



Autorité de protection des données
Gegevensbeschermingsautoriteit

Avis n° 11/2026 du 2 février 2026

Objet : Avis relatif à un avant-projet de loi *modifiant les dispositions relatives aux vérifications de sécurité dans le Code belge de la navigation afin de les adapter à la loi 2 juin 2024 modifiant la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification, aux habilitations de sécurité, attestations de sécurité, avis de sécurité et au service public réglementé et à la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel* (CO-A-2025-211)

Traduction

Mots-clés : Code belge de la Navigation – sûreté maritime – vérification de sécurité – avis positif (avec ou sans avertissement individuel ou administratif) – mesures d'atténuation – principes de légalité et de prévisibilité – données anonymes vs données à caractère personnel pseudonymisées

Vu la loi du 3 décembre 2017 *portant création de l'Autorité de protection des données*, en particulier les articles 23 et 26 (ci-après "la LCA") ;

Vu le Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 *relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la Directive 95/46/CE* (Règlement général sur la protection des données, ci-après le "RGPD") ;

Vu la loi du 30 juillet 2018 *relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel* (ci-après "la LTD") ;

Vu la demande d'avis de Madame Annelies Verlinden, Ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord (ci-après le "demandeur"), reçue le 8 décembre 2025 ;

Vu les pièces complémentaires, reçues les 8 et 24 décembre 2025 ;

L'Autorité ne publie en français et en néerlandais que les avis concernant les projets ou propositions de textes de rang de loi émanant de l'Autorité fédérale, de la Région de Bruxelles-Capitale ou de la Commission Communautaire Commune. La 'Version originale' est celle qui a été validée.

Vu les informations complémentaires quant au contenu, reçues le 24 décembre 2025 et le 9 janvier 2026¹ ;

Le Service d'Autorisation et d'Avis de l'Autorité de protection des données (ci-après "l'Autorité") émet l'avis suivant le 2 février 2026 :

I. OBJET DE LA DEMANDE D'AVIS

1. Le demandeur sollicite l'avis de l'Autorité concernant un avant-projet de loi *modifiant les dispositions relatives aux vérifications de sécurité dans le Code belge de la navigation afin de les adapter à la loi 2 juin 2024 modifiant la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification, aux habilitations de sécurité, attestations de sécurité, avis de sécurité et au service public réglementé et à la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel* (ci-après "l'avant-projet de loi").

Contexte et antécédents

2. Afin de créer un cadre visant à protéger le secteur maritime contre des menaces telles que le terrorisme, l'espionnage et le crime organisé, le *Code belge de la Navigation* a été modifié par les lois du 13 octobre 2022² et du 16 mai 2024³.

3. Un outil important a été introduit⁴ à cet égard : la vérification de sécurité, dans le cadre de laquelle la Police fédérale, se basant sur les informations disponibles, émet un avis de sécurité⁵ au sujet des personnes qui souhaitent accéder à certaines fonctions critiques dans le secteur (telles que définies par l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime (ci-après "ANSM") après avoir suivi la procédure appropriée à cet effet⁶).

¹ La dernière demande d'explications supplémentaires quant au contenu formulée par l'Autorité le 16 janvier 2026 est restée sans réponse (voir également la note de bas de page 9).

² Loi du 13 octobre 2022 *modifiant le Code belge de la Navigation concernant la sûreté maritime*, dont l'avant-projet a fait l'objet de l'avis n° 51/2022 de l'Autorité du 9 mars 2022 (<https://www.autoriteprotectiondonnees.be/publications/avis-n-51-2022.pdf>).

³ Loi du 16 mai 2024 *modifiant* (sic) *le Code belge de la Navigation et des* (sic) *différentes lois relatives à la réglementation de la navigation*, dont l'avant-projet a fait l'objet d'un avis standard de l'Autorité (<https://www.autoriteprotectiondonnees.be/publications/avis-standards-adoptes-lors-de-la-seance-du-20-octobre-2023.pdf>) en raison d'un nombre de demandes d'avis exceptionnellement important, combiné à un manque de moyens humains suffisants.

⁴ Voir l'article 28 de la loi précitée du 16 mai 2024.

