1973)”.

Il semble s'en déduire que le législateur entendrait déroger au droit commun du recours en annulation réglé par l'article 14, § 1^{er}, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973 (ci-après “les lois coordonnées sur le Conseil d'État”) en instituant devant la section du contentieux administratif du Conseil d'État un recours de pleine juridiction au sens de l'article 16, alinéa 1^{er}, 8^o, de ces lois.

Toutefois, ce même commentaire énonce que “[l]a décision d'infliger une amende administrative relève d'une autorité publique. Compte tenu de sa compétence générale en la matière, le Conseil d'État sera compétent afin de contrôler si l'amende administrative procède d'une mesure d'une autorité prise en excès de pouvoir ou non. [...] Le contrôle consistera à veiller que la décision de l'autorité repose sur un fondement au niveau des faits ou que la décision relève d'une qualification juridique correcte ou que la sanction infligée n'est pas manifestement disproportionnée avec les faits constatés. En cas d'annulation de la décision, l'autorité doit se conformer à l'arrêt du Conseil d'État. Si l'autorité entend prendre une nouvelle décision, elle ne peut se départir des motifs de l'arrêt d'annulation”.

De ces considérations et en particulier de la mention d'un arrêt “d'annulation”, il paraît se déduire que le recours

moeten worden afgeleid dat het beroep waarvan sprake is het beroep tot nietigverklaring is dat ingesteld is bij artikel 14, § 1, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

Die onduidelijkheid moet worden weggenomen.

1.3. Aangezien het gaat om een administratieve geldboete met een voldoende duidelijk strafrechtelijk karakter in de zin van artikel 6 van het Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden, wordt in dat verband de aandacht van de stellers van het voorontwerp gevestigd op de omstandigheid dat aan het vereiste dat daadwerkelijk beroep moet kunnen worden ingesteld bij een rechterlijke instantie, kan worden voldaan met de mogelijkheid om voor de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State een beroep in te stellen tot nietigverklaring van de beslissing waarbij de boete wordt opgelegd, zonder dat dit beroep noodzakelijkerwijs moet passen in het kader dat door artikel 16, eerste lid, 8°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State vastgelegd is.¹⁶

Indien het de bedoeling is van de stellers van het voorontwerp dat de boetes vallen onder de regeling inzake het beroep tot nietigverklaring, zoals vastgelegd bij artikel 14, § 1, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, dient artikel 45, § 6, tweede zin, te worden geschrapt.

1.4. Als de stellers van het voorontwerp integendeel, in de lijn van de opmerking in advies 53.317/AV¹⁷ van de algemene vergadering van de afdeling Wetgeving van de Raad van State dat “administratieve geldboeten op een meer proceseconomische manier met volle rechtsmacht kunnen worden beoordeeld”, een nieuw beroep met volle rechtsmacht willen instellen in de zin van artikel 16, eerste lid, 8°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, moet de ontworpen bepaling enerzijds aldus worden herzien dat erin wordt vermeld dat “tegen die beslissing een beroep met volle rechtsmacht kan worden ingesteld in de zin van artikel 16, eerste lid, 8°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973” en anderzijds worden aangevuld met een bepaling die in uitdrukkelijke bewoordingen stelt dat dit beroep schorsende werking heeft.

Indien de bepaling aldus wordt uitgewerkt, valt ze onder artikel 78, § 1, eerste lid, 4°, van de Grondwet en dient zij bijgevolg in een afzonderlijk wetsontwerp te worden ondergebracht, dat eventueel kan worden opgevat als een ontwerp dat ertoe strekt de genoemde bepaling in te voegen in het

envisagé est le recours en annulation institué par l'article 14, § 1^{er}, des lois coordonnées sur le Conseil d'État.

Ces incertitudes doivent être levées.

1.3. À cet égard, s'agissant d'une amende administrative présentant un caractère pénal suffisamment prononcé au sens de l'article 6 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, l'attention des auteurs de l'avant-projet est attirée sur la circonstance que l'exigence d'un recours juridictionnel effectif peut être satisfaite par la faculté d'introduire devant la section du contentieux administratif du Conseil d'État un recours en annulation de la décision qui la prononce, sans devoir nécessairement s'inscrire dans le cadre défini par l'article 16, alinéa 1^{er}, 8^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'État¹⁶.

Si la volonté des auteurs de l'avant-projet est de soumettre les amendes au régime du recours en annulation réglé par l'article 14, § 1^{er}, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, l'article 45, § 6, deuxième phrase, doit être omis.

1.4. Au contraire, si, dans le prolongement de l'observation faite par l'Assemblée générale de la section de législation du Conseil d'État dans son avis 53.317/AG¹⁷, selon laquelle “[d]es motifs d'économie processuelle commandent certes que les amendes administratives fassent l'objet d'un contentieux de pleine juridiction”, les auteurs de l'avant-projet entendent consacrer un nouveau recours de pleine juridiction au sens de l'article 16, alinéa 1^{er}, 8^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, le dispositif en projet doit, d'une part, être revu afin d'énoncer qu’ “[u]n recours de pleine juridiction au sens de l'article 16, alinéa 1^{er}, 8^o, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, est ouvert contre cette décision” et, d'autre part, être complété par une disposition donnant en termes exprès un caractère suspensif à ce recours.

Dans cette conception, la disposition entre dans les prévisions de l'article 78, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 4^o, de la Constitution et doit dès lors faire l'objet d'un projet de loi distinct qui peut, le cas échéant, être conçu comme un projet visant à insérer cette disposition dans l'avant-projet à l'examen, étant entendu qu'il

¹⁶ Zie in die zin onder meer arrest nr. 234.336/XV van de Raad van State van 12 april 2016 en arrest nr. 44/2011 van het Grondwettelijk Hof van 30 maart 2011, dat wordt aangehaald in het arrest van de Raad van State.

¹⁷ Advies 53.317/AV, op 25 juni 2013 gegeven over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 20 januari 2014 “houdende hervorming van de bevoegdheid, de procedureregeling en de organisatie van de Raad van State”, Parl.St. Senaat 2012-13, nr. 2277/001, 89-134.

¹⁶ En ce sens, voir notamment les arrêts Conseil d'État., 12 avril 2016, 234.336/XV et C.C., 30 mars 2011, n° 44/2011 cité par celui-ci.

¹⁷ Avis 53.317/AG donné le 25 juin 2013 sur un avant-projet devenu la loi du 20 janvier 2014 “portant réforme de la compétence, de la procédure et de l'organisation du Conseil d'État”, Doc. parl., Sénat, 2012-2013, n° 2277/001, pp. 89-134.

voorliggende voorontwerp, waarbij er dan wel over dient te worden gewaakt dat beide aan te nemen wetten op dezelfde datum in werking treden.¹⁸

Artikel 46

Artikel 46 voorziet in de mogelijkheid om bij recidive de licentie of de exploitatievergunning van de betreffende vervoerder of "reisoperator" te schorsen, te beperken of in te trekken.

Wat de "reisoperatoren" betreft, is het de afdeling Wetgeving niet duidelijk wat – in het kader van de federale bevoegdheden en met eerbiediging van de bevoegdheden die aan de gewesten zijn verleend bij artikel 6, § 1, VI, eerste lid, 6° en 9°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 "tot hervorming der instellingen" – onder het begrip licentie of het begrip exploitatievergunning valt.

Naar aanleiding van een vraag in dat verband hebben de gemachtigden van de minister het volgende geantwoord:

"We erkennen de complexiteit van het opleggen van de sanctie "intrekking vergunning", in de praktijk gaat het dan ook voornamelijk om de luchtvaartsector. We stellen voor om artikel 46 van het voorontwerp dan ook in die zin aan te passen".

De bepaling moet dienovereenkomstig worden herzien.

Artikel 48

In het tweede lid moeten de woorden "de persoon die de geheimen waarvan hij kennis draagt, onthult" worden vervangen door de woorden "de persoon die de geheimen met schending van het eerste lid onthult".¹⁹

Artikel 50

Artikel 50 strekt ertoe in het Wetboek van Strafvordering een nieuw artikel 46sexies in te voegen.

Er moet hier rekening worden gehouden met het voorontwerp van wet "betreffende de verbetering van de bijzondere opsporingsmethoden en bepaalde onderzoeksmethoden met betrekking tot internet en elektronische en telecommunicaties" waarover op 9 mei 2016 advies 59.199/3 is uitgebracht door de

¹⁸ Zie advies 52.662/3, op 28 januari 2013 gegeven over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 11 februari 2014 "houdende diverse maatregelen betreffende de verbetering van de invordering van de vermogensstraffen en de gerechtskosten in strafzaken (I)" en de wet van 11 februari 2014 "houdende diverse maatregelen betreffende de verbetering van de invordering van de vermogensstraffen en de gerechtskosten in strafzaken (II)", *Parl.St. Kamer 2012-13, nrs. 53-2934/001 en 2935/001*, 55.

¹⁹ Zie in dezelfde zin de artikelen 23 en 24 van de wet van 11 december 1998 "betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen" en artikel 43 van de wet van 30 november 1998 "houdende regeling van de inlichtingen- en veiligheidsdienst".

faudra alors veiller à ce que les deux lois à adopter entrent en vigueur à la même date¹⁸.

Article 46

L'article 46 prévoit la possibilité, en cas de récidive, de suspendre, de limiter ou de retirer la licence ou le permis d'exploitation du transporteur ou de l'opérateur de voyage concerné.

S'agissant des "opérateurs de voyage", la section de législation n'aperçoit pas ce que recouvre – dans le cadre des compétences fédérales et dans le respect des compétences attribuées aux régions par l'article 6, § 1^{er}, VI, alinéa 1^{er}, 6^o et 9^o, de la loi spéciale du 8 août 1980 "de réformes institutionnelles" – la notion de licence ou de permis d'exploitation.

Interrogé sur ce point, les délégués du ministre ont répondu:

"We erkennen de complexiteit van het opleggen van de sanctie "intrekking vergunning", in de praktijk gaat het dan ook voornamelijk om de luchtvaartsector. We stellen voor om artikel 46 van het voorontwerp dan ook in die zin aan te passen".

La disposition sera revue en conséquence.

Article 48

À l'alinéa 2, il y a lieu de remplacer les mots "la personne qui dévoile les secrets dont elle a connaissance" par les mots "la personne qui aura révélé les secrets en violation de l'alinéa 1^{er}".¹⁹

Article 50

L'article 50 vise à insérer dans le Code d'instruction criminelle un nouvel article 46sexies.

Il convient ici de tenir compte de l'avant-projet de loi "relative à l'amélioration des méthodes particulières de recherche et de certaines mesures d'enquête concernant Internet, les communications électroniques et les télécommunications", qui a fait l'objet de l'avis 59.199/3 de la section de législation,

¹⁸ Voir l'avis 52.662/3 donné le 28 janvier 2013 sur un avant-projet devenu la loi du 11 février 2014 "portant des mesures diverses visant à améliorer le recouvrement des peines patrimoniales et des frais de justice en matière pénale (I)" et la loi du 11 février 2014 "portant des mesures diverses visant à améliorer le recouvrement des peines patrimoniales et des frais de justice en matière pénale (II)", *Doc. parl., Chambre, 2012-2013, n°s 53-2934/001 et 2935/001*, p. 55.

¹⁹ Voir dans le même sens les articles 23 et 24 de la loi du 11 décembre 1998 "relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité" et l'article 43 de la loi du 30 novembre 1998 "organique des services de renseignement et de sécurité".

afdeling Wetgeving en waarvan artikel 7 er eveneens toe strekt in hetzelfde wetboek een nieuw artikel 46sexies in te voegen.

Artikel 51

In de inleidende zin behoort te worden gepreciseerd dat de wijziging moet worden aangebracht in onderafdeling 2 van afdeling 1 van hoofdstuk III van de wet van 30 november 1998 “houdende regeling van de inlichtingen- en veiligheidsdienst”.

Artikel 53

Er behoort meer specifiek te worden verwezen naar artikel 32, vierde lid, van de wet van 27 juni 1937 “houdende herziening van (...), ingevoegd bij de wet van 15 mei 2006”.

SLOTOPMERKING

Er dient aan het voorontwerp een bepaling te worden toegevoegd die voorziet in de omzetting van artikel 15 van richtlijn 2016/681/EU dat betrekking heeft op de taken van de nationale toezichthoudende autoriteit en dat als volgt luidt:

“Artikel 15. Nationale toezichthoudende autoriteit

1. Elke lidstaat bepaalt dat de in artikel 25 van Kaderbesluit 2008/977/JBZ bedoelde nationale toezichthoudende autoriteit ook is belast met advisering en toezicht met betrekking tot de toepassing op zijn grondgebied van de krachtens deze richtlijn door de lidstaten vastgestelde bepalingen. Artikel 25 van Kaderbesluit 2008/977/JBZ is van toepassing.

2. Deze nationale toezichthoudende autoriteiten verrichten activiteiten uit hoofde van lid 1 met het oog op de bescherming van de grondrechten in verband met de verwerking van persoonsgegevens.

3. Elke nationale toezichthoudende autoriteit:

a) behandelt klachten die door betrokkenen zijn ingediend, onderzoekt de zaak en informeert hen binnen een redelijke termijn over de voortgang en het resultaat van de behandeling van hun klachten;

b) controleert de rechtmatigheid van de gegevensverwerking, verricht onderzoek, inspecties en controles in het kader van toezicht overeenkomstig nationaal recht, hetzij op eigen initiatief, hetzij op basis van een klacht als bedoeld onder a).

4. Elke nationale toezichthoudende autoriteit adviseert op verzoek elke betrokkenen over de uitoefening van zijn rechten uit hoofde van krachtens deze richtlijn vastgestelde bepalingen”.

Met de verschillende verwijzingen naar de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer in de artikelen 3, § 2, 14, § § 2 en 4, 15, § 3, tweede lid, 17, eerste lid, 23, § 2, tweede lid, 29, § 4, derde en vierde lid, 30,

donné le 9 mai 2016, et dont l'article 7 vise également à insérer un nouvel article 46sexies dans le même code.

Article 51

La phrase liminaire doit préciser que la modification s'insère dans la sous-section 2 de la section 1^{re} du chapitre III de loi du 30 novembre 1998 “organique des services de renseignement et de sécurité”.

Article 53

Il convient de viser plus précisément l'article 32, alinéa 4, de la loi du 27 juin 1937 “portant révision de (...), inséré par la loi du 15 mai 2006”.

OBSERVATION FINALE

Il convient d'ajouter à l'avant-projet une disposition assurant la transposition de l'article 15 de la directive 2016/681/UE relatif aux missions de l'autorité nationale de contrôle, lequel dispose:

“Article 15. Autorité de contrôle national

1. Chaque État membre prévoit que l'autorité de contrôle nationale visée à l'article 25 de la décision-cadre 2008/977/JAI est chargée de fournir des conseils sur l'application, sur son territoire, des dispositions adoptées par les États membres en vertu de la présente directive et de surveiller l'application de celles-ci. L'article 25 de ladite décision-cadre s'applique.

2. Ces autorités de contrôle nationales exercent les activités au titre du paragraphe 1 en ayant en vue la protection des droits fondamentaux en matière de traitement des données à caractère personnel.

3. Chaque autorité de contrôle nationale:

a) traite les réclamations introduites par toute personne concernée, enquête sur l'affaire et informe la personne concernée de l'état d'avancement du dossier et de l'issue de la réclamation dans un délai raisonnable;

b) vérifie la licéité du traitement des données, effectue des enquêtes, des inspections et des audits conformément au droit national, de sa propre initiative ou en se fondant sur une réclamation visée au point a).

4. Chaque autorité de contrôle nationale conseille, sur demande, toute personne concernée quant à l'exercice des droits que lui confèrent les dispositions adoptées en vertu de la présente directive”.

Les différentes références faites à la Commission de la protection de la vie privée, aux articles 3, § 2, 14, § § 2 et 4, 15, § 3, alinéa 2, 17, alinéa 1^{er}, 23, § 2, alinéa 2, 29, § 4, alinéas 3 et 4, 30, § 1^{er}, et 44, § § 2 et 4, de l'avant-projet, ne

§ 1, en 44, § 2 en 4, van het voorontwerp wordt immers niet voorzien in een volledige omzetting van artikel 15 van richtlijn 2016/681/EU.

In het kader van de omzetting van die bepaling zou eveneens kunnen worden overwogen om de opdrachten te wijzigen van het Controleorgaan op de politieke informatie dat is opgericht bij artikel 36ter van de wet van 8 december 1992.

Naar aanleiding van vragen daarover en over de mogelijkheid dat het Controleorgaan op de politieke informatie, dat is opgericht bij artikel 36ter van de wet van 8 december 1992, zou worden aangewezen als nationale toezichthoudende autoriteit, hebben de gemachtigden van de minister het volgende geantwoord:

“Bovendien voorziet het voorontwerp van wet nog een bijkomende garantie voor de bescherming van de gegevens, namelijk de aanduiding van een specifieke functionaris voor de gegevensbescherming.

Het voorontwerp van wet doet geen afbreuk aan de volheid van bevoegdheden van het controleorgaan op de politieke informatie in de zin van art. 36ter van de wet van 8/12/1992. Indien gewenst kunnen we dit expliciteren in de Memorie van Toelichting”.

De tekst dient in voorkomend geval te worden herzien en de toelichting bij het artikel moet op zijn minst worden aangevuld.

WETGEVINGSTECHNISCHE SLOTOPMERKINGEN

1. Het ontwerp bevat bepaalde grammaticale en typografische fouten. De stellers van het ontwerp moeten erop toezien dat ze worden verbeterd.

2. De hoofdstukken dienen genummerd te worden met Arabische cijfers.²⁰

3. Een artikel behoort niet in paragrafen te worden ingedeeld als elke paragraaf maar één lid bevat.²¹

De griffier,

Colette GIGOT

De voorzitter,

Pierre LIÉNARDY

permettent, en effet, pas d'assurer une transposition complète de l'article 15 de la directive 2016/681/UE.