⁵ Voir les articles 29 à 38 de la loi du 11 décembre 1998 *relative à la classification, aux habilitations de sécurité, aux avis de sécurité et au service public réglementé* (ci-après "la loi du 11 décembre 1998").

⁶ Voir les articles 27 et 28 (concernant 'la demande générale préalable') de la loi du 11 décembre 1998.

4. Actuellement, l'article 2.5.2.98 du Code belge de la Navigation prévoit en particulier ce qui suit à ce sujet : "*Les personnes ne peuvent exercer la profession, la fonction ou le mandat ou travailler à une location visés à l'article 2.5.2.97 (= fonctions critiques)⁷ que si un avis de sécurité positif a été obtenu.*" (soulignement par l'Autorité)

5. Depuis la réforme (suite à la loi du 2 juin 2024⁸) de la loi du 11 décembre 1998, trois sortes d'avis sont possibles, en vertu de son article 36 :

1° "*Positif*" ;

2° "*Négatif*" ;

3° "*Positif avec avertissement administratif*" ;

où l'avis positif peut comporter "*une mise en garde individuelle*" à l'intéressé "*concernant des éléments qui ne sont pas suffisants pour donner lieu à un avis négatif*" et où "*l'avis positif avec avertissement administratif*" concerne "*une personne qui n'a pas résidé ou n'a pas séjourné sur le territoire belge durant au minimum les cinq dernières années et pour lequel [NdT : il convient de lire "laquelle"] les informations disponibles sont insuffisantes pour évaluer le risque au sens de l'article 1bis, 24^o ; l'avertissement administratif est adressé à l'autorité administrative (en l'espèce l'ANSM) pour l'en informer.*

6. Dans la Note au Conseil des Ministres et l'Exposé des motifs de l'avant-projet de loi, on souligne que l'application stricte des modifications décrites ci-dessus par les lois précitées du 16 mai 2024 et du 2 juin 2024 (en vertu desquelles il semblerait que l'on applique actuellement *de facto*⁹ dans le secteur maritime l'exigence d'un avis positif 'inconditionnel'¹⁰ pour l'accès à des fonctions critiques) pose des problèmes pratiques dans le secteur (souvent de nature internationale) en ce qui concerne le pourvoi¹¹ de ces fonctions critiques.

⁷ L'article 2.5.2.97 du Code belge de la Navigation dispose ce qui suit : "*Après avoir suivi la procédure établie par (la loi du 11 décembre 1998), l'ANSM détermine la liste des professions, fonctions et mandats pour lesquels une vérification de sécurité est requise conformément à (la loi du 11 décembre 1998). (...) Pour chaque profession, fonction, mandat l'ANSM détermine la période transitoire pendant laquelle toute personne exerçant ces professions, fonctions ou mandats doit avoir subi la vérification de sécurité.*"

⁸ Loi du 2 juin 2024 *modifiant* (la loi du 11 décembre 1998) *et la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel.*

⁹ La demande d'explications de l'Autorité concernant la ou les dispositions légales concrètes contenant cette exigence d'avis positif 'inconditionnel' est restée sans réponse.

¹⁰ En vertu de la Note au Conseil des Ministres et de l'Exposé des motifs, un tel avis positif 'inconditionnel' ne peut *pas* être accompagné d'un avertissement individuel ou administratif et en cas d'avis positif avec avertissement individuel ou administratif, l'ANSM doit actuellement prendre de plein droit une décision négative au sujet de l'emploi de la personne concernée dans une fonction critique.

¹¹ L'Exposé des motifs de l'avant-projet de loi mentionne notamment ce qui suit à ce sujet : "*La pratique actuelle montre que dans 5 % des cas, un avis positif avec avertissement administratif est rendu. Le secteur a donc demandé instamment que cette situation soit modifiée, étant donné que le secteur maritime est de nature internationale et que de nombreuses entreprises ont leur siège social dans d'autres pays. Leurs dirigeants, par exemple, ne pourraient plus exercer une fonction, une profession ou un mandat considéré comme critique par l'ANSM.*" (...) "*Environ 0,7 % des avis de sécurité positifs comportent un avertissement individuel.*"

7. Afin de remédier structurellement à ces problèmes pratiques, l'avant-projet de loi vise à modifier l'article 2.5.2.98 précité du *Code belge de la Navigation* de manière à permettre également l'accès à des fonctions critiques à des personnes auxquelles un avis positif avec avertissement individuel¹² ou avec avertissement administratif a été délivré. L'avant-projet de loi prévoit en outre qu'un avis positif avec avertissement administratif a une durée de validité plus limitée (deux ans au lieu de cinq) et que, dans ce cas, la personne concernée se voit imposer par son employeur des 'mesures d'atténuation' afin de prévenir/d'atténuer le risque éventuel lié à un tel emploi¹³.

L'Autorité a toutefois constaté que l'Exposé des motifs mentionne à plusieurs reprises que les 'mesures d'atténuation' sont prises lors de l'emploi tant de personnes pour lesquelles un avis positif avec avertissement administratif est délivré que de personnes pour lesquelles un avis positif avec avertissement individuel est délivré. Le texte de l'avant-projet de loi, en revanche, ne mentionne des mesures d'atténuation que dans le cas de l'emploi de personnes pour lesquelles un avis positif avec avertissement administratif est délivré. Interrogé à ce sujet, le demandeur confirme expressément : *"Les mesures d'atténuation ne s'appliqueront donc effectivement qu'aux avertissements administratifs (article 36, § 1^{er}, 3^o) et non aux avertissements individuels"* (NdT : tous les passages du demandeur cités dans le présent document ont été traduits librement par le Service traduction de l'Autorité de protection des données, en l'absence de traduction officielle). Le texte de l'Exposé des motifs devrait donc être corrigé en ce sens.

8. L'Autorité vérifiera ci-après si et dans quelle mesure les dispositions de l'avant-projet de loi, sur lesquelles porte la demande d'avis, respectent les principes de protection des données tels qu'ils découlent, en particulier, du RGPD et de la LTD.

9. Le présent dossier a également été porté à la connaissance de l'Organe de contrôle de l'information policière¹⁴ et du Comité permanent de Contrôle des services de renseignement et de sécurité¹⁵, à la lumière d'une éventuelle compétence dans leur chef en tant qu'autorité de contrôle.

¹² La lecture conjointe de la Note au Conseil des Ministres, de l'Exposé des motifs de l'avant-projet de loi et des explications fournies par le demandeur nous apprend que la *ratio legis* de l'avertissement individuel est en effet *"d'offrir aux personnes concernées une dernière chance d'exercer une fonction pour laquelle une vérification de sécurité est requise"*, *"l'avertissement individuel étant simplement un complément de l'avis positif"* et que celui-ci produira désormais les mêmes effets qu'un avis positif sans avertissement (sans que dans ce contexte, le cadre légal soit explicitement modifié par l'avant-projet de loi > voir également la note de bas de page 9).

¹³ Selon la Note au Conseil des Ministres, *"L'avant-projet de loi vise à trouver un équilibre entre la sécurité et les besoins pratiques du secteur. Il prévoit des mesures appropriées assorties d'un contrôle afin de continuer à travailler de manière responsable. Dans le même temps, il évite que le secteur ne soit inutilement entravé par une application trop rigide de la loi. La réforme renforce ainsi à la fois la sécurité et la résilience du secteur maritime."*

¹⁴ Voir les articles 71 et 236, § 2 de la LTD.

¹⁵ Voir les articles 107 et 128 de la LTD.

II. EXAMEN DE LA DEMANDE D'AVIS

A. Portée des mesures d'atténuation et traitements de données y afférents

10. Comme déjà indiqué ci-dessus, l'avant-projet de loi vise à modifier l'article 2.5.2.98 précité du *Code belge de la Navigation* afin que l'accès à des fonctions critiques dans le secteur maritime soit désormais également possible pour :

- les personnes auxquelles un avis positif avec avertissement individuel a été délivré (voir le § 1^{er} du nouvel article 2.5.2.98)¹⁶ et
- les personnes auxquelles un avis positif avec avertissement administratif a été délivré (voir le § 2, premier alinéa du nouvel article 2.5.2.98)¹⁷.