Dans le cadre de la transposition de cette disposition, il pourrait également être envisagé de modifier les missions de l'Organe de contrôle de la gestion de l'information policière, créé par l'article 36ter de la loi du 8 décembre 1992.

Interrogé sur cette question et sur l'éventualité de faire intervenir, au titre d'autorité nationale de contrôle, l'Organe de contrôle de la gestion de l'information policière, créé par l'article 36ter de la loi du 8 décembre 1992, les délégués du ministre ont répondu:

“Bovendien voorziet het voorontwerp van wet nog een bijkomende garantie voor de bescherming van de gegevens, namelijk de aanduiding van een specifieke functionaris voor de gegevensbescherming.

Het voorontwerp van wet doet geen afbreuk aan de volheid van bevoegdheden van het controleorgaan op de politieke informatie in de zin van art. 36ter van de wet van 8/12/1992. Indien gewenst kunnen we dit expliciteren in de Memorie van Toelichting”.

Le texte sera, le cas échéant, revu et à tout le moins le commentaire de l'article sera complété.

OBSERVATIONS FINALES DE LÉGISTIQUE

1. Le projet contient certaines erreurs grammaticales et typographiques. Les auteurs de l'avant-projet veilleront à les corriger.

2. Les chapitres seront numérotés en chiffres arabes²⁰.

3. Il n'y a pas lieu de diviser un article en paragraphes lorsque ceux-ci ne contiennent chacun qu'un seul alinéa²¹.

Le greffier,

Le président,

Colette GIGOT

Pierre LIÉNARDY

²⁰ Beginselen van de wetgevingstechniek – Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten, www.raadvst-consetat.be, tab “Wetgevingstechniek”, aanbeveling 64.

²¹ *Ibid.*, aanbeveling 57.3.

²⁰ Principes de technique législative – Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires, www.raadvst-consetat.be, onglet “Technique législative”, recommandation n° 64.

²¹ *Ibid.*, recommandation n° 57.3.

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

*Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.*

Gelet op het advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, gegeven op 16 december 2015;

Gezien het artikel 8 van de wet van 15 december 2013 houdende diverse bepalingen inzake administratieve vereenvoudiging, is deze wet vrijgesteld van een regelgevingsimpactanalyse omdat het bepalingen inzake nationale veiligheid en van openbare orde betreft.

Op de voordracht van de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, de minister van Werk, Economie en Consumenten, de minister van Justitie, de minister van Financiën, de minister van Defensie belast met Ambtenarenzaken, de minister van Mobiliteit, de Staatssecretaris voor Asiel en Migratie en de Staatssecretaris voor de Noordzee en op het advies van Onze in Raad vergaderde Ministers,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, de minister van Werk, Economie en Consumenten, de minister van Justitie, de minister van Financiën, de minister van Defensie belast met Ambtenarenzaken, de minister van Mobiliteit, de Staatssecretaris voor Asiel en Migratie en de Staatssecretaris voor de Noordzee zijn ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Kamer van volksvertegenwoordigers in te dienen:

HOOFDSTUK 1**Algemene bepalingen****Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

*À tous, présents et à venir,
SALUT.*

Vu l'avis de la Commission pour la Protection de la Vie privée, rendu le 16 décembre 2015;

Vu l'article 8 de la loi du 15 décembre 2013 portant des dispositions diverses en matière de simplification administrative, la présente loi est exceptée d'analyse d'impact de la réglementation, s'agissant de dispositions traitant de la sécurité nationale et de l'ordre public.

Sur la proposition du ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, du ministre de l'Emploi, de l'Economie et des Consommateurs, du ministre de la Justice, du ministre des Finances, du ministre de la Défense chargé de la Fonction publique, du ministre de la Mobilité, du Secrétaire d'État à l'Asile et la Migration et du Secrétaire d'État à la Mer du Nord et de l'avis de nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons:

Le ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, le ministre de l'Emploi, de l'Economie et des Consommateurs, le ministre de la Justice, le ministre des Finances, le ministre de la Défense chargé de la Fonction publique, le ministre de la Mobilité, le Secrétaire d'État à l'Asile et la Migration et le Secrétaire d'État à la Mer du Nord sont chargés de soumettre, en Notre nom aux Chambres législatives et de déposer auprès de la Chambre des représentants, le projet de loi dont la teneur suit:

CHAPITRE 1^{ER}**Dispositions générales****Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

Deze wet en de koninklijke besluiten, die in uitvoering van deze wet zullen genomen worden, zetten de Richtlijn 2004/82/EG van de Raad van 29 april 2004 betreffende de verplichting voor vervoerders om passagiersgegevens door te geven en de Richtlijn 2016/681 van 27 april 2016 van het Europees Parlement en de Raad betreffende het gebruik van persoonsgegevens van passagiers voor het voorkomen, opsporen, onderzoeken en vervolgen van terroristische misdrijven en zware criminaliteit volledig om. Deze wet, alsook het daaropvolgend koninklijk besluit betreffende de maritieme sector, zetten gedeeltelijk de Richtlijn 2010/65/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten en tot intrekking van Richtlijn 2002/6/EG om.

Art. 2

La présente loi et les arrêtés royaux, qui seront pris en exécution de la présente loi, transposent la Directive 2004/82/CE du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'obligation pour les transporteurs de communiquer les données relatives aux passagers, et la Directive 2016/681 de 27 avril 2016 du Parlement européen et du Conseil relative à l'utilisation des données des dossiers passagers pour la prévention et la détection des infractions terroristes et des formes graves de criminalité, ainsi que pour les enquêtes et les poursuites en la matière. La présente loi et l'arrêté royal concernant le secteur maritime transposent partiellement la directive 2010/65/EU du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres et abrogeant la directive 2002/6/CE.

HOOFDSTUK 2**Toepassingsgebied****Art. 3**

§ 1. Deze wet bepaalt de verplichtingen van de vervoerders en reisoperatoren inzake de doorgifte van gegevens van passagiers van, naar en op doorreis over het nationaal grondgebied.

§ 2. De Koning bepaalt bij een in Ministerraad overlegd besluit, per vervoersector en voor de reisoperatoren, de passagiersgegevens die moeten worden doorgestuurd en de nadere regels voor het doorsturen, na advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

HOOFDSTUK 3**Verplichtingen van de vervoerders
en reisoperatoren****Art. 4**

Iedere vervoerder en reisoperator verzamelt en stuurt de gegevens van de passagiers van, naar en op doorreis over het nationaal grondgebied, waarover hij beschikt, door, met het oog op de registratie ervan in de passagiersgegevensbank bedoeld in artikel 15.

CHAPITRE 2**Champ d'application****Art. 3**

§ 1^{er}. La présente loi détermine les obligations des transporteurs et opérateurs de voyage relatives à la transmission des données des passagers à destination de, en provenance de et transitant par le territoire national.

§ 2. Le Roi détermine par arrêté délibéré en Conseil des ministres par secteur de transport et pour les opérateurs de voyage, les données des passagers à transmettre et leurs modalités de transmission, après avis de la Commission pour la protection de la vie privée.

CHAPITRE 3**Obligations des transporteurs
et opérateurs de voyage****Art. 4**

Chaque transporteur et opérateur de voyage recueille et transmet les données des passagers à destination de, en provenance de et transitant par le territoire national, dont il dispose, en vue de leur enregistrement dans la banque de données passagers visée à l'article 15.

Art. 5

De vervoerders en de reisoperatoren informeren de betrokken personen dat hun gegevens worden doorgegeven aan de PIE en achteraf kunnen worden verwerkt voor de in artikel 8 beoogde doelen.

Art. 6

§ 1. De vervoerders sturen de passagiersgegevens zoals bedoeld in artikel 9, § 1, waarover zij beschikken, door en verzekeren zich ervan dat de passagiersgegevens bedoeld in artikel 9, § 1, 18°, waarover zij beschikken, volledig, juist en actueel zijn. Hiervoor controleren zij de overeenstemming tussen de reisdocumenten en de identiteit van de betrokken passagier(s).

§ 2. De reisoperatoren sturen de passagiersgegevens zoals bedoeld in artikel 9, § 1, waarover zij beschikken, door en verzekeren zich ervan dat de passagiersgegevens bedoeld in artikel 9, § 1, 18°, waarover zij beschikken, volledig, juist en actueel zijn. Hiervoor nemen ze alle noodzakelijke maatregelen om de overeenstemming tussen de reisdocumenten en de identiteit van de betrokken passagier(s) te controleren.

§ 3. De Koning bepaalt bij een in Ministerraad overlegd besluit, per vervoersector en voor de reisoperatoren, de modaliteiten van de verplichting bepaald in §§ 1 en 2.

HOOFDSTUK 4**Definities****Art. 7**

In deze wet wordt verstaan onder:

1° “de vervoerders”: elke natuurlijke of rechtspersoon die het beroepsmatige vervoer van personen door de lucht, over het water, over het spoor of over de weg verricht;

2° “reisoperator”: elke reisorganisator of –bemiddelaar in de zin van de wet van 16 februari 1994 tot regeling van het contract tot reisorganisatie en reisbemiddeling;

3° “het vervoer door de lucht”: het internationaal vervoer dat wordt verzekerd door ondernemingen die beschikken over een geldige exploitatievergunning of

Art. 5

Les transporteurs et les opérateurs de voyage informent les personnes concernées que leurs données sont transmises à l'UIP et peuvent être traitées ultérieurement pour les finalités visées à l'article 8.

Art. 6

§ 1^{er}. Les transporteurs transmettent les données des passagers comme visées dans l'article 9, § 1, dont ils disposent, et s'assurent que les données de passagers visées à l'article 9, § 1^{er}, 18°, dont ils disposent, soient complètes, exactes et actuelles. A cette fin, ils vérifient la correspondance entre les documents de voyage et l'identité du passager ou des passagers concernés.

§ 2. Les opérateurs de voyage transmettent les données de passagers comme visées dans l'article 9, § 1, dont ils disposent, et s'assurent que les données des passagers visées à l'article 9, § 1^{er}, 18°, dont ils disposent, soient complètes, exactes et actuelles. A cette fin, ils prennent toutes les mesures nécessaires afin de vérifier la correspondance entre les documents de voyage et l'identité du passager ou des passagers concernés.

§ 3. Le Roi détermine par arrêté délibéré en Conseil des ministres par secteur de transport et pour les opérateurs de voyage, les modalités relatives à l'obligation prévue aux §§ 1 et 2.

CHAPITRE 4**Définitions****Art. 7**

Dans la présente loi, il faut entendre par:

1° “les transporteurs”: toute personne physique ou morale qui assure, à titre professionnel, le transport de personnes par voie aérienne, maritime, ferroviaire ou terrestre;

2° “opérateur de voyage”: chaque organisateur ou intermédiaire de voyage au sens de la loi du 16 février 1994 régissant le contrat d’organisation de voyages et le contrat d’intermédiaire de voyages;

3° “le transport par voie aérienne”: le transport international, assuré par les entreprises possédant une licence d’exploitation ou l’équivalent, en cours de

gelijkaardig dat ter goedkeuring voorligt en waarmee ze passagiers per luchtvaartuig kunnen vervoeren;

4° “het vervoer over de weg”: het geregeld internationaal busvervoer wanneer het vertrek, de aankomst of de doorreis op het nationaal grondgebied plaatsheeft, met uitzondering van het vervoer bedoeld in artikel 6, § 1, X, eerste lid, 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen;

5° “het vervoer over het spoor”: elke hogesnelheidslijn in de zin van bijlage 14 van de Spoorcodex waarop een internationale reizigersvervoerdienst in de zin van artikel 3, 62° van de Spoorcodex wordt geëxploiteerd;

6° “het vervoer over het water”: een internationale zeereis met een passagierschip waarbij de haven van vertrek, aankomst of doorreis in België is gelegen;

7° “de PIE”: de Passagiersinformatie-eenheid zoals bedoeld in hoofdstuk VII;

8° “de bevoegde diensten”: de diensten bedoeld in artikel 14, § 1, punt 2;

9° “passagiersgegevens” (PNR): een bestand met de reisgegevens van iedere passagier, dat de in artikel 9 bedoelde informatie bevat, die de boekende en de deelnemende luchtvaartmaatschappijen nodig hebben om reserveringen te kunnen verwerken en controleren bij elke reis die door of namens iemand wordt geboekt; dit bestand kan zich bevinden in een reserveringssysteem, een vertrekcontrolesysteem, voor de controle van vertrekende passagiers, of een soortgelijk systeem dat dezelfde functies vervult;

10° “passagier”: iedere persoon, met inbegrip van de transferpassagiers en transitpassagiers en met uitsluiting van de bemanningsleden, die wordt vervoerd of moet worden vervoerd door een vervoerder, met de toestemming van deze laatste, wat zich vertaalt door de inschrijving van deze persoon op de passagierslijst;

11° “de oplijsting”: het mechanisme bedoeld in artikel 23, § 2, dat toelaat de uitgevoerde gegevensverwerkingen op te sporen, opdat het identificeerbaar is welke persoon, op welk moment, welke gegevens heeft geraadpleegd en met welk doel;

12° “de wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer”: de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens;

validité, leur permettant de transporter des passagers par aéronefs;

4° “le transport par voie terrestre”: le transport international régulier par bus lorsque le lieu de départ, de transit ou d’arrivée se trouve sur le territoire national, à l’exception du transport visé à l’article 6, § 1, X, alinéa premier, 8°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles;

5° “le transport par voie ferroviaire”: toute ligne à grande vitesse au sens de l’annexe 14 du Code ferroviaire sur laquelle un service international de transport de voyageurs au sens de l’article 3, 62°, du Code ferroviaire est exploité;

6° “le transport par voie maritime”: une traversée par mer à caractère international à l’aide d’un navire transportant des passagers à destination, en provenance ou transitant par un port situé en Belgique;

7° “L’UIP”: l’Unité d’information des passagers telle que visée au chapitre VII;

8° “les services compétents”: les services visés à l’article 14, § 1^{er}, point 2;

9° “données des passagers” (PNR): le dossier relatif aux conditions de voyage de chaque passager, qui contient les informations visées à l’article 9, nécessaires pour permettre le traitement et le contrôle des réservations par les transporteurs aériens concernés qui assurent les réservations, pour chaque voyage réservé par une personne ou en son nom, que ce dossier figure dans des systèmes de réservation, des systèmes de contrôle des départs (utilisés pour contrôler les passagers lors de l’embarquement) ou des systèmes équivalents offrant les mêmes fonctionnalités;

10° “passager”: toute personne, y compris une personne en correspondance ou en transit et à l’exception du personnel d’équipage, transportée ou devant être transportée par le transporteur, avec le consentement de ce dernier, lequel se traduit par l’inscription de cette personne sur la liste des passagers;

11° “la journalisation”: le mécanisme visé à l’article 23, § 2 permettant le traçage des traitements de données effectué afin qu’il soit possible d’identifier la personne qui a consulté des données, les données consultées, le moment et la finalité de cette consultation;

12° “la loi relative à la protection de la vie privée”: la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l’égard des traitements de données à caractère personnel;

13° “verwerking”: de verwerking in de zin van artikel 1, § 2, van de wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer;

14° “depersonaliseren door afscherming van gegevenselementen”: het voor een gebruiker onzichtbaar maken van de gegevenselementen waaruit de identiteit van de betrokken persoon rechtstreeks zou kunnen worden afgeleid, zoals bedoeld in artikel 19;

15° “grensdoorlaatpost”: een door de bevoegde autoriteiten voor grensoverschrijding aangewezen doorlaatpost aan de buitenlandsgrenzen;

16° “buitenlandsgrenzen”: de buitenlandsgrenzen van de lidstaten met derde landen.

HOOFDSTUK 5

Doelen van de gegevensverwerking

Art. 8

§ 1. De passagiersgegevens worden verwerkt met het oog op:

1. het opsporen en vervolgen, met inbegrip van de uitvoering van straffen of vrijheidsbeperkende maatregelen, met betrekking tot misdrijven bedoeld in artikel 90ter, § 2, 1^o bis, 1^o ter, 1^o quater, 1^o quinquies, 1^o octies, 4^o, 5^o, 6^o, 7^o, 7^o bis, 7^o ter, 8^o, 9^o, 10^o, 10^o bis, 10^o ter, 11^o, 13^o, 13^o bis, 14^o, 16^o, 17^o, 18^o, 19^o en § 3 van het Wetboek van Strafvordering;

2. het opsporen en vervolgen, met inbegrip van de uitvoering van straffen of vrijheidsbeperkende maatregelen, met betrekking tot misdrijven bedoeld in de artikelen 196 voor wat betreft valsheid in authentieke en openbare documenten, 198, 199, 199bis, 207, 213, 375 en 505 van het Strafwetboek;

3. de preventie van ernstige inbreuken op de openbare veiligheid in het kader van gewelddadige radicalisering door het toezien op fenomenen en groeperingen overeenkomstig artikel 44/5, § 1, 2^o en 3^o en § 2 van de wet op het politieambt;

4. het toezien op activiteiten vermeld in artikel 7, 1^o en 3^o/1, en 11, § 1, 1^o tot 3^o en 5^o, van de organische wet van 30 november 1998 houdende regeling van de inlichtingen- en veiligheidsdienst;

5. het opsporen en vervolgen met betrekking tot de misdrijven bedoeld in artikel 220, § 2 van de Algemene Wet Douane en Accijnzen van 18 juli 1977 en art. 45 derde

13° “traitement”: le traitement au sens de l’article 1^{er}, § 2, de la loi relative à la protection de la vie privée;

14° “dépersonnalisation par masquage d’éléments de données”: le fait de rendre invisible pour un utilisateur des éléments de données qui pourraient servir à identifier directement la personne concernée, comme visé à l’article 19;

15° “point de passage frontalier”, tout point de passage autorisé par les autorités compétentes pour le franchissement des frontières extérieures;

16° “frontières extérieures”, les frontières extérieures des États membres avec des pays tiers.