11. L'avant-projet de loi prévoit en outre un nouvel article 2.5.2.98, § 2, deuxième alinéa, qui dispose que l'autorité administrative désignée conformément à l'article 24, § 2, 1^o de la loi du 11 décembre 1998 (en l'occurrence l'ANSM)¹⁸, "*limite la durée de validité de sa décision* (au sujet d'une personne pour laquelle un avis positif avec avertissement administratif a été délivré) *à deux ans au maximum*" (au lieu de la durée habituelle de cinq ans).

12. L'Autorité prend acte de ces nouveaux §§ 1^{er} et 2 à insérer dans l'article 2.5.2.98 du Code belge de la Navigation (en vertu de l'article 2 de l'avant-projet de loi) et renvoie à l'éventuelle compétence du Comité permanent de Contrôle des services de renseignement et de sécurité de se prononcer le cas échéant - conformément à la lecture conjointe des articles 107 et 128 de la LTD - sur la décision que doit prendre l'ANSM, en tant qu'autorité administrative compétente, au sujet de l'emploi effectif dans une fonction critique de personnes qui ont été soumises à une vérification de sécurité (au sens de la loi du 11 décembre 1998) ainsi que sur les éventuels traitements de données y afférents.

13. L'article 2 de l'avant-projet de loi prévoit par ailleurs que, lorsque l'ANSM décide qu'une personne ayant un avis positif avec avertissement administratif peut être employée dans une fonction critique, "*l'employeur* (de cette personne) *prend les mesures d'atténuation nécessaires pour éviter et réduire autant que possible les risques liés à l'emploi d'une personne qui ne dispose pas d'un avis de sécurité positif*" et que "*Ces mesures sont intégrées, selon le cas, dans le plan de sûreté portuaire, le*

¹⁶ Ce nouveau § 1^{er} de l'article 2.5.2.98 renvoie explicitement à cet effet à "*l'avis de sécurité positif visé à l'article 36, § 1^{er}, 1^o de la loi du 11 décembre 1998*", et le demandeur d'ajouter l'explication suivante : "*Dans le présent projet de loi, un avis de sécurité positif est requis par défaut, conformément à l'article 36, § 1^{er}, 1^o. L'octroi d'un avertissement individuel conformément à l'article 36, § 2 de la loi du 11 décembre 1998 n'a pas d'autre influence à cet égard.*"

¹⁷ Ce nouveau § 2 de l'article 2.5.2.98 prévoit expressément que, par dérogation au § 1^{er}, les personnes auxquelles "*un avis positif avec avertissement administratif tel que visé à l'article 36, § 1^{er}, 3^o, de la loi du 11 décembre 1998*" a été notifié peuvent également être employées dans des fonctions critiques.

¹⁸ Voir à cet égard l'arrêté royal du 8 mai 2018 *fixant les secteurs d'activités et les autorités administratives compétentes visées à l'article 24, § 2, 1^o, de la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification, aux habilitations de sécurité, aux avis de sécurité et au service public réglementé* (tel que modifié par l'arrêté royal du 20 décembre 2024).

plan de sûreté de l'installation portuaire, le plan de sûreté du terminal intérieur, le plan de sûreté d'unité d'établissement ayant un impact sur la sûreté maritime ou le plan de sûreté de l'exploitant de l'ouvrage de construction ou de génie civil, du câble et du pipeline, conformément aux instructions de l'ANSM visées à l'article 2.5.2.100, 3°." (voir le nouveau § 3 à insérer dans l'article 2.5.2.98 du Code belge de la Navigation).

14. L'avant-projet de loi ne précise toutefois nulle part ce qu'il convient d'entendre par ces 'mesures d'atténuation' ou en quoi elles peuvent consister, ni dans quelle mesure ces mesures génèrent (ou peuvent générer) des traitements de données (supplémentaires).