CHAPITRE 5

Finalités du traitement des données

Art. 8

§ 1^{er}. Les données des passagers sont traitées aux fins de:

1. la recherche et la poursuite, en ce compris l’exécution des peines ou des mesures limitatives de liberté, relatives aux infractions visées à l’article 90ter, § 2, 1^o bis, 1^o ter, 1^o quater, 1^o quinquies, 1^o octies, 4^o, 5^o, 6^o, 7^o, 7^o bis, 7^o ter, 8^o, 9^o, 10^o, 10^o bis, 10^o ter, 11^o, 13^o, 13^o bis, 14^o, 16^o, 17^o, 18^o, 19^o et § 3 du Code d’instruction criminelle;

2. la recherche et la poursuite, en ce compris l’exécution des peines ou des mesures limitatives de liberté, relatives aux infractions visées aux articles 196, en ce qui concerne les infractions liées faux en écritures authentiques et publiques, 198, 199, 199bis, 207, 213, 375 et 505 du Code pénal;

3. la prévention des troubles graves à la sécurité publique dans le cadre de la radicalisation violente par le suivi des phénomènes et groupements conformément à l’article 44/5, § 1^{er}, 2^o et 3^o et § 2 de la loi sur la fonction de police;

4. du suivi des activités mentionnées à l’article 7, 1^o et 3^o/1, et 11, § 1^{er}, 1^o à 3^o et 5^o, de la loi organique du 30 novembre 1998 des services de renseignement et de sécurité;

5. la recherche et la poursuite des infractions visées à l’article 220, § 2 de la loi générale sur les douanes et accises du 18 juillet 1977 et l’article 45 alinéa 3 de

alinea van de wet van 22 december 2009 betreffende de algemene regeling inzake accijnzen.

§ 2. Onder de voorwaarden bepaald in hoofdstuk XI, worden de passagiersgegevens eveneens verwerkt ter verbetering van de controles van personen aan de buiten grenzen en ter bestrijding van illegale immigratie.

HOOFDSTUK 6

Passagiersgegevens

Art. 9

§ 1. Wat de reservatiegegevens betreft, bevatten de passagiersgegevens maximaal:

- 1° de PNR-bestandslocatiecode;
- 2° de datum van reservering en afgifte van het biljet;
- 3° de geplande reisdata;
- 4° de namen, voornamen en geboortedatum;
- 5° het adres en de contactgegevens (telefoonnummer, e-mailadres);
- 6° de betalingsinformatie, met inbegrip van het factureringsadres;
- 7° de volledige reisroute voor de betrokken passagier;
- 8° de informatie over de “geregistreerde reizigers”, d.w.z. de reizigers die de voordelen voor de “frequente reizigers” genieten;
- 9° het reisbureau of de reisagent;
- 10° status van de reiziger (met inbegrip van de bevestigingen, *check-in*-status, *no-show*- of *go-show*-informatie);
- 11° de aanwijzingen over de opgesplitste/opgedeelde PNR-informatie;
- 12° de algemene opmerkingen (met inbegrip van alle beschikbare informatie over de niet-begeleide minderjarigen onder 18 jaar, zoals de naam en het geslacht van de minderjarige, zijn leeftijd, de taal/talen die hij spreekt, de naam en de contactgegevens van de voogd die de minderjarige begeleidt bij het vertrek en de aard van zijn relatie met de minderjarige, de ambtenaar die bij het vertrek en de aankomst aanwezig is);

la loi du 22 décembre 2009 relative au régime général d'accise.

§ 2. Sous les conditions prévues au chapitre XI, les données des passagers sont également traitées en vue de l'amélioration des contrôles de personnes aux frontières extérieures et en vue de lutter contre l'immigration illégale.

CHAPITRE 6

Données des passagers

Art. 9

§ 1^{er}. En ce qui concerne les données de réservation, les données des passagers comprennent au maximum:

- 1° le code repère du dossier passager;
- 2° la date de réservation et d'émission du billet;
- 3° les dates prévues du voyage;
- 4° les noms, prénoms et date de naissance;
- 5° l'adresse et les coordonnées (numéro de téléphone, adresse électronique);
- 6° les modes de paiement, y compris l'adresse de facturation;
- 7° l'itinéraire complet pour le passager concerné;
- 8° les informations relatives aux “voyageurs enregistrés”, c'est-à-dire les voyageurs bénéficiant d'avantages réservés aux “grands voyageurs”;
- 9° l'agence de voyage ou l'agent de voyage;
- 10° statut du voyageur (y compris les confirmations, l'enregistrement, la non-présentation, ou un passager de dernière minute sans réservation);
- 11° les indications concernant la scission/division du dossier passager (PNR);
- 12° les remarques générales (y compris toutes les informations disponibles sur les mineurs non accompagnés de moins de 18 ans, telles que le nom et le sexe du mineur, son âge, la ou les langues parlées, le nom et les coordonnées du tuteur présent au départ et son lien avec le mineur, le nom et les coordonnées du tuteur présent à l'arrivée et son lien avec le mineur, l'agent présent au départ et à l'arrivée);

13° de informatie m.b.t. de biljetuitgifte (waaronder het biljetnummer, de uitgiftedatum, de biljetten voor enkele reizen en de geautomatiseerde prijsnotering van de biljetten);

14° het zitplaatsnummer en andere informatie over de zitplaats;

15° informatie over gezamenlijke vluchtnummers;

16° alle bagage-informatie;

17° aantal en namen van de andere reizigers in het PNR;

18° alle voorafgaande passagiersgegevens (API-gegevens) die werden verzameld zoals bepaald in § 2 van dit artikel;

19° alle vroegere wijzigingen van de onder 1° tot 18° opgesomde gegevens;

§ 2. Wat de gegevens van de check-in-status en het instappen betreft, zijn de voorafgaande gegevens bedoeld in § 1, 18°, de volgende:

1° soort reisdocument;

2° nummer van het document;

3° nationaliteit;

4° land van afgifte;

5° vervaldatum van het document;

6° familienaam, voornaam, geslacht, geboortedatum;

7° vervoerder / reisoperator;

8° nummer van het vervoer;

9° datum van vertrek, datum van aankomst;

10° plaats van vertrek, plaats van aankomst;

11° tijdstip van vertrek, tijdstip van aankomst;

12° totaal aantal vervoerde personen;

13° zitplaatsnummer;

14° PNR-bestandslocatiecode;

13° les informations relatives à l'établissement des billets (y compris le numéro du billet, la date d'émission, les allers simples, les champs de billets informatisés relatifs à leur prix);

14° le numéro du siège et autres informations concernant le siège;

15° les informations sur le partage de code;

16° toutes les informations relatives aux bagages;

17° le nombre et autres noms de voyageurs figurant dans le dossier passager;

18° toutes les données préalables sur les passagers (données API) qui a été collectée telles que déterminées dans le § 2 du présent article;

19° l'historique complet des modifications des données énumérées 1° à 18°;

§ 2. En ce qui concerne les données d'enregistrement et d'embarquement, les renseignements préalables visé au § 1^{er}, 18°, sont:

1° le type de document de voyage;

2° le numéro de document;

3° la nationalité;

4° le pays de délivrance;

5° la date d'expiration du document;

6° le nom de famille, le prénom, le sexe, la date de naissance;

7° le transporteur / opérateur de voyage;

8° le numéro du transport;

9° la date de départ, la date d'arrivée;

10° le lieu de départ, le lieu d'arrivée;

11° l'heure de départ, l'heure d'arrivée;

12° le nombre total de personnes transportées;

13° le numéro de siège;

14° le code repère du dossier passager;

15° aantal, gewicht en identificatie van de bagagestukken;

16° de grensdoorlaatpost van binnenkomst op het grondgebied.

Art. 10

De passagiersgegevens mogen geen betrekking hebben op de raciale of etnische oorsprong van een persoon, zijn religieuze of levensbeschouwelijke overtuigingen, zijn politieke opvattingen, zijn vakbondslidmaatschap, zijn gezondheid of zijn seksleven of seksuele geaardheid.

Art. 11

Wanneer de door de vervoerders en de reisoperatoren doorgegeven passagiersgegevens andere gegevens bevatten dan de welke in artikel 9 zijn opgesomd, of de gegevens bevatten die in artikel 10 zijn opgesomd, verwijdert de PIE deze aanvullende gegevens bij hun ontvangst en definitief.

HOOFDSTUK 7

De Passagiersinformatie-eenheid

Art. 12

Er wordt een Passagiersinformatie-eenheid, in deze wet PIE genoemd, opgericht bij de Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken.

Art. 13

§ 1. De PIE is belast met:

1. het verzamelen, het bewaren en het verwerken van de passagiersgegevens die door de vervoerders en reisoperatoren zijn doorgestuurd, evenals met het beheer van de passagiersgegevensbank;

2. de uitwisseling van zowel de passagiersgegevens als de resultaten van hun verwerking, met de PIE's van andere lidstaten, met Europol, en met derde landen, overeenkomstig hoofdstuk XII van deze wet.

§ 2. Onverminderd andere wettelijke bepalingen, mag de PIE de gegevens die krachtens artikel 8 zijn bewaard, niet voor andere doelen gebruiken.

15° le nombre, poids et identification des bagages;

16° le point de passage frontalier utilisé pour entrer sur le territoire.

Art. 10

Les données des passagers ne peuvent pas concerner l'origine raciale ou ethnique d'une personne, ses convictions religieuses ou philosophiques, ses opinions politiques, son appartenance à une organisation syndicale, ou les données concernant sa santé, sa vie sexuelle ou son orientation sexuelle.

Art. 11

Lorsque les données des passagers transférées par les transporteurs et opérateurs de voyages comportent des données autres que celles énumérées à l'article 9 ou comportent les données comme énumérées à l'article 10, l'UIP efface ces données supplémentaires dès leur réception et de façon définitive.

CHAPITRE 7

I'unité d'Information des Passagers

Art. 12

Une Unité d'information des passagers, dénommée l'UIP dans la présente loi, est créée au sein du Service Public Fédéral Intérieur.

Art. 13

§ 1^{er}. L'UIP est chargée de:

1. la collecte, de la conservation et du traitement des données des passagers transmises par les transporteurs et opérateurs de voyage, ainsi que de la gestion de la banque de données des passagers;

2. l'échange, à la fois des données des passagers et des résultats de leur traitement, avec les UIP d'autres États membres, avec Europol, et avec les pays tiers, conformément au chapitre XII de la présente loi.

§ 2. Sans préjudice d'autres dispositions légales, l'UIP ne peut utiliser les données conservées en vertu de l'article 8 pour d'autres finalités.

Art. 14

§ 1. De PIE is samengesteld uit:

1. een leidend ambtenaar, bijgestaan door een ondersteunende dienst. Deze is verantwoordelijk voor:
 - i. de organisatie en de werking van de PIE;
 - ii. het toezicht op de naleving door de vervoerders en de reisoperatoren van hun verplichtingen bepaald in hoofdstuk III;
 - iii. het beheer en het gebruik van de passagiersgegevensbank;
 - iv. de verwerking van de passagiersgegevens;
 - v. de naleving van de wettigheid en de regelmatigheid van de in hoofdstuk X bedoelde verwerkingen;
 - vi. de ondersteuning van de bevoegde diensten voor de uitoefening van hun bevoegdheden binnen de PIE.

2. leden uit de volgende bevoegde diensten:

- i. de Politiediensten, zoals bedoeld in de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op twee niveaus;
- ii. de Veiligheid van de Staat, zoals bedoeld in de organieke wet van 30 november 1998 houdende regeling van de inlichtingen- en veiligheidsdienst;
- iii. de Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst, zoals bedoeld in de organieke wet van 30 november 1998 houdende regeling van de inlichtingen- en veiligheidsdienst;
- iv. de Administratie Onderzoek en Opsporing en de Administratie Toezicht, Controle en Vaststelling van de Algemene Administratie van de Douane en Accijnzen, zoals bedoeld in het besluit van de Voorzitter van het Directiecomité van 16 oktober 2014 tot oprichting van de nieuwe diensten van de Algemene Administratie van de Douane en Accijnzen.

De leden van de bevoegde diensten worden gedurende de periode van hun detachering onder het functioneel en hiërarchisch toezicht geplaatst van de leidend ambtenaar van de PIE. Zij behouden evenwel het statuut van hun oorspronkelijke dienst.

§ 2. Een protocolakkoord, zoals bedoeld in artikel 17, wordt, in overleg met de functionaris voor de gegevensbescherming en na advies van de Commissie

Art. 14

§ 1^{er}. L'UIP est composée:

1. d'un fonctionnaire dirigeant, assisté par un service d'appui, responsable:
 - i. de l'organisation et du fonctionnement de l'UIP;
 - ii. du contrôle du respect par les transporteurs et les opérateurs de voyage de leurs obligations prévues au chapitre III;
 - iii. de la gestion et de l'exploitation de la banque de données des passagers;
 - iv. du traitement des données de passagers;
 - v. du respect de la légalité et de la régularité des traitements visés au chapitre X;
 - vi. du soutien des services compétents pour l'exécution de leurs compétences au sein de l'UIP.

2. de membres issus des services compétents suivants:

- i. les Services de police tels que visés par la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux;
- ii. la Sûreté de l'État telle que visée par la loi organique des services de renseignement et de sécurité du 30 novembre 1998;
- iii. le Service général de Renseignement et de Sécurité tel que visé par la loi organique des services de renseignement et de sécurité du 30 novembre 1998;
- iv. l'Administration Enquête et Recherche et l'Administration Surveillance, Contrôle et Constatation de l'Administration générale des Douanes et Accises telle que visée par l'arrêté du Président du Comité de direction du 16 octobre 2014 portant création des nouveaux services de l'Administration générale des Douanes et Accises.

Durant la période de leur détachement, les membres des services compétents sont placés sous l'autorité fonctionnelle et hiérarchique du fonctionnaire dirigeant de l'UIP. Toutefois, ceux-ci gardent le statut de leur service d'origine.

§ 2. Un protocole d'accord, tel que visé à l'article 17, est conclu, en concertation avec le délégué à la protection des données et après avis de la Commission

voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, afgesloten tussen de leidend ambtenaar van de PIE en de bevoegde diensten, teneinde de modaliteiten te bepalen met betrekking tot de doorgifte van de gegevens. Minstens de volgende garanties zullen worden ingebouwd:

- de bepaling van de nadere regels met betrekking tot de uitwisseling van de gegevens;
- de door de wet bepaalde maximumtermijnen voor de verwerking van de gegevens worden uitdrukkelijk vermeld;
- het informeren van de PIE door de bevoegde diensten over het gegeven gevolg aan de gevalideerde positieve overeenstemmingen.

§ 3. Volgens de wettelijke verplichtingen van iedere bevoegde dienst wordt er een beveiligd en gecodeerd communicatie- en informatiesysteem op basis van het automatisch versturen van de positieve overeenstemmingen gehomologeerd door de Nationale Veiligheidsoverheid.

§ 4. De Koning bepaalt bij een in Ministerraad overlegd besluit en na advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, de nadere regels voor de samenstelling en de organisatie van de PIE, het statuut van de leidend ambtenaar en de leden van de PIE, evenals de directies of afdelingen die binnen de bevoegde diensten instaan voor de verwerking van de passagiersgegevens.

HOOFDSTUK 8

De passagiersgegevensbank

Art. 15

§ 1. Er wordt een passagiersgegevensbank opgericht die door de Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken wordt beheerd en waarin de passagiersgegevens worden geregistreerd.

§ 2. De leidend ambtenaar van de PIE is verantwoordelijk voor de verwerking van de passagiersgegevensbank in de zin van artikel 1, § 4, van de wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

§ 3. Het recht op toegang en rechtdoeteling inzake de passagiersgegevens, bepaald in respectievelijk de artikelen 10 en 12 van de wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer, wordt rechtstreeks uitgeoefend bij de functionaris voor de gegevensbescherming.

pour la protection de la vie privée, entre le fonctionnaire dirigeant de l'UIP et les services compétents afin de déterminer les modalités relatives à la transmission des données. Les garanties suivantes seront au moins apportées:

- la détermination des modalités relatives à l'échange des données;
- les délais maximaux déterminés par la loi pour le traitement des données sont explicitement indiqués;
- l'information de l'UIP par les services compétents de la suite donnée aux correspondances positives validées.

§ 3. Selon les obligations légales de chaque service compétent, un système de communication et d'informations sécurisé et crypté en vertu de l'envoi des correspondances positives automatisé, est homologué par l'Autorité Nationale de Sécurité.

§ 4. Le Roi détermine par arrêté délibéré en Conseil des ministres et après avis de la Commission pour la protection de la vie privée, les modalités de composition et d'organisation de l'UIP, le statut du fonctionnaire dirigeant et des membres de l'UIP ainsi que les directions ou sections au sein des services compétents chargées du traitement des données des passagers.

CHAPITRE 8

La banque de données des passagers

Art. 15

§ 1^{er}. Il est créé une banque de données des passagers gérée par le Service Public Fédéral Intérieur dans laquelle sont enregistrées les données de passagers.

§ 2. Le fonctionnaire dirigeant de l'UIP est responsable du traitement de la banque de données des passagers au sens de l'article 1^{er}, § 4, de la loi relative à la protection de la vie privée.

§ 3. Les droits d'accès et de rectification prévus respectivement aux articles 10 et 12 de la loi relative à la protection de la vie privée concernant les données des passagers s'exercent directement auprès du délégué à la protection des données.

In afwijking van het eerste lid worden deze rechten uitgeoefend bij de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer voor de positieve overeenstemmingen en de resultaten van de gerichte opzoekenzoeken zoals bedoeld in de artikelen 24 tot 27.

§ 4. De verwerkingen van de passagiersgegevens uitgevoerd volgens deze wet worden onderworpen aan de wet bescherming van de persoonlijke levenssfeer met betrekking tot de verwerking van gegevens met een persoonlijk karakter. De Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer oefent haar bevoegdheden uit die voorzien worden in de wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

Art. 16

In het kader van de doelen beoogd in artikel 8, § 1, is de passagiersgegevensbank rechtstreeks toegankelijk door de PIE voor de verwerkingen bedoeld in de artikelen 24 tot 27 volgens de in Hoofdstuk IX voorziene regels.