15. L'Exposé des motifs mentionne notamment ce qui suit à cet égard :

"C'est pourquoi la législation n'impose actuellement aucune mesure, mais laisse cette tâche aux entreprises elles-mêmes. En effet, en raison de la grande diversité des entreprises du secteur maritime, les mesures qui peuvent être efficaces pour une entreprise peuvent s'avérer inutiles et disproportionnellement coûteuses pour d'autres." et

"Les mesures d'atténuation peuvent prendre diverses formes et combiner différentes mesures possibles, telles que le principe du double contrôle, l'interdiction d'accès à certaines zones ou locaux, l'accroissement de la sensibilisation générale sur les terrains de l'entreprise, la promotion de Portwatch, c'est-à-dire la plateforme fédérale de signalement¹⁹, la réalisation de contrôles aléatoires à la sortie des terrains sur les matériaux emportés, la combinaison des mesures avec l'accès biométrique, la modification des procédures, la réalisation d'exercices inopinés et les enseignements tirés des exercices." Interrogé à ce sujet, le demandeur ajoute encore ce qui suit : "le non-engagement de personnes avec un avertissement administratif pour la fonction la plus sensible à l'influence et à la corruption : la conduite de grues dans un terminal de containers. Parmi d'autres mesures, on peut par exemple citer :

- *blacklist en cas de violations de la sécurité*
- *vérification de sécurité des propres contremaîtres qui supervisent les sous-traitants*
- *vérification de sécurité des contremaîtres permanents des sous-traitants*
- *intégration d'un module 'sensibilisation à la sécurité' (security awareness) lors de l'accueil du personnel et des visiteurs*
- *mise en place de mécanismes d'audit et de feed-back au moyen d'audits routiniers et de la création d'un système de feed-back permettant aux collaborateurs et aux sous-traitants de signaler anonymement des problèmes de sécurité*

¹⁹ L'article 2.5.2.102 du *Code belge de la Navigation* dispose ce qui suit à cet égard : *"Il est créé auprès de la Sûreté maritime une plateforme de signalement appelée "Portwatch" où les citoyens peuvent signaler des situations suspectes dans les ports, les installations portuaires, les terminaux intérieurs ou les unités d'établissement ayant un impact sur la sûreté maritime. La plateforme de signalement doit être accessible via l'internet et doit être conçue de manière à permettre des signalements anonymes où après la session aucune donnée ne peut permettre de retrouver l'auteur du signalement."*

- *demande de rapports réguliers à la direction des sous-traitants sur leurs mesures de sécurité, les incidents de sécurité et les améliorations".*

16. Bien que le demandeur indique que "*Le présent avant-projet de loi n'introduit aucun nouveau traitement de données à caractère personnel*", l'Autorité ne peut s'empêcher de penser que **les éventuelles mesures d'atténuation citées précédemment à titre d'exemple** (au moins une partie d'entre elles) **généreront *de facto*** (que ce soit au niveau de l'implémentation ou au niveau du suivi), au moins dans le chef de l'employeur concerné, **des traitements de données à caractère personnel (supplémentaires)**, pour lesquels le RGPD sera d'application et l'Autorité sera compétente. **L'avant-projet de loi ne précise toutefois rien à cet égard**, ni en ce qui concerne les mesures d'atténuation proprement dites qui doivent être prises, ni en ce qui concerne leur portée, en particulier, au niveau du traitement de données.

17. L'Autorité rappelle toutefois que chaque traitement de données à caractère personnel doit disposer d'une base de licéité, telle que définie à l'article 6.1 du RGPD. Les traitements de données qui sont instaurés par une mesure normative sont presque toujours basés sur l'article 6.1, point c) ou e) du RGPD²⁰.

18. En vertu des principes de légalité et de prévisibilité, tels qu'ils découlent de la lecture conjointe de l'article 22 de la *Constitution*²¹, de l'article 8 de la Conv. EDH et de l'article 6, paragraphe 3 du RGPD, de tels traitements doivent être prévus par une réglementation claire et précise, dont l'application doit être prévisible pour les personnes concernées²². En d'autres termes, la réglementation qui régit des traitements de données ou dont la mise en œuvre implique des traitements de données doit répondre aux exigences de prévisibilité et de précision, de telle sorte qu'à sa lecture, les personnes concernées puissent comprendre clairement les traitements qui seront faits à l'aide de leurs données et les circonstances dans lesquelles ces traitements sont autorisés.

19. Outre une éventuelle violation des principes de légalité et de prévisibilité en matière de traitement de données, l'Autorité note également que **l'absence totale de description et de délimitation de l'applicabilité (sur la base de critères objectifs) des différentes mesures d'atténuation possibles dans l'avant-projet de loi constitue *de facto* un chèque en blanc**

²⁰Article 6, paragraphe 1 du RGPD : "*Le traitement n'est licite que si, et dans la mesure où, au moins une des conditions suivantes est remplie : (...)*

c) le traitement est nécessaire au respect d'une obligation légale à laquelle le responsable du traitement est soumis ; (...)

e) le traitement est nécessaire à l'exécution d'une mission d'intérêt public ou relevant de l'exercice de l'autorité publique dont est investi le responsable du traitement ; (...)".

²¹ Conformément à l'article 22 de la *Constitution*, les "éléments essentiels" du traitement de données (dont la finalité, les (catégories de) données, les personnes concernées, le délai maximal de conservation, ...) doivent pouvoir être clairement délimités au moyen d'une 'norme légale formelle'. Dans ce contexte, une délégation au pouvoir exécutif "*n'est pas contraire au principe de légalité, pour autant que l'habilitation soit définie de manière suffisamment précise et porte sur l'exécution de mesures dont les éléments essentiels sont fixés préalablement par le législateur*".

²² Voir également le considérant 41 du RGPD.

dans le chef des employeurs concernés, **ce qui pourrait créer un risque d'application arbitraire et de discrimination éventuelle des travailleurs concernés.**

20. Le fait que l'avant-projet de loi prescrive dans le nouvel article 2.5.2.98, § 3, 2^e alinéa à insérer dans le *Code belge de la Navigation* que ces mesures d'atténuation sont intégrées, le cas échéant, "*dans le plan de sûreté portuaire, le plan de sûreté de l'installation portuaire, le plan de sûreté du terminal intérieur, le plan de sûreté d'unité d'établissement ayant un impact sur la sûreté maritime ou le plan de sûreté de l'exploitant de l'ouvrage de construction ou de génie civil, du câble et du pipeline*", et ce "*conformément aux instructions de l'ANSM visées à l'article 2.5.2.100, 3^o*", ne résout pas suffisamment les risques précités ; en effet :

- l'intégration des mesures d'atténuation ne donne aucunement lieu à une évaluation et à une approbation (nouvelle/supplémentaire) de ces plans de sûreté par l'ANSM, étant donné que ce n'est pas considéré comme une 'modification substantielle' (voir le nouvel article 2.5.2.98, § 3, 3^e alinéa à insérer dans le *Code belge de la Navigation*)²³ et
- lorsque l'employeur n'est pas obligé de rédiger un tel plan de sûreté, les mesures d'atténuation (en vertu du nouveau § 4 de l'article 2.5.2.98 du *Code belge de la Navigation*) sont élaborées "*conformément aux instructions de l'ANSM visées à l'article 2.5.2.100, 3^o*", alors que l'on n'est pas certain qu'elles sont (seront) effectivement élaborées, dès lors que l'ANSM a la possibilité mais aucunement l'obligation d'élaborer de telles instructions. L'éventuelle ratification par le Roi d'éventuelles instructions sur avis de l'ANSM est aussi purement facultative (voir l'article 2.5.2.100 du *Code belge de la Navigation*).

21. Compte tenu de ce qui précède, l'Autorité doit constater que ces nouveaux §§ 3 et 4 à insérer dans l'article 2.5.2.98 du *Code belge de la Navigation* ne constituent pas du tout une solution suffisante aux infractions et risques éventuels susmentionnés (voir le point 19 du présent avis), étant donné que la surveillance/le contrôle ainsi organisé(e) (par l'autorité administrative compétente/le pouvoir exécutif) reste plutôt partiel(le), souvent facultatif(ve) et donc peu efficace.

22. Compte tenu de ce qui précède, l'Autorité estime **qu'il convient de préciser et de délimiter dans l'avant-projet de loi les mesures d'atténuation** (et leurs circonstances) **qui doivent être prises** par l'employeur - en vertu du nouvel article 2.5.2.98, § 3 à insérer dans le Code belge de la Navigation - **et, en particulier, les traitements de données à caractère personnel qui y sont éventuellement associés.**

²³ On ne déroge donc pas à la durée de validité des différents plans de sûreté, qui est en principe de cinq ans (voir le Chapitre 2. *Sûreté* du Titre 5. *Mer et ports* du Livre 2. *Navigation de mer* du *Code belge de la Navigation*).