Art. 17

De technische beveiligings- en toegangsregels worden uitgewerkt in een protocol dat wordt afgesloten tussen de leidend ambtenaar van de PIE en de bevoegde diensten, in overleg met de functionaris voor de gegevensbescherming en na advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

Dit protocol:

1° geeft de garantie dat de verwerkte gegevens aan een minimale kwaliteitsnorm beantwoorden en aan dezelfde beveiligings-, beschermings- en validatievereisten worden onderworpen;

2° zorgt ervoor dat de bewaarde gegevens het voorwerp uitmaken van passende technische en organisatorische maatregelen teneinde de gegevens te beveiligen tegen vernietiging, hetzij per ongeluk, hetzij onrechtmatig, tegen verlies of wijziging per ongeluk, tegen niet-toegelaten of onrechtmatige opslag, verwerking, toegang of openbaarmaking;

3° bepaalt dat machtingen om toegang tot de passagiersgegevens en gemeenschappelijke gebruikersprofielen worden toegekend aan elke persoon die toegang zou kunnen hebben tot de passagiersgegevens;

4° geeft de garantie dat de gegevens op het grondgebied van de Europese Unie worden bewaard;

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, ces droits s'exercent auprès de la Commission de la vie privée en ce qui concerne les correspondances positives et les résultats des recherches ponctuelles telles que visées aux articles 24 à 27.

§ 4. Les traitements des données des passagers effectués en vertu de la présente loi sont soumis à la loi relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel. La Commission de la vie privée exerce les compétences prévues dans la loi relative à la protection de la vie privée.

Art. 16

Dans le cadre des finalités visées à l'article 8, § 1^{er}, la banque de données des passagers est directement accessible par l'UIP pour les traitements visés aux articles 24 à 27, conformément aux dispositions prévues au Chapitre IX.

Art. 17

Les modalités techniques de sécurisation et d'accès sont mises en œuvre, dans un protocole conclu entre le fonctionnaire dirigeant de l'UIP et les services compétents, après concertation avec le délégué à la protection des données et après avis de la Commission pour la protection de la vie privée.

Ce protocole:

1° garantit que les données traitées répondent à un standard minimal de qualité et sont soumises aux mêmes exigences de sécurité, de protection et de validation;

2° veille à ce que les données conservées fassent l'objet de mesures techniques et organisationnelles appropriées afin de les protéger contre la destruction accidentelle ou illicite, la perte ou l'altération accidentelle, ou le stockage, le traitement, l'accès ou la divulgation non autorisés ou illicites;

3° prévoit que des autorisations d'accès aux données des passagers et des profils d'utilisateurs communs et spécifiques soient attribuées à toute personne susceptible d'accéder aux données des passagers;

4° garantit que les données soient conservées sur le territoire de l'Union européenne;

5° zorgt voor technologische beveiligingsmaatregelen die de bewaarde gegevens ontoegankelijk maken voor elke persoon die niet gemachtigd is om hiertoe toegang te hebben;

6° zorgt voor de minimale garanties voor de toepassing van de termijnen en nadere regels voor de toegang tot, de bewaring en de vernietiging van de gegevens die in de passagiersgegevensbank zijn bewaard;

7° bepaalt de nadere regels voor de oplijsting van de verwerking van de in artikel 23 voorziene gegevens;

8° zorgt voor technologische beveiligingsmaatregelen opdat de verwerkingen uitgevoerd door de bevoegde diensten bedoeld in artikel 14, § 1, 2°, ii en iii en de leden van de PIE, gebeuren overeenkomstig de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen.

HOOFDSTUK 9

Bewaartermijnen

Art. 18

De passagiersgegevens worden in de passagiersgegevensbank bewaard gedurende een maximale termijn van 5 jaar, te rekenen vanaf de registratie ervan. Aan het eind van deze termijn worden ze vernietigd.

Art. 19

Na een periode van zes maanden vanaf het registreren van de passagiersgegevens in de passagiersgegevensbank, worden alle passagiersgegevens gedepersonaliseerd, door afscherming van de volgende gegevenselementen waaruit de identiteit van de passagier op wie de gegevens betrekking hebben, rechtstreeks zou kunnen worden afgeleid:

1° naam/namen, waaronder de namen van andere passagiers en het aantal passagiers dat samen reist;

2° adres- en contactgegevens;

3° alle betalingsinformatie, met inbegrip van het factureringsadres, voor zover daarin informatie is vervat waaruit de identiteit van de passagier of elke andere persoon rechtstreeks zou kunnen worden afgeleid;

5° met en œuvre des mesures de protection technologique qui rendent les données conservées inaccessibles par toute personne qui n'est pas autorisée à y avoir accès;

6° met en œuvre les garanties minimales pour l'application des délais et modalités d'accès, de conservation et de destruction des données conservées dans la banque de données des passagers;

7° détermine les modalités de la journalisation du traitement des données prévues à l'article 23;

8° met en œuvre des mesures de protection technologique qui rendent les traitements effectués par les services compétents visés à l'article 14, § 1^{er}, 2[°], ii et iii et les membres de l'UIP, conformes à la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité.

CHAPITRE 9

Des délais de conservation

Art. 18

Les données des passagers sont conservées dans la banque de données des passagers pour une durée maximale de 5 ans à compter de leur enregistrement. A l'issue de ce délai, elles sont détruites.

Art. 19

À l'expiration d'une période de six mois, à compter de l'enregistrement des données des passagers dans la banque de données des passagers, toutes les données des passagers sont dépersonnalisées, par masquage des éléments d'information suivants, pouvant servir à identifier directement le passager auquel se rapportent les données:

1° le(s) nom(s), notamment les noms d'autres passagers, ainsi que le nombre de passagers voyageant ensemble;

2° l'adresse et les coordonnées;

3° tous les modes de paiement , y compris l'adresse de facturation, dans la mesure où y figurent des informations pouvant servir à identifier directement le passager ou toute autre personne;

4° informatie betreffende reizigers die gebruik maken van een loyaliteitsprogramma voor frequent reizen;

5° algemene opmerkingen, voor zover deze informatie bevatten waaruit de identiteit van de passagier rechtstreeks zou kunnen worden afgeleid;

6° alle gegevens zoals bedoeld in artikel 9, § 1, 18°.

Art. 20

Na de periode van zes maanden, bedoeld in artikel 19, wordt de mededeling van de volledige passagiersgegevens uitsluitend toegestaan voor de door artikel 27 voorgeschreven verwerking van de gegevens en enkel onder de voorwaarden hierin bepaald.

Art. 21

§ 1. De PIE zorgt ervoor dat de passagiersgegevens definitief uit haar gegevensbank worden verwijderd na de periode bedoeld in artikel 18.

§ 2. Deze verplichting is van toepassing onverminderd de gevallen waarin specifieke gegevens werden doorgegeven en worden gebruikt in het kader van bijzondere gevallen, met het oog op het voorkomen, opsporen, onderzoeken of vervolgen van terroristische misdrijven of ernstige criminaliteit, in welk geval op het bewaren van deze gegevens de bijzondere regels ter zake van toepassing zijn.

§ 3. Het resultaat van de verwerking, zoals bedoeld in artikel 24, wordt door de PIE enkel bewaard voor de tijd noodzakelijk om de bevoegde diensten te informeren en, conform artikel 36, om de PIE's van de andere lidstaten van de Europese Unie te informeren over het bestaan van een positieve overeenstemming.

Wanneer, ten gevolge van een individueel heronderzoek zoals bedoeld in artikel 24, § 4, het resultaat van de verwerking negatief blijkt te zijn, kan dit niettemin worden bewaard zolang de basisgegevens niet gewist werden op basis van artikel 18, om foutieve positieve overeenstemmingen te vermijden.

Art. 22

De leidend ambtenaar en de functionaris voor de gegevensbescherming bedoeld in hoofdstuk 13 hebben

4° les informations "passagers fidélisés";

5° les remarques générales, dans la mesure où elles comportent des informations pouvant servir à identifier directement le passager; et

6° toutes les données comme visé dans l'article 9, § 1^{er}, 18°.

Art. 20

À l'expiration de la période de six mois visée à l'article 19, la communication de l'intégralité des données des passagers n'est autorisée que pour le traitement des données prescrit par l'article 27 et uniquement selon les conditions prévues par cette disposition.

Art. 21

§ 1^{er}. L'UIP veille à ce que les données des passagers soient effacées de sa banque de données de manière définitive à l'issue de la période visée à l'article 18.

§ 2. Cette obligation s'applique sans préjudice des cas où des données spécifiques ont été transférées et sont utilisées dans le cadre de cas particuliers à des fins de prévention, de détection d'infractions terroristes ou de formes graves de criminalité ou d'enquêtes, ou de poursuites en la matière. Auquel cas la conservation de ces données obéit aux règles particulières en la matière.

§ 3. Le résultat du traitement visé à l'article 24 n'est conservé par l'UIP que le temps nécessaire pour informer les autorités compétentes et, conformément à l'article 36, pour informer les UIP des autres États membres de l'Union européenne de l'existence d'une correspondance positive.

Lorsque, à la suite du réexamen individuel visé à l'article 24, § 4, le résultat du traitement s'est révélé négatif, il peut néanmoins être archivé tant que les données de base n'ont pas été effacées au titre de l'article 18, de manière à éviter de fausses correspondances positives.

Art. 22

Le fonctionnaire dirigeant et le délégué à la protection des données visé au chapitre 13 ont accès à toutes les

toegang tot alle gegevens die voor het uitvoeren van hun opdrachten relevant zijn.

Art. 23

§ 1. De verwerkte gegevens worden opgeliist en moeten rechtstreeks correleren met de doelen bepaald in artikel 8.

§ 2. De PIE zorgt voor de oplijsting door een documentair spoor gedurende 5 jaren te bewaren van alle behandelsystemen en –procedures onder haar verantwoordelijkheid. Deze documentatie omvat minimaal:

1. de naam en contactgegevens van de organisatie en van het personeel belast met het verwerken van de passagiersgegevens binnen de PIE, alsook hun aanvragen en de verschillende niveaus van toegangsmachtigingen;

2. een register van de verwerkingsactiviteiten dat minstens de identiteit aanduidt van de persoon die de passagiersgegevens verwerkt heeft;

3. de aanvragen van de bevoegde overheden en de PIE's van andere lidstaten;

4. alle aanvragen en alle overdrachten van gegevens naar een derde land.

De PIE stelt deze documentaire sporen ter beschikking van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, op haar verzoek.

HOOFDSTUK 10

De gegevensverwerking

Afdeling 1

De verwerking van passagiersgegevens in het kader van de voorafgaande beoordeling van de passagiers

Art. 24

§ 1. De passagiersgegevens worden verwerkt met het oog op het uitvoeren van een voorafgaande beoordeling van de passagiers vóór hun geplande aankomst in, vertrek uit of doorreis over het nationaal grondgebied om te bepalen welke personen moeten worden onderworpen aan een nader onderzoek.

§ 2. In het kader van de doelen beoogd in artikel 8, § 1, 1°, 4° en 5° of met betrekking tot de bedreigingen vermeld in de artikelen 8, 1°, a), b), c), d), f), g) en 11, § 2, 1°

données pertinentes dans le cadre de l'accomplissement de leurs missions.

Art. 23

§ 1^{er}. Le traitement des données fait l'objet d'une journalisation et doit être en corrélation directe avec les finalités prévues à l'article 8.

§ 2. L'UIP veille à la journalisation en conservant pendant 5 ans une trace documentaire de tous les systèmes et procédures de traitement sous sa responsabilité. Cette documentation comprend au minimum:

1. le nom et les coordonnées de l'organisation et du personnel chargés du traitement des données des passagers au sein de l'UIP ainsi que leurs demandes et les différents niveaux d'autorisation d'accès;

2. un registre des opérations de traitement qui indique au minimum l'identité de la personne qui a traité les données des passagers;

3. les demandes formulées par les autorités compétentes et les UIP d'autres États membres;

4. toutes les demandes et tous les transferts de données vers un pays tiers.

L'UIP met ces traces documentaires à la disposition de la Commission de Protection de la Vie Privée, à la demande de celle-ci.

CHAPITRE 10

Le traitement des données

Section 1^{re}

Le traitement des données de passagers dans le cadre de l'évaluation préalable des passagers

Art. 24

§ 1^{er}. Les données des passagers sont traitées en vue de la réalisation d'une évaluation préalable des passagers avant leur arrivée, leur départ ou leur transit prévu sur le territoire national afin de déterminer quelles personnes doivent être soumises à un examen plus approfondi.

§ 2. Dans le cadre des finalités visées à l'article 8, § 1^{er}, 1°, 4° et 5° ou relatives aux menaces mentionnées aux articles 8, 1°, a), b), c), d), f), g) et 11, § 2, 1° à 4°,

tot 4°, van de organieke wet van 30 november 1998 houdende regeling van de inlichtingen- en veiligheidsdienst, berust de voorafgaande beoordeling van de passagiers op een positieve overeenstemming, voortvloeiende uit een correlatie van de passagiersgegevens met:

1. de gegevensbanken die door de bevoegde diensten worden beheerd of die voor hen rechtstreeks beschikbaar of toegankelijk zijn in het kader van hun opdrachten of met lijsten van personen die worden opgesteld door de bevoegde diensten in het kader van hun opdrachten.
2. de door de PIE vooraf bepaalde criteria, zoals bedoeld in artikel 25.

§ 3. In het kader van de doeleinden beoogd in artikel 8, § 1, 3°, berust de voorafgaande beoordeling van de passagiers op een positieve overeenstemming, voortvloeiende uit een correlatie van de passagiersgegevens met de gegevensbanken bedoeld in § 2, 1°.

§ 4. De positieve overeenstemming moet worden gevalideerd door de PIE binnen de vierentwintig uren na ontvangst van het geautomatiseerd bericht van de positieve overeenstemming.

§ 5 Vanaf het moment van validatie geeft de bevoegde dienst die aan de basis ligt van de positieve overeenstemming een nuttig gevolg binnen de kortst mogelijke termijn.

Art. 25

§ 1. De passagiersgegevens kunnen door de PIE worden gebruikt voor het bijstellen van bestaande criteria of het formuleren van nieuwe criteria die bestemd zijn om zich te richten op individuen bij de voorafgaande beoordelingen van de passagiers, zoals bedoeld in artikel 24, § 2, punt 2.

§ 2. Het beoordelen van de passagiers voor hun geplande aankomst, doorreis of vertrek op grond van vooraf bepaalde criteria wordt op niet-discriminerende wijze verricht. Deze vooraf bepaalde criteria mogen niet nominatief en moeten doelgericht, evenredig en specifiek zijn.

§ 3. Deze criteria mogen onder geen beding gebaseerd zijn op gegevens die de raciale of etnische oorsprong, de religieuze, levensbeschouwelijke of politieke overtuiging, het vakbondslidmaatschap, de gezondheidstoestand, het seksleven of de seksuele geaardheid van de betrokkenen onthullen.

de la loi organique du 30 novembre 1998 des services de renseignement et de sécurité, l'évaluation préalable des passagers repose sur une correspondance positive, résultant d'une corrélation des données des passagers avec:

1. les banques de données gérées par les services compétents ou qui leur sont directement disponibles ou accessibles dans le cadre de leurs missions ou avec des listes de personnes élaborées par les services compétents dans le cadre de leurs missions.

2. les critères d'évaluation préétablis par l'UIP, visés à l'article 25.

§ 3. Dans le cadre des finalités visées à l'article 8, § 1, 3°, l'évaluation préalable des passagers repose sur une correspondance positive, résultant d'une corrélation des données des passagers avec les banques de données visées au § 2, 1°.

§ 4. La correspondance positive doit être validée par l'UIP dans les vingt-quatre heures après réception de la notification automatisée de la correspondance positive.

§ 5. Dès le moment de cette validation, le service compétent, qui est à l'origine de cette correspondance positive, donne une suite utile le plus rapidement possible.

Art. 25

§ 1. Les données des passagers peuvent être exploitées par l'UIP pour mettre à jour ou définir de nouveaux critères destinés à cibler des individus lors des évaluations préalables des passagers, comme visées à l'article 24, § 2, point 2.

§ 2. L'évaluation des passagers avant leur arrivée, leur transit et leur départ au regard des critères préétablis est réalisée de façon non-discriminatoire. Ces critères ne peuvent être nominatifs et doivent être ciblés, proportionnés et spécifiques.

§ 3. Ces critères ne seront en aucun cas fondés sur des données qui révèlent l'origine raciale ou ethnique, les opinions politiques, la religion ou les convictions philosophiques, l'appartenance à un syndicat, l'état de santé, la vie sexuelle ou l'orientation sexuelle de l'intéressé.

Art. 26

§ 1. Voor het doel bedoeld in artikel 8, § 1, punt 3, zullen enkel de passagiersgegevens bedoeld in artikel 9, § 1, 18° met betrekking tot de persoon of personen voor wie een positieve overeenstemming werd gegenereerd, toegankelijk zijn.

§ 2. Voor het doel bedoeld in artikel 8, § 1, punten 1, 4 en 5 of met betrekking tot de bedreigingen vermeld in de artikelen 8, 1°, a), b), c), d), f), g) en 11, § 2, 1° tot 4°, van de organieke wet van 30 november 1998 houdende regeling van de inlichtingen- en veiligheidsdienst, zijn alle passagiersgegevens bedoeld in artikel 9 toegankelijk.

Afdeling 2

De verwerking van gegevens in het kader van gerichte opzoeken

Art. 27

De passagiersgegevens worden gebruikt om gerichte opzoeken te verrichten voor de doelen bedoeld in artikel 8, § 1, punten 1°, 2°, 4° en 5° en onder de voorwaarden bedoeld in artikel 46septies van het Wetboek van Strafvordering of in artikel 16/3 van de wet van 30 november 1998 houdende regeling van de inlichtingen- en veiligheidsdienst.

HOOFDSTUK 11

De verwerking van de passagiersgegevens ter verbetering van de grenscontroles en ter bestrijding van de illegale immigratie

Art. 28

§ 1. Dit hoofdstuk is van toepassing op de verwerking van de passagiersgegevens door de politiediensten belast met de grenscontroles en door de Dienst Vreemdelingenzaken, met het oog op de verbetering van de controles van personen aan de buitenlandsgrenzen en met het oog op de bestrijding van de illegale immigratie.

§ 2. Dit hoofdstuk is van toepassing onverminderd de verplichtingen van de politiediensten belast met de grenscontroles en van de Dienst Vreemdelingenzaken om persoonsgegevens of inlichtingen door te geven krachtens wettelijke of reglementaire bepalingen.

Art. 26

§ 1^{er}. Pour la finalité visée à l'article 8, § 1, point 3, seules les données des passagers visées à l'article 9, § 1^{er}, 18° relatives à la ou les personnes pour lesquelles une correspondance positive est générée sont accessibles.

§ 2. Pour la finalité visées à l'article 8, § 1, points 1, 4 et 5 ou relatives aux menaces mentionnées aux articles 8, 1°, a), b), c), d), f), g) et 11, § 2, 1° à 4°, de la loi organique du 30 novembre 1998 des services de renseignement et de sécurité, toutes les données des passagers visées à l'article 9 sont accessibles.

Section 2

Le traitement des données dans le cadre des recherches ponctuelles

Art. 27

Les données des passagers sont exploitées en vue de procéder à des recherches ponctuelles aux fins visées à l'article 8, § 1^{er}, points 1°, 2°, 4° et 5° et aux conditions prévues aux articles 46septies du Code d'instruction criminelle ou de l'article 16/3 de la loi du 30 novembre 1998 organique des services de renseignement et de sécurité.

CHAPITRE 11

Le traitement des données des passagers en vue de l'amélioration du contrôle aux frontières et de la lutte contre l'immigration illégale

Art. 28

§ 1^{er}. Le présent chapitre s'applique au traitement des données des passagers par les services de police chargés du contrôle aux frontières et par l'Office des étrangers en vue de l'amélioration des contrôles de personnes aux frontières extérieures et en vue de lutter contre l'immigration illégale.

§ 2. Il s'applique sans préjudice des obligations qui incombent aux services de police chargés du contrôle aux frontières et à l'Office des étrangers de transmettre des données à caractère personnel ou d'informations en vertu de dispositions légales ou réglementaires.

Art. 29

§ 1. Met het oog op de in artikel 28, § 1 bedoelde doelen worden de passagiersgegevens doorgegeven aan de politiediensten belast met de grenscontroles en aan de Dienst Vreemdelingenzaken, om hen in staat te stellen hun wettelijke opdrachten te vervullen, binnen de in dit artikel bepaalde grenzen.

§ 2. Enkel de passagiersgegevens bedoeld in artikel 9, § 1, 18° worden doorgegeven voor de volgende categorieën van passagiers:

1° de passagiers die van plan zijn om het grondgebied via de buitengrenzen van België te betreden of het grondgebied via de buitengrenzen van België betreden hebben;

2° de passagiers die van plan zijn om het grondgebied via de buitengrenzen van België te verlaten of het grondgebied via de buitengrenzen van België verlaten hebben;

3° de passagiers die van plan zijn om via een in België gelegen internationale transitzone te passeren, die zich in een in België gelegen internationale transitzone bevinden of die via een in België gelegen transitzone gepasseerd zijn.

§ 3. De passagiersgegevens bedoeld in § 2 worden onmiddellijk na hun registratie in de passagiersgegevensbank doorgestuurd naar de politiediensten die belast zijn met de controle aan de buitengrenzen van België. Deze bewaren de gegevens in een tijdelijk bestand en vernietigen ze binnen de vierentwintig uren na doorsturing.

§ 4. Wanneer de Dienst Vreemdelingenzaken de gegevens nodig heeft voor de vervulling van zijn wettelijke opdrachten, worden de passagiersgegevens bedoeld in de tweede paragraaf onmiddellijk na hun registratie in de passagiersgegevensbank doorgestuurd. De Dienst Vreemdelingenzaken bewaart deze gegevens in een tijdelijk bestand en vernietigt ze binnen de vierentwintig uren na doorsturing.

Indien na het verstrijken van deze termijn, voor de Dienst Vreemdelingenzaken in het kader van de uitvoering van zijn wettelijke opdrachten de toegang tot de passagiersgegevens bedoeld in artikel 29, § 2, noodzakelijk is, richt hij hiertoe een afdoende gemotiveerde aanvraag tot de PIE.

Art. 29

§ 1^{er}. Aux fins visées à l'article 28, § 1 les données de passagers sont transmises aux services de police chargés du contrôle aux frontières et à l'Office des étrangers pour leur permettre d'exercer leurs missions légales, dans les limites prévues au présent article.

§ 2. Seules les données de passagers visées à l'article 9, § 1^{er}, 18°, concernant les catégories de passagers suivantes sont transmises:

1° les passagers qui envisagent d'entrer ou sont entrés sur le territoire par les frontières extérieures de la Belgique;

2° les passagers qui envisagent de quitter ou ont quitté le territoire par les frontières extérieures de la Belgique;

3° les passagers qui envisagent de passer par, se trouvent ou sont passés par une zone internationale de transit situé en Belgique.

§ 3. Les données de passagers visées au § 2 sont transmises aux services de police chargés du contrôle aux frontières extérieures de la Belgique immédiatement après leur enregistrement dans la banque de données de passagers. Ceux-ci conservent ces données dans un fichier temporaire et les détruisent dans les vingt-quatre heures qui suivent la transmission.

§ 4. Lorsqu'il en a besoin pour l'exercice de ses missions légales, les données de passagers visées au paragraphe deux sont transmises à l'Office des étrangers immédiatement après leur enregistrement dans la banque de données de passagers. Celui-ci conserve ces données dans un fichier temporaire et les détruit dans les vingt-quatre heures qui suivent la transmission.

Si à l'expiration de ce délai, l'accès aux données des passagers visées à l'article 29, § 2, est nécessaire dans le cadre de l'exercice de ses missions légales, l'Office des étrangers adresse une requête dûment motivée à l'UIP.

De Dienst Vreemdelingezaken stuurt maandelijks een verslag naar de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer betreffende de toepassing van het tweede lid.

De Koning bepaalt bij een in Ministerraad overleg besluit en na advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, de toegangsvoorraarden bedoeld in het tweede lid.

Art. 30

§ 1. De technische beveiligings- en toegangsregels, alsook de modaliteiten voor de doorgifte van de passagiersgegevens aan de politiediensten belast met de grenscontroles en aan de Dienst Vreemdelingenzaken, worden gepreciseerd in een protocol dat afgesloten wordt, in overleg met de functionaris voor de gegevensbescherming en na advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, tussen, enerzijds, de leidend ambtenaar van de PIE en, anderzijds, de Commissaris-generaal van de Federale Politie en de leidend ambtenaar van de Dienst Vreemdelingenzaken.

§ 2. Deze nadere regels hebben tenminste betrekking op:

1° de behoefté van de Dienst Vreemdelingenzaken om op de hoogte te zijn van de gegevens;

2° de categorieën van personeelsleden die op basis van de uitvoering van hun opdrachten over een rechtstreekse toegang beschikken tot de doorgestuurde gegevens;

3° de verplichting voor alle personen die rechtstreeks of onrechtstreeks kennis nemen van de passagiersgegevens om het beroepsgeheim te respecteren;

4° de veiligheidsmaatregelen in verband met hun doorgifte.

Art. 31

De vervoerders en de reisoperatoren, zijn ertoe gehouden om alle passagiersgegevens, zoals bedoeld in artikel 9, § 2, die ze overeenkomstig artikel 6 doorsturen, binnen de 24 uur na het einde van het vervoer, geviseerd door artikel 7, § 3 t.e.m. 6, te vernietigen.

L'Office des étrangers transmet mensuellement un rapport à la Commission pour la protection de la vie privée concernant l'application de l'alinéa deux.

Le Roi détermine par arrêté délibéré en Conseil des ministres et après avis de la Commission pour la protection de la vie privée les conditions d'accès visées à l'alinéa deux.

Art. 30

§ 1^{er}. Les modalités techniques de sécurisation et d'accès, ainsi que les modalités de transmission des données des passagers aux services de police chargés du contrôle aux frontières et à l'Office des étrangers sont précisées dans un protocole conclu en concertation avec le délégué à la protection des données et après avis de la Commission pour la protection de la vie privée entre le fonctionnaire dirigeant de l'UIP, d'une part, et le Commissaire général de la police fédérale et le fonctionnaire dirigeant de l'Office des étrangers, chacun en ce qui le concerne, d'autre part.

§ 2. Ces modalités portent au moins sur:

1° le besoin d'en connaître de l'Office des étrangers;

2° les catégories des membres du personnel qui sur la base de l'exécution de leurs missions disposent d'un accès direct aux données transmises;

3° l'obligation du respect du secret professionnel par toutes les personnes qui prennent directement ou indirectement connaissance des données de passagers;

4° les mesures de sécurité en relation avec leur transmission.

Art. 31

Dans les 24 heures après la fin du transport, visé par l'article 7, § 3 jusqu' au § 6, les transporteurs et les opérateurs de voyage sont tenus à détruire tous les données de passagers, comme prévus dans l'article 9, § 2, qu'ils transfèrent selon l'article 6.

HOOFDSTUK 12

De internationale uitwisseling van gegevens

Art. 32

De uitwisseling van passagiersgegevens en van het resultaat van de verwerking van de passagiersgegevens gebeurt overeenkomstig de wettelijke bepalingen of rechtsinstrumenten met betrekking tot de internationale samenwerking waardoor België gebonden is en die het versturen van het resultaat van de verwerking van de passagiersgegevens door de bevoegde diensten naar andere overheden en diensten, toelaten of verplichten.

Art. 33

Onverminderd de rechtsinstrumenten met betrekking tot de internationale samenwerking waardoor België gebonden is, gebeurt de uitwisseling van passagiersgegevens en van het resultaat van de verwerking van de passagiersgegevens overeenkomstig de in artikel 8 beoogde doeleinden en de artikelen 21 en 22 van de wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

Art. 34

De nodige garanties voor de gegevensbescherming alsook de modaliteiten voor de uitwisseling van de informatie bepaald in dit hoofdstuk zullen het voorwerp uitmaken van een protocolakkoord dat wordt afgesloten met elk van de instanties waarvan de gegevens kunnen worden uitgewisseld. Deze protocolakkoorden moeten telkens de goedkeuring van de leidend ambtenaar van de PIE en van de functionaris voor de gegevensbescherming krijgen.

Art. 35

Telkens wanneer de PIE krachtens dit hoofdstuk passagiersgegevens doorstuurt, wordt de functionaris voor de gegevensbescherming daarvan op de hoogte gebracht.

CHAPITRE 12

L'échange international des données

Art. 32

L'échange des données passagers et du résultat du traitement des données des passagers s'effectue conformément aux dispositions légales ou aux instruments de droit liant la Belgique en matière de coopération internationale permettant ou imposant la transmission du résultat du traitement des données des passagers, par les services compétents à d'autres autorités et services.

Art. 33

Sans préjudice des instruments de droit liant la Belgique en matière de coopération internationale, l'échange des données des passagers et du résultat du traitement des données des passagers s'effectue conformément aux finalités visée à l'article 8 et aux articles 21 et 22 de la loi sur la protection de la vie privée.

Art. 34

Les garanties nécessaires à la protection des données ainsi que les modalités relatives à l'échange des informations définies dans le présent chapitre feront l'objet d'un protocole d'accord conclu avec chacune des instances dont les données peuvent être échangées. Ces protocoles d'accord doivent chaque fois obtenir l'aval du fonctionnaire dirigeant de l'UIP et du délégué à la protection des données.

Art. 35

Chaque fois que l'UIP transfère des données passagers en vertu du présent chapitre, le délégué à la protection des données en est informé.

Afdeling 1

De uitwisseling van gegevens tussen lidstaten

Art. 36

§ 1. Wanneer een persoon wordt geïdentificeerd overeenkomstig de verwerking van de passagiersgegevens bedoeld in artikel 24, deelt de PIE alle relevante en noodzakelijke gegevens of het resultaat van de verwerking van deze gegevens mee aan de andere betrokken PIE's.

§ 2. De doorgifte van deze gegevens wordt verzekerd volgens de voorwaarden bepaald in het protocolakkoord bedoeld in artikel 34.

Art. 37

§ 1. De PIE stuurt zo snel mogelijk aan de PIE van de lidstaat die erom vraagt, de passagiersgegevens door die in haar databank worden bewaard en die nog niet werden gedepersonaliseerd door afscherming, overeenkomstig artikel 19, evenals, indien nodig, het resultaat van de verwerking van deze gegevens, indien die reeds werd uitgevoerd overeenkomstig artikel 24.

§ 2. De aanvraag moet door de verzoekende PIE worden gemotiveerd door het feit dat het noodzakelijk is om deze gegevens in een precies geval te verkrijgen met het oog op het voorkomen, opsporen, onderzoeken en vervolgen van terroristische misdrijven of ernstige criminaliteit.

§ 3. Wanneer de gegevens werden gedepersonaliseerd overeenkomstig artikel 19, stuurt de PIE alle passagiersgegevens slechts door onder de in artikel 27 bepaalde voorwaarden en met akkoord van de betrokken diensten.

Art. 38

De PIE kan een aanvraag tot overdracht van passagiersgegevens of het resultaat van de verwerking van deze gegevens richten tot een PIE van een lidstaat. De PIE bewaart de desgevallend verkregen gegevens, overeenkomstig de bepalingen van deze wet.

Art. 39

Binnen de doelen bepaald in artikel 8, kan de PIE, op verzoek van de PIE van een andere lidstaat, in

Section 1^{re}

L'échange de données entre les États membres de l'Union européenne

Art. 36

§ 1^{er}. Lorsqu'une personne est identifiée conformément au traitement des données passagers visées à l'article 24, l'UIP communique aux autres UIP concernées toutes les données pertinentes et nécessaires ou le résultat du traitement de ces données.

§ 2. La transmission de ces données est assurée selon les conditions fixées dans le protocole d'accord visé à l'article 34.

Art. 37

§ 1^{er}. L'UIP transmet, le plus rapidement possible , à l'UIP de l'État membre qui lui en fait la demande, les données des passagers conservées dans sa banque de données et qui n'ont pas encore été dépersonnalisées par masquage, conformément à l'article 19 ainsi que, si nécessaire le résultat du traitement de ces données, s'il a déjà été réalisé conformément à l'article 24.

§ 2. La demande doit être motivée par l'UIP requérante par la nécessité d'obtenir ces données dans un cas précis de prévention, détection d'infractions terroriste ou de formes graves de criminalité ou d'enquête et de poursuites en la matière.

§ 3. Lorsque les données ont été dépersonnalisées conformément à l'article 19, l'UIP ne transmet l'intégralité des données des passagers que selon les conditions prévues par l'article 27 et avec l'accord du service concerné.

Art. 38

L'UIP peut introduire une demande auprès de l'UIP d'un État membre visant le transfert de données des passagers ou le résultat du traitement de ces données. L'UIP conserve les données reçues le cas échéant, conformément aux dispositions de la présente loi.

Art. 39

Aux fins prévues à l'article 8, l'UIP peut, à la demande de l'UIP d'un autre État membre, à titre exceptionnel,

uitzonderlijke gevallen, waarin toegang tot de PNR-gegevens noodzakelijk is om te kunnen reageren op een specifieke of een concrete dreiging in verband met terroristische misdrijven of ernstige criminaliteit, zoals bepaald in art. 3, 9° van de Richtlijn 2016/681/EU, gegevens opvragen bij een vervoerder of een reisoperator. De PIE kan onder dezelfde voorwaarden een dergelijke aanvraag richten aan de PIE van een andere lidstaat.

Afdeling 2

De toegangsvoorraadden van Europol tot de passagiersgegevens

Art. 40

§ 1. Binnen de grenzen van zijn bevoegdheden en met het oog op de uitvoering van zijn opdrachten heeft Europol het recht om de PIE te verzoeken hem passagiersgegevens of het resultaat van de verwerking van deze gegevens mee te delen.

§ 2. Europol kan, via de nationale Europol-eenheid, per geval, bij de PIE een afdoend gemotiveerd elektronisch verzoek om doorgifte van precieze passagiersgegevens of van verwerkingsresultaten van precieze passagiersgegevens indienen:

- wanneer dit strikt noodzakelijk is ter ondersteuning of versterking van de acties van de lidstaten die gericht zijn op het voorkomen, opsporen of onderzoeken van een specifiek terroristisch misdrijf of een specifieke vorm van ernstige criminaliteit,

- voor zover de maatregel of het genoemd misdrijf onder de bevoegdheid van Europol valt.

§ 3. Het gemotiveerde verzoek bevat de gegronde redenen op basis waarvan Europol van oordeel is dat de doorgifte van de passagiersgegevens of van de verwerkingsresultaten van de passagiersgegevens aanzienlijk zal bijdragen tot het voorkomen, opsporen of onderzoeken van het misdrijf in kwestie.

Afdeling 3

De doorgifte van gegevens aan derde landen

Art. 41

De PIE kan de passagiersgegevens en de verwerkingsresultaten van deze gegevens die ze bewaart,

lorsque l'accès à des données des passagers (PNR) est nécessaire pour répondre à une menace précise et réelle liée à des infractions terroristes ou à des formes graves de criminalité, qui sont définies à l'article 3, 9° de la directive 2016/681/EU, requérir des informations auprès d'un transporteur ou un opérateur de voyages. Dans les mêmes conditions, l'UIP peut adresser une telle demande à l'UIP d'un autre État membre.

Section 2

Conditions d'accès aux données des passagers par Europol

Art. 40

§ 1^{er}. Dans les limites de ses compétences et pour l'accomplissement de ses missions, Europol est habilité à demander à l'UIP de lui communiquer des données des passagers ou le résultat du traitement de ces données.