23. Le nouvel article 2.5.2.98, § 4, dernier alinéa à insérer prévoit que les mesures d'atténuation précitées *"sont transmises au PSO²⁴, au PFSO²⁵, au BFSO²⁶, à l'exploitant de l'unité d'établissement ayant un impact sur la sûreté maritime²⁷, à l'exploitant de l'ouvrage de construction ou de génie civil, du câble ou du pipeline si le lieu de travail se trouve dans un port, une installation portuaire, un terminal intérieur, une unité d'établissement ayant un impact sur la sûreté maritime, ou sur un ouvrage de construction ou de génie civil installation, ou au câble ou au pipeline."*

24. Abstraction faite de la nécessité de préciser et de délimiter davantage ces mesures d'atténuation, l'Autorité estime toutefois que la notification susmentionnée des mesures d'atténuation ne soulève en principe aucune objection particulière au regard des tâches, compétences et responsabilités de ces acteurs (PSO, PFSO, BFSO et exploitants en question) en matière de sûreté maritime (y compris les évaluations de sûreté et les plans de sûreté) tels que décrits au Chapitre 2. *Sûreté* du Titre 5. *Mer et ports* du Livre 2. *Navigation de mer* du *Code belge de la Navigation*.

25. L'avant-projet de loi prévoit enfin, dans un nouveau § 5 à insérer dans l'article 2.5.2.98 du *Code belge de la Navigation*, que l'ANSM *"procède chaque année à une évaluation des incidents impliquant les personnes visées au paragraphe 2 et de l'impact des mesures d'atténuation sur la prévention de ces incidents"*, sur la base de quoi l'ANSM *"peut [éventuellement] adapter les instructions visées à l'article 2.5.2.100, premier alinéa, 3^o."*²⁸

26. Les 'incidents' dont il est question dans le nouveau § 5 précité sont, comme le confirme le demandeur, les 'incidents de sûreté' tels que définis à l'article 2.5.2.3 du *Code belge de la Navigation*²⁹. L'Autorité recommande dès lors de se référer à ces incidents de sûreté dans l'avant-projet de loi.

²⁴ À l'article 2.5.2.3, point 11° du *Code belge de la Navigation*, le 'PSO' est défini comme suit : *"l'agent de sûreté portuaire visé à l'article 9 de la Directive sur la sûreté portuaire"*.

²⁵ À l'article 2.5.2.3, point 12° du *Code belge de la Navigation*, le 'PFSO' est défini comme suit : *"l'agent de sûreté de l'installation portuaire"*.

²⁶ À l'article 2.5.2.3, point 18° du *Code belge de la Navigation*, le 'BFSO' est défini comme suit : *"l'agent de sûreté d'un terminal intérieur"*.

²⁷ À l'article 2.5.2.3, point 17° du *Code belge de la Navigation*, l'unité d'établissement ayant un impact sur la sûreté maritime est définie comme suit : *"un local ou site industriel situé à l'extérieur d'une installation portuaire ou d'un terminal intérieur, à partir duquel des opérations ayant un impact sur la sûreté maritime peuvent être dirigées, à l'exception des locaux habités"*.

²⁸ Dans l'Exposé des motifs de l'avant-projet de loi, cette évaluation annuelle est précisée comme suit : *"L'évaluation systématique des incidents permet de comprendre leurs causes sous-jacentes et les facteurs qui y ont contribué. Cela permet de mieux comprendre les risques et de prendre des mesures ciblées pour éviter qu'ils ne se reproduisent. Ces évaluations ne visent pas à attribuer la responsabilité, mais à détecter et à comprendre les schémas et les causes. Les entreprises portuaires prennent des mesures d'atténuation pour limiter les risques liés à l'emploi de personnel ayant reçu un avis positif avec un avertissement individuel ou administratif. L'évaluation annuelle permet de déterminer dans quelle mesure ces mesures sont efficaces ou si des ajustements sont nécessaires. Sans une évaluation structurelle, il serait difficile de savoir si les mesures prises offrent un niveau de protection suffisant."*

En outre, l'évaluation annuelle est un outil important pour l'analyse des tendances et l'amélioration des politiques. Cela permet à l'ANSM d'adapter, le cas échéant, les instructions relatives aux mesures d'atténuation."