§ 2. Europol peut présenter à l'UIP par l'intermédiaire de l'unité nationale Europol, au cas par cas, une demande électronique dûment motivée de transmission de données des passagers précises ou des résultats du traitement de données des passagers précises:

- lorsque cela est strictement nécessaire au soutien et au renforcement de l'action des États membres en vue de prévenir ou de détecter une infraction terroriste spécifique ou une forme grave de criminalité spécifique, ou de mener des enquêtes en la matière,

- dans la mesure où ladite infraction relève de la compétence d'Europol.

§ 3. La demande motivée établit les motifs raisonnables sur lesquels s'appuie Europol pour estimer que la transmission des données des passagers ou des résultats du traitement des données des passagers contribuera de manière substantielle à la prévention ou à la détection de l'infraction concernée, ou à des enquêtes en la matière.

Section 3

Le transfert de données vers des États non-membres de l'Union européenne

Art. 41

L'UIP peut, au cas par cas, transférer à un pays tiers des données des passagers et les résultats du

geval per geval, doorgeven aan een derde land, onder de volgende voorwaarden:

1. dit is noodzakelijk in het kader van de in artikel 8 vermelde doelen;
2. met de voorafgaande toestemming van de PIE van de lidstaat waarvan de gegevens werden verkregen, wanneer de gegevens werden verkregen overeenkomstig artikel 38;
3. er is aan dezelfde voorwaarden voldaan als die bepaald in artikel 37.

Art. 42

§ 1. De doorgiften van passagiersgegevens zonder voorafgaande toestemming van de PIE van de lidstaat waarvan de gegevens werden verkregen, zijn enkel in uitzonderlijke gevallen toegestaan indien aan alle andere voorwaarden voldaan is:

1. deze doorgiften van essentieel belang zijn om te kunnen reageren op een specifiek en daadwerkelijk gevaar in verband met een terroristisch misdrijf of een ernstige vorm van criminaliteit in een lidstaat of een derde land,
2. en de voorafgaande toestemming niet tijdig kan worden verkregen.

§ 2. De PIE van de lidstaat die haar toestemming niet tijdig kon geven, wordt onmiddellijk op de hoogte gebracht.

§ 3. De doorgifte wordt naar behoren geregistreerd en onderworpen aan een controle achteraf.

Art. 43

De PIE kan passagiersgegevens en de verwerkingsresultaten van deze gegevens slechts doorgeven aan een derde land na de verzekering te hebben gekregen dat de bestemming van plan is om deze gegevens te gebruiken onder de voorwaarden van deze wet en dat de bestemming van plan is om deze gegevens te gebruiken met inachtname van de genoemde bepalingen en garanties en met inachtname van het protocolakkoord vermeld in artikel 34 van deze wet;

traitement de ces données qu'elle conserve, selon les conditions suivantes:

1. cela est nécessaire dans le cadre des finalités mentionnées dans l'article 8;
2. avec accord préalable de l'UIP de l'État membre dont les données ont été obtenues, lorsque les données ont été reçues conformément à l'article 38;
3. les mêmes conditions que celles prévues à l'article 37 sont remplies.

Art. 42

§ 1^{er}. Le transferts de données des passagers sans accord préalable de l'UIP de l'État membre dont les données ont été obtenues ne sont autorisés que dans des circonstances exceptionnelles et seulement si toutes les autres conditions sont satisfaites:

1. ces transferts sont essentiels pour répondre à une menace précise et réelle liée à une infraction terroriste ou à une forme grave de criminalité dans un État membre ou un pays tiers,
2. et l'accord préalable ne peut pas être obtenu en temps utile.

§ 2. L'UIP de l'État membre, qui n'a pu donner son accord en temps utile, est informée sans retard.

§ 3. Le transfert est dument enregistré et soumis à une vérification ex post.

Art. 43

L'UIP ne peut transférer à un pays tiers des données passagers et les résultats du traitement de ces données, qu'après avoir obtenu l'assurance que l'intention du destinataire est d'utiliser ces données dans des conditions compatibles avec la présente loi, et après avoir obtenu l'assurance que l'intention du destinataire est d'utiliser ces données dans le respect desdites dispositions et garanties et en respectant le protocole d'accord comme mentionné dans l'article 34 de la présente loi;

HOOFDSTUK 13

De functionaris voor de gegevensbescherming

Art. 44

§ 1. De PIE wijst een functionaris voor de gegevensbescherming aan binnen de Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken.

§ 2. Deze is met name belast met de volgende taken:

1. het toezicht op de verwerking van de passagiersgegevens en de toepassing van de gestelde waarborgen;

2. het verstrekken van deskundige adviezen inzake de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, de beveiliging van persoonsgegevens en informatie, en inzake de verwerking ervan;

3. het uitwerken, in samenwerking met de leidend ambtenaar en de bevoegde diensten, van de protocolakoorden voorzien in de artikelen 17, 30 en 34;

4. het informeren en adviseren van de leidend ambtenaar en de medewerkers die persoonsgegevens behandelen over hun verplichtingen binnen het kader van deze wet en binnen het algemeen kader van de bescherming van de gegevens en de privacy;

5. het opstellen, toepassen, bijwerken en controleren van een beleid inzake de beveiliging en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer;

6. het vormen van een contactpunt voor de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer;

7. de uitvoering van de andere opdrachten met betrekking tot de bescherming van de persoonlijke levenssfeer en de beveiliging, die door de Koning worden bepaald na advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer;

8. het vormen van een contactpunt voor de betrokkenen wiens passagiersgegevens worden verwerkt overeenkomstig deze wet.

9. de betrokken personen informeren, alsook de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, in geval inbreuken op de gegevensbescherming werden vastgesteld.

§ 3. De functionaris voor de gegevensbescherming voert zijn opdrachten volledig onafhankelijk uit en brengt

CHAPITRE 13

Le délégué à la protection des données

Art. 44

§ 1^{er}. L'UIP désigne un délégué à la protection des données au sein du Service Public Fédéral Intérieur.

§ 2. Celui-ci est notamment chargé des tâches suivantes:

1. le contrôle du traitement des données des passagers et l'application des garanties prévues;

2. la fourniture d'avis qualifiés en matière de protection de la vie privée et de sécurisation des données à caractère personnel et informations et de leur traitement;

3. l'élaboration, avec le fonctionnaire dirigeant et les services compétents, des protocoles d'accord prévus aux articles 17, 30 et 34;

4. l'information et la fourniture d'avis au fonctionnaire dirigeant et aux collaborateurs traitant des données personnelles sur les obligations auxquelles ils sont soumis dans le cadre de la présente loi et dans le cadre général de la protection des données et de la vie privée;

5. l'établissement, la mise en œuvre, la mise à jour et le contrôle d'une politique de sécurisation et de protection de la vie privée;

6. la création d'un point de contact pour la Commission de la protection de la vie privée;

7. l'exécution des autres missions relatives à la protection de la vie privée et à la sécurisation qui sont déterminées par le Roi après avis de la Commission de la protection de la vie privée;

8. la création d'un point de contact pour les personnes concernées dont les données des passagers sont traitées conformément à la présente loi;

9. Informer les personnes concernées ainsi que la Commission de la protection de la vie privée en cas d'atteinte à la protection des données a été constatée.

§ 3. Le délégué à la protection des données effectue ses missions en toute indépendance et fait directement

rechtstreeks verslag uit aan de leidend ambtenaar van de PIE en aan de minister van Binnenlandse Zaken.

§ 4. De Koning bepaalt, na advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, de nadere regels volgens dewelke de functionaris voor de gegevensbescherming zijn opdrachten uitvoert.

HOOFDSTUK 14

Sancties

Afdeling 1

De vervoerders en reisoperatoren

Art. 45

§ 1. Wordt gestraft met een geldboete van maximum 50 000 euro per inbreuk, het niet nakomen door een vervoerder of een reisoperator van de verplichtingen bepaald in de artikelen 4 en 6. Wordt gestraft met een geldboete van maximum 75 000 euro per inbreuk, recidive binnen de twee jaar voor al dan niet gelijkaardige tekortkomingen.

§ 2. Wordt gestraft met een geldboete van maximum 50 000 euro per inbreuk, het niet nakomen door een vervoerder of een reisoperator van de verplichting bepaald in artikel 5. Wordt gestraft met een geldboete van maximum 75 000 euro per inbreuk, recidive binnen de twee jaar voor al dan niet gelijkaardige tekortkomingen.

§ 3. De niet-nakoming wordt vastgesteld bij proces-verbaal, opgesteld door de leidend ambtenaar van de PIE.

Een kopie van het proces-verbaal wordt ter kennis gebracht van de vervoerder of reisoperator die de overtreding heeft begaan. Deze kan zijn bemerkingen schriftelijk ter kennis te brengen van de leidend ambtenaar binnen de maand na de kennisgeving.

§ 4. Na het verstrijken van de in § 3 bedoelde termijn, stuurt de minister van Binnenlandse Zaken, na advies van de leidend ambtenaar van de PIE, het volledige dossier door naar de minister die bevoegd is voor de vervoerder of reisoperator.

§ 5. De bevoegde minister stelt de overtreder in kennis van zijn beslissing om geen gevolg te geven aan de overtreding of om een sanctie op te leggen. Binnen

rapport au fonctionnaire dirigeant de l'UIP et au ministre de l'Intérieur.

§ 4. Le Roi détermine, après avis de la Commission de la protection de la vie privée, les modalités selon lesquelles le délégué à la protection des données exécute ses missions.

CHAPITRE 14

Sanctions

Section 1^{re}

Les transporteurs et opérateurs de voyage

Art. 45

§ 1^{re}. Est sanctionné d'une amende d'un montant maximum de 50 000 euros pour chaque infraction le fait pour un transporteur ou un opérateur de voyage de méconnaître les obligations fixées aux articles 4 et 6. Est sanctionné d'une amende d'un montant maximum de 75 000 euros pour chaque infraction, la récidive dans les deux ans pour des manquements similaires ou non.

§ 2. Est sanctionné d'une amende d'un montant maximum de 50 000 euros pour chaque infraction le fait pour un transporteur ou un opérateur de voyage de méconnaître l'obligation fixée à l'article 5. Est sanctionné d'une amende d'un montant maximum de 75 000 euros pour chaque infraction, la récidive dans les deux ans pour des manquements similaires ou non.

§ 3. Le manquement est constaté par un procès-verbal établi par le fonctionnaire dirigeant de l'UIP.

Copie du procès-verbal est notifiée au transporteur ou opérateur de voyage contrevenant. Celui-ci peut présenter ses observations écrites auprès du fonctionnaire dirigeant dans un délai d'un mois à dater de la notification.

§ 4. Le délai visé au § 3 écoulé, le ministre de l'Intérieur transmet, après avis du fonctionnaire dirigeant de l'UIP, l'ensemble du dossier au ministre compétent pour le transporteur ou opérateur de voyage.

§ 5. Le ministre compétent notifie au contrevenant sa décision de classement sans suite ou un projet de sanction. Dans le mois de la notification du projet de

de maand te rekenen vanaf de kennisgeving van deze beslissing, kan de overtreder zijn schriftelijke bemerkingen indienen.

§ 6. Na het verstrijken van deze termijn, neemt de bevoegde minister zijn beslissing en maakt deze over aan de minister van Binnenlandse Zaken.

Art. 46

Een beroep met volle rechtsmacht in de zin van artikel 16, eerste lid, 8°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State van 12 januari 1973, staat open tegen deze beslissing.

Art. 47

Er kan geen sanctie worden opgelegd voor feiten die zich voordeden meer dan een jaar vóór het opstellen van het proces-verbaal bedoeld in artikel 45, § 3.

Afdeling 2

De leden van de P.I.E

Art. 48

Eenieder die zijn medewerking verleent aan de toepassing van deze wet, is verplicht de geheimen te bewaren die hem zijn toevertrouwd in het kader van de uitvoering van zijn opdracht of zijn medewerking, zelfs na het staken van zijn activiteiten.

Onverminderd artikel 458 van het Strafwetboek wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot één jaar en met geldboete van honderd euro tot vierduizend euro of met één van deze straffen alleen, de persoon die de geheimen onthult in overtreding van het eerste lid.

De bepalingen van Boek 1 van het Strafwetboek, zonder uitzondering van Hoofdstuk VII en artikel 85, zijn van toepassing op dit misdrijf.

Art. 49

Iedere persoon die willens en wetens informatie, gegevens en inlichtingen achterhoudt waardoor de in artikel 8 bepaalde doelen worden verhinderd, wordt gestraft met een gevangenisstraf van één maand tot zes maanden en met een geldboete van zesentwintig euro tot vijfhonderd euro of met één van deze straffen alleen.

sanction, le contrevenant peut présenter ses observations écrites.

§ 6. Passé ce délai, le ministre compétent rend sa décision et la transmet au ministre de l'Intérieur.

Art. 46

Un recours de pleine juridiction au sens de l'article 16, alinéa 1^{er}, 8^o, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, avec effet suspensif, est ouvert contre cette décision.

Art. 47

Aucune sanction ne peut être infligée à raison de faits remontant à plus d'un an à dater de l'établissement du procès-verbal visé à l'article 45, § 3.

Section 2

Les membres de l'UIP

Art. 48

Toute personne qui apporte son concours à l'application de la présente loi est tenue aux secrets qui lui auront été confiés dans le cadre de l'exercice de sa mission ou de sa collaboration, même lorsqu'elle a cessé ses activités.

Sans préjudice de l'article 458 du Code pénal, sera punie d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de cent euros à quatre mille euros ou d'une seule de ces peines seulement, la personne qui aura révélé les secrets en violation de l'alinéa 1^{er}.

Les dispositions du Livre 1^{er} du Code pénal, sans exception du Chapitre VII et de l'article 85, sont applicables à cette infraction.

Art. 49

Toute personne qui, retient sciemment et volontairement des informations, données et renseignements faisant obstacle aux finalités prévues à l'article 8, sera punie d'un emprisonnement d'un mois à six mois et d'une amende de vingt-six euros à cinq cents euros ou d'une de ces peines seulement.

De bepalingen van Boek 1 van het Strafwetboek, zonder uitzondering van Hoofdstuk VII en artikel 85, zijn van toepassing op dit misdrijf.

HOOFDSTUK 15

Wijzigingsbepalingen

Afdeling 1

Wijziging van het Wetboek van Strafvordering

Art. 50

In het Wetboek van Strafvordering wordt een nieuw artikel 46*septies* ingevoegd, luidend als volgt:

“Artikel 46*septies*. Bij het opsporen van de misdaden en wanbedrijven zoals geviseerd in artikel 8, § 1, 1°, 2° en 5°, van de wet van ... 2016 betreffende de verwerking van passagiersgegevens, kan de procureur des Konings, bij een schriftelijke en met redenen omklede beslissing, de officier van gerechtelijke politie opdragen om de PIE te vorderen tot het meedelen van de passagiersgegevens overeenkomstig artikel 27 van de wet van ... 2016 betreffende de verwerking van passagiersgegevens.

De motivering weerspiegelt de proportionaliteit met inachtneming van de persoonlijke levenssfeer en de subsidiariteit ten opzichte van elke andere onderzoeksdaad.

De maatregel kan betrekking hebben op een geheel van gegevens die betrekking hebben op een specifiek onderzoek. In dit geval preciseert de procureur des Konings de duur gedurende dewelke de maatregel van toepassing zal kunnen zijn. Deze duur kan niet langer zijn dan een maand, te rekenen vanaf de beslissing, onverminderd een hernieuwing.

In geval van uiterst dringende noodzakelijkheid kan iedere officier van gerechtelijke politie, na mondelinge en voorafgaande instemming van de procureur des Konings, en bij een gemotiveerde en schriftelijke beslissing, de leidend ambtenaar van de PIE vorderen tot het meedelen van de passagiersgegevens. De officier van de gerechtelijke politie deelt deze gemotiveerde en schriftelijke beslissing en de verkregen informatie binnen vierentwintig uren mee aan de procureur des Konings en motiveert tevens de uiterst dringende noodzakelijkheid.”

Les dispositions du Livre 1^{er} du Code pénal, sans exception du Chapitre VII et de l'article 85, sont applicables à cette infraction.

CHAPITRE 15

Dispositions modificatives

Section 1^{re}

Modifications du Code d'instruction criminelle

Art. 50

Dans le Code d'instruction criminelle, il est inséré un nouvel article 46*septies* rédigé comme suit:

“Article 46*septies*. En recherchant les crimes et délits tels que visés à l'article 8, § 1^{er}, 1°, 2° et 5°, de la loi du ... 2016 relative au traitement des données des passagers, le procureur du Roi peut, par une décision écrite et motivée, charger l'officier de police judiciaire de requérir l'UIP afin de communiquer les données des passagers conformément à l'article 27 de la loi du ... 2016 relative au traitement des données des passagers.

La motivation reflète le caractère proportionnel eu égard au respect de la vie privée et subsidiaire à tout autre devoir d'enquête.

La mesure peut porter sur un ensemble de données relatives à une enquête spécifique. Dans ce cas, le procureur du Roi précise la durée durant laquelle la mesure pourra s'appliquer, cette durée ne pouvant excéder un mois à dater de la décision, sans préjudice de renouvellement.

En cas d'extrême urgence, chaque officier de police judiciaire peut, avec l'accord oral et préalable du procureur du Roi, et par une décision motivée et écrite requérir du fonctionnaire dirigeant de l'UIP la communication des données des passagers. L'officier de police judiciaire communique cette décision motivée et écrite ainsi que les informations recueillies dans les vingt-quatre heures au procureur du Roi et motive par ailleurs l'extrême urgence.”

Afdeling 2

Wijziging van de Wet van 30 november 1998 houdende regeling van de inlichtingen- en veiligheidsdienst

Art. 51

In de organieke wet van 30 november 1998 houdende regeling van de inlichtingen- en veiligheidsdienst, in de onderafdeling 2 van de eerste afdeling van hoofdstuk III, "Gewone methoden voor het verzamelen van gegevens", wordt het artikel 16/3, ingevoegd, luidende:

"Art. 16/3. § 1. De inlichtingen- en veiligheidsdiensten kunnen, in het belang van de uitoefening van hun opdrachten, mits afdoende motivering, beslissen om toegang te hebben tot de passagiersgegevens, zoals voorzien wordt in artikel 27 van de wet van ... 2016 betreffende de verwerking van passagiersgegevens.

§ 2. De in § 1 bedoelde beslissing die betrekking heeft op de in artikel 27 van de wet van ... 2016 betreffende de verwerking van passagiersgegevens bedoelde toegang, wordt door een diensthoofd genomen en schriftelijk overgemaakt aan de Passagiersinformatie eenheid. De beslissing wordt met de motivering van deze beslissing aan het Vaste Comité I betekend.

Het Vaste Comité I verbiedt de inlichtingen- en veiligheidsdiensten om gebruik te maken van de gegevens die verzameld werden in omstandigheden die niet aan de wettelijke voorwaarden voldoen.

De beslissing kan betrekking hebben op een geheel van gegevens die betrekking hebben op een specifiek inlichtingenonderzoek. In dit geval wordt de lijst van de raadplegingen van de passagiersgegevens een keer per maand aan het Vaste Comité I doorgegeven."

HOOFDSTUK 16**Slotbepalingen****Art. 52**

§ 1. De wet wordt aan een evaluatie onderworpen drie jaar na de inwerkingtreding ervan.

§ 2. De leidend ambtenaar van de PIE stuurt de minister van Binnenlandse Zaken jaarlijks, op de door hem bepaalde datum, een activiteitenverslag waarvan hij de inhoud bepaalt. De minister van Binnenlandse Zaken brengt jaarlijks aan de Kamer van volksvertegenwoordigers schriftelijk verslag uit over de toepassing van deze wet.

Section 2

Modification de la loi organique du 30 novembre 1998 des services de renseignement et de sécurité

Art. 51

Dans la loi du 30 novembre 1998 organique des services de renseignement et de sécurité, à la Sous-section 2 de la section 1^{re} du chapitre III, "des méthodes ordinaires de recueil des données", l'article 16/3 suivant est inséré:

"Art. 16/3. § 1^{er}. Les services de renseignement et de sécurité peuvent, dans l'intérêt de l'exercice de leurs missions, décider de façon dûment motivée d'accéder aux données des passagers tel que prévu à l'article à l'article 27 de la loi du ... 2016 relative au traitement des données des passagers.

§ 2. La décision visée au § 1^{er}, et qui porte sur l'accès visé à l'article 27 de la loi du ... 2016 relative au traitement des données des passagers est prise par le dirigeant du service et communiquée par écrit à l'Unité d'information passagers. La décision est notifiée au Comité permanent R avec la motivation de celle-ci.

Le Comité permanent R interdit aux services de renseignement et de sécurité d'exploiter les données recueillies dans les conditions qui ne respectent pas les conditions légales.

La décision peut porter sur un ensemble de données relatives à une enquête de renseignement spécifique. Dans ce cas, la liste des interrogations des données des passagers est communiquée une fois par mois au Comité permanent R."

CHAPITRE 16**Dispositions finales****Art. 52**

§ 1^{er}. La loi est soumise à évaluation trois ans après son entrée en vigueur.

§ 2. Le fonctionnaire dirigeant de l'UIP envoie annuellement au ministre de l'Intérieur, à la date qu'il détermine, un rapport d'activités dont il arrête la teneur. Le ministre de l'Intérieur fait annuellement rapport par écrit à la Chambre des représentants, au sujet de l'application de la présente loi.

Art. 53

Artikel 32, vierde lid van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, wordt opgeheven.

Art. 54

De Koning bepaalt bij een in Ministerraad overlegd besluit, per vervoersector en voor de reisoperatoren, de datum van inwerkingtreding van deze wet.

Art. 55**Art. 53**

L'article 32, alinéa 4, de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne est abrogé.

Art. 54

Le Roi détermine par arrêté délibéré en Conseil des ministres, par secteur de transport et pour les opérateurs de voyage, la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 55

De Koning bepaalt de inwerkingtreding van het artikel 53.

Brussel, 3 oktober 2016

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken,

Jan JAMBON

De minister van Werk, Economie en Consumenten,

Kris PEETERS

De minister van Justitie,

Koen GEENS

De minister van Financiën,

Johan VAN OVERTVELDT

*De minister van Defensie belast
met Ambtenarenzaken,*

Steven VANDEPUT

De minister van Mobiliteit,

François BELLOT

De staatssecretaris voor Asiel en Migratie,

Theo FRANCKEN

De staatssecretaris voor de Noordzee,

Philippe DE BACKER

Le Roi détermine l'entrée en vigueur de l'article 53.

Bruxelles, le 3 octobre 2016

PHILIPPE

PAR LE ROI:

Le ministre de la Sécurité et de l'Intérieur,

Jan JAMBON

*Le ministre et ministre de l'Emploi, de
l'Economie et des Consommateurs,*

Kris PEETERS

Le ministre de la Justice,

Koen GEENS

Le ministre des Finances,

Johan VAN OVERTVELDT

*Le ministre de la Défense, chargé
de la Fonction publique,*

Steven VANDEPUT

Le ministre de la Mobilité,

François BELLOT

Le secrétaire d'État à l'Asile et la Migration,

Theo FRANCKEN

Le secrétaire d'État à la Mer du Nord,

Philippe DE BACKER

BIJLAGEN

ANNEXES

WETBOEK VAN STRAFVORDERING

<u>BASISTEKST</u>	<u>BASISTEKST AANGEPAST AAN HET ONTWERP</u>
	<p>ARTIKEL 46SEPTIES (NIEUW):</p> <p>“Bij het opsporen van de misdaden en wanbedrijven zoals geviseerd in artikel 8, §1, 1°, 2° en 5°, van de wet van ... 2016 betreffende de verwerking van passagiersgegevens, kan de procureur des Konings, bij een schriftelijke en met redenen omklede beslissing, de officier van gerechtelijke politie opdragen om de P.I.E. te vorderen tot het meedelen van de passagiersgegevens overeenkomstig artikel 27 van de wet van ... 2016 betreffende de verwerking van passagiersgegevens.</p> <p>De motivering weerspiegelt de proportionaliteit met inachtneming van de persoonlijke levenssfeer en de subsidiariteit ten opzichte van elke andere onderzoeksdaad.</p> <p>De maatregel kan betrekking hebben op een geheel van gegevens die betrekking hebben op een specifiek onderzoek. In dit geval preciseert de procureur des Konings de duur gedurende dewelke de maatregel van toepassing zal kunnen zijn. Deze duur kan niet langer zijn dan een maand, te rekenen vanaf de beslissing, onverminderd een hernieuwing.</p> <p>In geval van uiterst dringende noodzakelijkheid kan iedere officier van gerechtelijke politie, na mondelinge en voorafgaande instemming van de procureur des Konings, en bij een gemotiveerde en schriftelijke beslissing, de leidend ambtenaar van de P.I.E. vorderen tot het meedelen van de passagiersgegevens. De officier van de gerechtelijke politie deelt deze gemotiveerde en schriftelijke beslissing en de verkregen informatie binnen vierentwintig uren mee aan de procureur des Konings en motiveert tevens de uiterst dringende noodzakelijkheid”</p>
	2015 2016

**WET VAN 30 NOVEMBER 1998 HOUDENDE REGELING VAN DE
INLICHTINGEN- EN VEILIGHEIDSDIENST**

<u>BASISTEKST</u>	<u>BASISTEKST AANGEPAST AAN HET ONTWERP</u>
	<p>ARTIKEL 16/3 (NIEUW):</p> <p>§1. De inlichtingen- en veiligheidsdiensten kunnen, in het belang van de uitoefening van hun opdrachten, mits afdoende motivering, beslissen om toegang te hebben tot de passagiersgegevens, zoals voorzien wordt in artikel 27 van de wet van ... 2016 betreffende de verwerking van passagiersgegevens.</p> <p>§2. De in §1 bedoelde beslissing die betrekking heeft op de in artikel 27 van de wet van xx-xx-2016 betreffende de verwerking van passagiersgegevens bedoelde toegang, wordt door een diensthoofd genomen en schriftelijk overgemaakt aan de Passagiersinformatie eenheid. De beslissing wordt met de motivering van deze beslissing aan het Vaste Comité I betekend.</p> <p>Het Vaste Comité I verbiedt de inlichtingen- en veiligheidsdiensten om gebruik te maken van de gegevens die verzameld werden in omstandigheden die niet aan de wettelijke voorwaarden voldoen.</p> <p>De beslissing kan betrekking hebben op een geheel van gegevens die betrekking hebben op een specifiek inlichtingenonderzoek. In dit geval wordt de lijst van de raadplegingen van de passagiersgegevens een keer per maand aan het Vaste Comité I doorgegeven.</p>

**WET VAN 27 JUNI 1937 HOUDENDE HERZIENING VAN DE WET VAN 16
NOVEMBER 1919 BETREFFENDE DE REGELING DER LUCHTVAART**

<u>BASISTEKST</u>	<u>BASISTEKST AANGEPAST AAN HET ONTWERP</u>
ARTIKEL 32	ARTIKEL 32

Ingeval voor de misdrijven tegen de verordeningen van de Europese Gemeenschap

Ingeval voor de misdrijven tegen de verordeningen van de Europese Gemeenschap

<p>betreffende de burgerlijke luchtvaart en de bepalingen van de tenuitvoering van deze wet genomen koninklijke besluiten bij die wet geen bijzondere straf is voorzien, worden zij gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot één jaar en met geldboete van tweehonderd euro tot vier miljoen euro, of met een van die straffen alleen.</p> <p>De misdrijven tegen de reglementen uitgevaardigd door den Minister die met het bestuur van luchtvaart belast is, worden gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot één jaar en met een geldboete van tweehonderd euro tot één miljoen euro, of met een van die straffen alleen.</p> <p>De koninklijke of ministeriële besluiten waarbij, in buitengewone omstandigheden, het verkeer van luchtvaartuigen boven zekere gedeelten van het grondgebied voorlopig verboden wordt of alle andere dringende maatregelen met onmiddellijke uitwerking genomen worden, zullen de wijzen van bekendmaking, als radio of aanplakking op de luchtvaartterreinen, vermelden door middel van welke zij, wegens de hoogdringendheid, ter kennis van de belanghebbenden zullen gebracht worden.</p> <p>De misdrijven tegen de koninklijke of ministeriële besluiten begaan door vervoerders betreffende hun verplichtingen om passagiersgegevens door te geven, worden gestraft met een geldboete van zeshonderd euro tot één miljoen euro.</p>	<p>betreffende de burgerlijke luchtvaart en de bepalingen van de tenuitvoering van deze wet genomen koninklijke besluiten bij die wet geen bijzondere straf is voorzien, worden zij gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot één jaar en met geldboete van tweehonderd euro tot vier miljoen euro, of met een van die straffen alleen.</p> <p>De misdrijven tegen de reglementen uitgevaardigd door den Minister die met het bestuur van luchtvaart belast is, worden gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot één jaar en met een geldboete van tweehonderd euro tot één miljoen euro, of met een van die straffen alleen.</p> <p>De koninklijke of ministeriële besluiten waarbij, in buitengewone omstandigheden, het verkeer van luchtvaartuigen boven zekere gedeelten van het grondgebied voorlopig verboden wordt of alle andere dringende maatregelen met onmiddellijke uitwerking genomen worden, zullen de wijzen van bekendmaking, als radio of aanplakking op de luchtvaartterreinen, vermelden door middel van welke zij, wegens de hoogdringendheid, ter kennis van de belanghebbenden zullen gebracht worden.</p>
--	--

CODE D'INSTRUCTION CRIMINELLE

<u>TEXTE ACTUEL</u>	<u>TEXTE ADAPTE AU PROJET</u>
	<p><u>ARTICLE 46SEPTIES (NOUVEAU)</u></p> <p>En recherchant les crimes et délits tels que visés à l'article 8, §1, 1°, 2° et 5°, de la loi du ... 2016 relative au traitement des données des passagers, le procureur du Roi peut, par une décision écrite et motivée, charger l'officier de police judiciaire de requérir l'U.I.P afin de communiquer les données des passagers conformément à l'article 27 de la loi du ... 2016 relative au traitement des données des passagers.</p>

	<p>La motivation reflète le caractère proportionnel eu égard au respect de la vie privée et subsidiaire à tout autre devoir d'enquête.</p> <p>La mesure peut porter sur un ensemble de données relatives à une enquête spécifique. Dans ce cas, le procureur du Roi précise la durée durant laquelle la mesure pourra s'appliquer, cette durée ne pouvant excéder un mois à dater de la décision, sans préjudice de renouvellement.</p> <p>En cas d'extrême urgence, chaque officier de police judiciaire peut, avec l'accord oral et préalable du procureur du Roi, et par une décision motivée et écrite requérir du fonctionnaire dirigeant de l'U.I.P. la communication des données des passagers. L'officier de police judiciaire communique cette décision motivée et écrite ainsi que les informations recueillies dans les vingt-quatre heures au procureur du Roi et motive par ailleurs l'extrême urgence.</p>
--	--

LOI ORGANIQUE DU 30 NOVEMBRE DES SERVICES DES RENSEIGNEMENT ET DE SECURITE

<u>TEXTE ACTUEL</u>	<u>TEXTE ADAPTE AU PROJET</u>
	<p>ARTICLE 16/3 (NOUVEAU) :</p> <p>§1^{er}. Les services de renseignement et de sécurité peuvent, dans l'intérêt de l'exercice de leurs missions, décider de façon dûment motivée d'accéder aux données des passagers tel que prévu à l'article à l'article 27 de la loi du xx-xx-2016 relative au traitement des données des passagers.</p> <p>§2. La décision visée au §1^{er}, et qui porte sur l'accès visé à l'article 27 de la loi du xx-xx-2016 relative au traitement des données des passagers est prise par le dirigeant du service et communiquée par écrit à l'Unité d'information passagers. La décision est notifiée au Comité permanent R avec la motivation de celle-ci.</p> <p>Le Comité permanent R interdit aux services de renseignement et de sécurité d'exploiter les données recueillies dans les conditions qui ne</p>

	<p>respectent pas les conditions légales.</p> <p>La décision peut porter sur un ensemble de données relatives à une enquête de renseignement spécifique. Dans ce cas, la liste des interrogations des données des passagers est communiquée une fois par mois au Comité permanent R.</p>
--	--

**LOI DU 27 JUIN 1937 PORTANT REVISION DE LA LOI DU 16 NOVEMBRE 1919
RELATIVE A LA REGLEMENTATION DE LA NAVIGATION AERIENNE**

<u>TEXTE ACTUEL</u>	<u>TEXTE ADAPTE AU PROJET</u>
<p>ARTICLE 32</p> <p>Dans le cas où elles ne seraient pas punies d'une peine spéciale par la présente loi, les infractions aux règlements de la Communauté européenne relatifs à l'aviation civile et aux dispositions des arrêtés royaux pris en exécution de cette loi seront punies d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de deux cents euros à quatre millions d'euros ou d'une de ces peines seulement.</p> <p>Les infractions aux règlements édictés par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique seront punies d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de deux cents euros à un million d'euros ou d'une de ces peines seulement.</p> <p>Les arrêtés royaux ou ministériels qui, dans des circonstances exceptionnelles, interdiront provisoirement la circulation des aéronefs au-dessus de certaines zones du territoire ou prendront toutes autres mesures urgentes avec effet immédiat, détermineront les modes de publicité, tels la radiophonie ou l'affichage sur les aérodromes, par lesquels ils seront portés, en raison de l'urgence, à la connaissance des intéressés.</p> <p>Les infractions aux arrêtés royaux ou ministériels, commises par les transporteurs, concernant leurs obligations de communiquer les données relatives aux passagers sont punies d'une amende de six cents euros à un million d'euros.</p>	<p>ARTICLE 32</p> <p>Dans le cas où elles ne seraient pas punies d'une peine spéciale par la présente loi, les infractions aux règlements de la Communauté européenne relatifs à l'aviation civile et aux dispositions des arrêtés royaux pris en exécution de cette loi seront punies d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de deux cents euros à quatre millions d'euros ou d'une de ces peines seulement.</p> <p>Les infractions aux règlements édictés par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique seront punies d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de deux cents euros à un million d'euros ou d'une de ces peines seulement.</p> <p>Les arrêtés royaux ou ministériels qui, dans des circonstances exceptionnelles, interdiront provisoirement la circulation des aéronefs au-dessus de certaines zones du territoire ou prendront toutes autres mesures urgentes avec effet immédiat, détermineront les modes de publicité, tels la radiophonie ou l'affichage sur les aérodromes, par lesquels ils seront portés, en raison de l'urgence, à la connaissance des intéressés.</p>

CONCORDANTIETABEL

Algemene bemerking: Wanneer verwezen wordt naar de artikelen 3 §2, 6 §3, 14 §4, 29 §4 of 54 van het voorontwerp van wet, dienen de bepalingen van de Richtlijn in een later stadium nog via uitvoeringsbesluiten te worden omgezet.

Richtlijn 2016/681	Wet
Art. 1	Art. 3 Art. 8, §1
Art. 2	Art. 3 Art. 7, 3°, 4°, 5°, 6°
Art. 3, 1.	Art. 7, 1°
Art. 3, 2.	Art. 7, 3°
Art. 3, 3.	Art. 7, 3°
Art. 3, 4.	Art. 7, 10°
Art. 3, 5.	Art. 7, 9°
Art. 3, 6.	---
Art. 3, 7.	---
Art. 3, 8.	Art. 8, 1°, 3°, 4°
Art. 3, 9.	Art. 8, 1°, 2°, 4°, 5°
Art. 3, 10.	Art. 7, 14°
Art. 4, 1.	Art. 12
Art. 4, 2.	Art. 13, §1
Art. 4, 3.	Art. 14, §1
Art. 4, 4.	---
Art. 4, 5.	---
Art. 5, 1.	Art. 44, §1
Art. 5, 2.	Art. 44, §3, §4
Art. 5, 3.	Art. 44, §2, 8°
Art. 6, 1.	Art. 11
Art. 6, 2.	Art. 24, §1 Art. 27 Art. 25
Art. 6, 3.	Art. 24, §2, §3, §4
Art. 6, 4.	Art. 25, §2, §3

Art. 6, 5.	Art. 24, §4
Art. 6, 6.	Art. 14, §2
Art. 6, 7.	Art. 22 Art. 44, §2, §4
Art. 6, 8.	Art. 14, §3
Art. 6, 9.	---
Art. 7, 1.	Art. 14, §1, 2°, §4
Art. 7, 2.	Art. 14, §1, 2°, §4
Art. 7, 3.	---
Art. 7, 4.	Art. 8, §1
Art. 7, 5.	---
Art. 7, 6.	Art. 24, §4, §5 Art. 25, §2
Art. 8, 1.	Art. 4 Art. 6, §3
Art. 8, 2.	Art. 2 Art. 6, §1, §3
Art. 8, 3.	Art. 6, §3
Art. 8, 4.	Art. 6, §3
Art. 8, 5.	Art. 6, §3
Art. 9, 1.	Art. 36 Art. 38
Art. 9, 2.	Art. 34 Art. 37
Art. 9, 3.	Art. 34
Art. 9, 4.	Art. 6, §3 Art. 39
Art. 9, 5.	Art. 34
Art. 10, 1.	Art. 40, §1
Art. 10, 2.	Art. 40, §2 & §3
Art. 10, 3.	Art. 35
Art. 10, 4.	Art. 34
Art. 11, 1.	Art. 41
Art. 11, 2.	Art. 42
Art. 11, 3.	Art. 43
Art. 11, 4.	Art. 35
Art. 12, 1.	Art. 18
Art. 12, 2.	Art. 19
Art. 12, 3.	Art. 20 Art. 27

Art. 12, 4.	Art. 21
Art. 12, 5.	Art. 21, §3
Art. 13, 1.	Art. 15, §3 Art. 44, §2, §3
Art. 13, 2.	Art. 15, §4
Art. 13, 3.	Art. 5
Art. 13, 4.	Art. 10 Art. 25, §3
Art. 13, 5.	Art. 23, §2
Art. 13, 6.	Art. 23, §2
Art. 13, 7.	Art. 17
Art. 13, 8.	Art. 44 Art. 15, §4
Art. 14	Art. 45 Art. 46 Art. 47 Art. 48
Art. 15, 1.	Art. 15, §4
Art. 15, 2.	Art. 15, §4
Art. 15, 3.	Art. 15, §4
Art. 15, 4.	Art. 15, §4
Art. 16, 1.	Art. 3, §2
Art. 16, 2.	Art. 3, §2
Art. 16, 3.	---
Art. 16, 4.	---
Art. 16, 5.	---
Art. 17, 1.	---
Art. 17, 2.	---
Art. 18, 1.	---
Art. 18, 2.	---
Art. 19, 1.	---
Art. 19, 2.	---
Art. 19, 3.	---
Art. 19, 4.	---
Art. 20, 1.	---
Art. 20, 2.	---
Art. 21, 1.	---
Art. 21, 2.	---
Art. 21, 3.	Art. 32 Art. 33

Art. 22	---
---------	-----

Richtlijn 2004/82/EC	Wet
Art. 1	Art. 8, §2
Art. 2	Art. 7
Art. 3	Art. 8, §2 Art. 29
Art. 4	Art. 45. §§ 1-6. Art. 46. Art. 47.
Art. 5	Art. 45. §§ 1-6. Art. 46. Art. 47.
Art. 6	Art. 28 Art. 29 Art. 30 Art. 31
Art. 7	---
Art. 8	---
Art. 9	---

Richtlijn 2010/65/EU	Wet
Art. 1 – 17	Art. 3, §2 Art. 6, §3

Wet	Richtlijn 2016/681
Art. 1	---
Art. 2	Art. 18 Art. 7 2004/82/EC Art. 14 2010/65/EU
Art. 3, §1	Art. 1 Art. 8
Art. 3, §2	Art. 16
Art. 4	Art. 8
Art. 5	Art. 13, 3.

Art. 6, §1	Art. 8
Art. 6, §2	(33)
Art. 6, §3	Art. 8
Art. 7, 1°	---
Art. 7, 2°	---
Art. 7, 3°	Art. 3, 2. & 3.
Art. 7, 4°	---
Art. 7, 5°	---
Art. 7, 6°	---
Art. 7, 7°	---
Art. 7, 8°	---
Art. 7, 9°	Art. 3, 5.
Art. 7, 10°	Art. 3, 4.
Art. 7, 11°	---
Art. 7, 12°	---
Art. 7, 13°	---
Art. 7, 14°	Art. 3, 10.
Art. 8, §1	Art. 1 Art. 3, 8. & 9 Art. 7, 4. Bijlage 2
Art. 8, §2	Art. 1 2004/82/EC
Art. 9, §1	Bijlage 1
Art. 9, §2	Art. 3, 2. 2004/82/EC
Art. 10	Art. 13, 4.
Art. 11	Art. 6, 1.
Art. 12	Art. 4, 1.
Art. 13, §1	Art. 4, 2.
Art. 13, §2	Art. 1, 2.
Art. 14, §1	Art. 4, 1. & 3. Art. 7, 1. & 2.
Art. 14, §2	Art. 6, 6.
Art. 14, §3	Art. 6, 8.
Art. 14, §4	---
Art. 15, §1	Art. 6, 1.
Art. 15, §2	Art. 13
Art. 15, §3	Art. 13, 1.
Artikel 15, §4	Art. 13.2

	Art. 13.8 Art. 15.1 Art. 15.2 Art. 15.3 Art. 15.4
Art. 16	Art. 7, 4.
Art. 17	Art. 13, 7.
Art. 18	Art. 12, 1.
Art. 19	Art. 12, 2.
Art. 20	Art. 12, 3.
Art. 21, §1	Art. 12, 4.
Art. 21, §2	Art. 12, 4.
Art. 21, §3	Art. 12.5
Art. 22	Art. 6, 7.
Art. 23, §1	Art. 13, 5. & 6.
Art. 23, §2	Art. 13, 5. & 6.
Art. 24, §1	Art. 6, 2. a.
Art. 24, §2	Art. 6, 3.
Art. 24, §3	Art. 6, 3.
Art. 24, §4	Art. 6, 5.
Art. 24, §5	Art. 6, 5.
Art. 25, §1	Art. 6, 2. c.
Art. 25, §2	Art. 6, 4.
Art. 25, §3	Art. 6, 4.
Art. 26, §1	---
Art. 26, §2	---
Art. 27	Art. 6, 2. b. Art. 12, 3.
Art. 28, §1	Art. 1 2004/82/EC
Art. 28, §2	---
Art. 29, §1	Art. 6 2004/82/EC
Art. 29, §2	Art. 3 2004/82/EC
Art. 29, §3	Art. 6 2004/82/EC
Art. 29, §4	Art. 6 2004/82/EC
Art. 30, §1	---

Art. 30, §2	---
Art. 31	Art. 6 2004/82/EC
Art. 32	Art. 21, 3.
Art. 33	---
Art. 34	---
Art. 35	Art. 11, 4.
Art. 36, §1	Art. 9, 1.
Art. 36, §2	---
Art. 37, §1	Art. 9, 2.
Art. 37, §2	Art. 9, 2.
Art. 37, §3	Art. 9, 2.
Art. 38	Art. 9, 1.
Art. 39	Art. 9, 4.
Art. 40, §1	Art. 10, 1.
Art. 40, §2.	Art. 10, 2.
Art. 40, §3	Art. 10, 2.
Art. 41	Art. 11, 1.
Art. 42, §1	Art. 11, 2.
Art. 42, §2	Art. 11, 2.
Art. 42, §3	Art. 11, 2.
Art. 43	Art. 11, 3.
Art. 44, §1	Art. 5, 1.
Art. 44, §2	Art. 5, 3. Art. 6, 7.
Art. 44, §3	Art. 5, 2.
Art. 44, §4	---
Art. 45, §1	Art. 14 Art. 4, 1. 2004/82/EC
Art. 45, §2	Art. 14 Art. 4, 1. 2004/82/EC
Art. 45, §3	---
Art. 45, §4	---
Art. 45, §5	---
Art. 45, §6	Art. 5 2004/82/EC
Art. 46	Art. 4, 2. 2004/82/EC

Art. 47	---
Art. 48	Art. 14
Art. 49	---
Art. 50	---
Art. 51	---
Art. 52	---
Art. 53	---
Art. 54	---
Art. 55	---

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Remarque général: En cas de référence aux articles 3 §2, 6 §3, 14 §4, 29 §4 of 54 de l'avant-projet, les dispositions de la Directive doivent encore être transposées par des arrêtés d'exécution.

Directive 2016/681	Loi
Art. 1	Art. 3 Art. 8, §1
Art. 2	Art. 3 Art. 7, 3°, 4°, 5°, 6°
Art. 3, 1.	Art. 7, 1°
Art. 3, 2.	Art. 7, 3°
Art. 3, 3.	Art. 7, 3°
Art. 3, 4.	Art. 7, 10°
Art. 3, 5.	Art. 7, 9°
Art. 3, 6.	---
Art. 3, 7.	---
Art. 3, 8.	Art. 8, 1°, 3°, 4°
Art. 3, 9.	Art. 8, 1°, 2°, 4°, 5°
Art. 3, 10.	Art. 7, 14°
Art. 4, 1.	Art. 12
Art. 4, 2.	Art. 13, §1
Art. 4, 3.	Art. 14, §1
Art. 4, 4.	---
Art. 4, 5.	---
Art. 5, 1.	Art. 44, §1
Art. 5, 2.	Art. 44, §3, §4
Art. 5, 3.	Art. 44, §2, 8°
Art. 6, 1.	Art. 11
Art. 6, 2.	Art. 24, §1 Art. 27 Art. 25
Art. 6, 3.	Art. 24, §2, §3, §4
Art. 6, 4.	Art. 25, §2, §3
Art. 6, 5.	Art. 24, §4
Art. 6, 6.	Art. 14, §2

Art. 6, 7.	Art. 22 Art. 44, §2, §4
Art. 6, 8.	Art. 14, §3
Art. 6, 9.	---
Art. 7, 1.	Art. 14, §1, 2°, §4
Art. 7, 2.	Art. 14, §1, 2°, §4
Art. 7, 3.	---
Art. 7, 4.	Art. 8, §1
Art. 7, 5.	---
Art. 7, 6.	Art. 24, §4, §5 Art. 25, §2
Art. 8, 1.	Art. 4 Art. 6, §3
Art. 8, 2.	Art. 2 Art. 6, §1, §3
Art. 8, 3.	Art. 6, §3
Art. 8, 4.	Art. 6, §3
Art. 8, 5.	Art. 6, §3
Art. 9, 1.	Art. 36 Art. 38
Art. 9, 2.	Art. 34 Art. 37
Art. 9, 3.	Art. 34
Art. 9, 4.	Art. 6, §3 Art. 39
Art. 9, 5.	Art. 34
Art. 10, 1.	Art. 40, §1
Art. 10, 2.	Art. 40, §2 & §3
Art. 10, 3.	Art. 35
Art. 10, 4.	Art. 34
Art. 11, 1.	Art. 41
Art. 11, 2.	Art. 42
Art. 11, 3.	Art. 43
Art. 11, 4.	Art. 35
Art. 12, 1.	Art. 18
Art. 12, 2.	Art. 19
Art. 12, 3.	Art. 20 Art. 27
Art. 12, 4.	Art. 21
Art. 12, 5.	Art. 21, §3

Art. 13, 1.	Art. 15, §3 Art. 44, §2, §3
Art. 13, 2.	Art. 15, §4
Art. 13, 3.	Art. 5
Art. 13, 4.	Art. 10 Art. 25, §3
Art. 13, 5.	Art. 23, §2
Art. 13, 6.	Art. 23, §2
Art. 13, 7.	Art. 17
Art. 13, 8.	Art. 44 Art. 15, §4
Art. 14	Art. 45 Art. 46 Art. 47 Art. 48
Art. 15, 1.	Art. 15, §4
Art. 15, 2.	Art. 15, §4
Art. 15, 3.	Art. 15, §4
Art. 15, 4.	Art. 15, §4
Art. 16, 1.	Art. 3, §2
Art. 16, 2.	Art. 3, §2
Art. 16, 3.	---
Art. 16, 4.	---
Art. 16, 5.	---
Art. 17, 1.	---
Art. 17, 2.	---
Art. 18, 1.	---
Art. 18, 2.	---
Art. 19, 1.	---
Art. 19, 2.	---
Art. 19, 3.	---
Art. 19, 4.	---
Art. 20, 1.	---
Art. 20, 2.	---
Art. 21, 1.	---
Art. 21, 2.	---
Art. 21, 3.	Art. 32 Art. 33
Art. 22	---

Directive 2004/82/EC	Loi
Art. 1	Art. 8, §2
Art. 2	Art. 7
Art. 3	Art. 8, §2 Art. 29
Art. 4	Art. 45. §§ 1-6. Art. 46. Art. 47.
Art. 5	Art. 45. §§ 1-6. Art. 46. Art. 47.
Art. 6	Art. 28 Art. 29 Art. 30 Art. 31
Art. 7	---
Art. 8	---
Art. 9	---

Directive 2010/65/EU	Loi
Art. 1 – 17	Art. 3, §2 Art. 6, §3

Loi	Directive 2016/681
Art. 1	---
Art. 2	Art. 18 Art. 7 2004/82/EC Art. 14 2010/65/EU
Art. 3, §1	Art. 1 Art. 8
Art. 3, §2	Art. 16
Art. 4	Art. 8
Art. 5	Art. 13, 3.
Art. 6, §1	Art. 8
Art. 6, §2	(33)

Art. 6, §3	Art. 8
Art. 7, 1°	---
Art. 7, 2°	---
Art. 7, 3°	Art. 3, 2. & 3.
Art. 7, 4°	---
Art. 7, 5°	---
Art. 7, 6°	---
Art. 7, 7°	---
Art. 7, 8°	---
Art. 7, 9°	Art. 3, 5.
Art. 7, 10°	Art. 3, 4.
Art. 7, 11°	---
Art. 7, 12°	---
Art. 7, 13°	---
Art. 7, 14°	Art. 3, 10.
Art. 8, §1	Art. 1 Art. 3, 8. & 9 Art. 7, 4. Annexe 2
Art. 8, §2	Art. 1 2004/82/EC
Art. 9, §1	Annexe 1
Art. 9, §2	Art. 3, 2. 2004/82/EC
Art. 10	Art. 13, 4.
Art. 11	Art. 6, 1.
Art. 12	Art. 4, 1.
Art. 13, §1	Art. 4, 2.
Art. 13, §2	Art. 1, 2.
Art. 14, §1	Art. 4, 1. & 3. Art. 7, 1. & 2.
Art. 14, §2	Art. 6, 6.
Art. 14, §3	Art. 6, 8.
Art. 14, §4	---
Art. 15, §1	Art. 6, 1.
Art. 15, §2	Art. 13
Art. 15, §3	Art. 13, 1.
Artikel 15, §4	Art. 13.2 Art. 13.8 Art. 15.1

	Art. 15.2 Art. 15.3 Art. 15.4
Art. 16	Art. 7, 4.
Art. 17	Art. 13, 7.
Art. 18	Art. 12, 1.
Art. 19	Art. 12, 2.
Art. 20	Art. 12, 3.
Art. 21, §1	Art. 12, 4.
Art. 21, §2	Art. 12, 4.
Art. 21, §3	Art. 12.5
Art. 22	Art. 6, 7.
Art. 23, §1	Art. 13, 5. & 6.
Art. 23, §2	Art. 13, 5. & 6.
Art. 24, §1	Art. 6, 2. a.
Art. 24, §2	Art. 6, 3.
Art. 24, §3	Art. 6, 3.
Art. 24, §4	Art. 6, 5.
Art. 24, §5	Art. 6, 5.
Art. 25, §1	Art. 6, 2. c.
Art. 25, §2	Art. 6, 4.
Art. 25, §3	Art. 6, 4.
Art. 26, §1	---
Art. 26, §2	---
Art. 27	Art. 6, 2. b. Art. 12, 3.
Art. 28, §1	Art. 1 2004/82/EC
Art. 28, §2	---
Art. 29, §1	Art. 6 2004/82/EC
Art. 29, §2	Art. 3 2004/82/EC
Art. 29, §3	Art. 6 2004/82/EC
Art. 29, §4	Art. 6 2004/82/EC
Art. 30, §1	---
Art. 30, §2	---
Art. 31	Art. 6

	2004/82/EC
Art. 32	Art. 21, 3.
Art. 33	---
Art. 34	---
Art. 35	Art. 11, 4.
Art. 36, §1	Art. 9, 1.
Art. 36, §2	---
Art. 37, §1	Art. 9, 2.
Art. 37, §2	Art. 9, 2.
Art. 37, §3	Art. 9, 2.
Art. 38	Art. 9, 1.
Art. 39	Art. 9, 4.
Art. 40, §1	Art. 10, 1.
Art. 40, §2.	Art. 10, 2.
Art. 40, §3	Art. 10, 2.
Art. 41	Art. 11, 1.
Art. 42, §1	Art. 11, 2.
Art. 42, §2	Art. 11, 2.
Art. 42, §3	Art. 11.2
Art. 43	Art. 11, 3.
Art. 44, §1	Art. 5, 1.
Art. 44, §2	Art. 5, 3. Art. 6, 7.
Art. 44, §3	Art. 5, 2.
Art. 44, §4	---
Art. 45, §1	Art. 14 Art. 4, 1. 2004/82/EC
Art. 45, §2	Art. 14 Art. 4, 1. 2004/82/EC
Art. 45, §3	---
Art. 45, §4	---
Art. 45, §5	---
Art. 45, §6	Art. 5 2004/82/EC
Art. 46	Art. 4, 2. 2004/82/EC
Art. 47	---
Art. 48	Art. 14

Art. 49	---
Art. 50	---
Art. 51	---
Art. 52	---
Art. 53	---
Art. 54	---
Art. 55	---