²⁹ L'article 2.5.2.3, point 7° du *Code belge de la Navigation* définit l' 'incident de sûreté' comme étant *"tout acte ou circonstance menaçant la sûreté d'un navire de mer, d'une installation portuaire ou d'un port, y compris les actions illicites"*, lesquelles sont définies au point 15° du même article comme étant *"toute action intentionnelle qui, compte tenu de sa nature ou de son*

27. L'Autorité a également interrogé le demandeur quant à la nécessité de traiter des données à caractère personnel à la lumière de l'évaluation précitée. Le demandeur a répondu comme suit : *"De tels incidents doivent déjà être enregistrés par les entreprises dans la plateforme ISPS en vue d'évaluations permettant d'ajuster les plans de sûreté et la politique. Ces rapports peuvent contenir des données à caractère personnel, mais seront anonymisés pour l'évaluation afin qu'aucune donnée à caractère personnel ou aucun nom d'entreprise ne figure dans les rapports officiels."*

28. L'Autorité prend acte des finalités visées par l'évaluation précitée telles que mentionnées dans l'avant-projet de loi et commentées plus avant dans l'Exposé des motifs. Les finalités poursuivies n'appellent aucun commentaire.

29. **Les données (à caractère personnel) qui devront être traitées par l'ANSM pour réaliser ces finalités sont moins claires.** Dans la mesure où des données (à caractère personnel) provenant de la plateforme ISPS³⁰ seront réutilisées à cette fin, qu'elles soient anonymisées ou non, il est **recommandé de les expliciter (les informations qui doivent concrètement être réutilisées) dans l'avant-projet de loi**, conformément aux principes de légalité et de prévisibilité précités (voir les points 17 et 18 du présent avis). Il convient également d'indiquer dans quelle mesure ces données seront éventuellement complétées par des informations relatives aux mesures d'atténuation imposées par les employeurs concernés.

30. Étant donné qu'à l'heure actuelle - sur la base de la formulation actuelle de l'avant-projet de loi, complétée par les explications du demandeur -, on ne sait pas clairement quelles données à caractère personnel seront traitées et conservées en vue de réaliser les finalités visées, il n'est pas possible de vérifier la conformité du traitement aux principes de minimisation des données (voir article 5.1.c) du RGPD) et de limitation de la conservation (voir article 5.1.e) du RGPD).

31. À la lumière de cette évaluation/étude statistique et d'appui stratégique, l'Autorité rappelle, comme à son habitude, l'applicabilité de l'article 89.1 du RGPD aux traitements à des fins scientifiques ou statistiques. Ceux-ci doivent être encadrés de garanties appropriées, des mesures techniques et organisationnelles étant prises afin de garantir le respect du principe de minimisation des données. Chaque fois que de telles finalités peuvent être atteintes par un traitement ultérieur ne permettant pas ou plus l'identification des personnes concernées, il convient de procéder de la sorte.

contexte, pourrait causer des dommages aux ouvrages de construction et de génie civil ou aux câbles ou aux pipelines dans les zones maritimes belges, aux navires de mer du trafic maritime international et national, à l'équipage, aux passagers ou à la cargaison, ou aux ports ou installations portuaires ou terminaux intérieurs concernés, ou à l'utilisation de navires de mer ou d'autres moyens de transport pour faire entrer ou sortir de Belgique des articles ou produits interdits, permettre à des personnes ou des animaux d'embarquer ou de débarquer sans autorisation, les faire transiter en Belgique sans autorisation, ainsi que de supprimer ou retirer des objets ou produits interdits des ports, installations portuaires ou terminaux susmentionnés, ou toute activité connexe et ce, via les ports et installations portuaires ou via les terminaux intérieurs".

³⁰ Voir à cet égard les articles 2.5.2.77 e.s. du *Code belge de la Navigation*.

32. La transparence concernant la méthode d'anonymisation utilisée et une analyse des risques liés à une réidentification constituent des éléments qui contribuent à une approche réfléchie du processus d'anonymisation³¹. L'identification d'une personne ne vise en effet pas uniquement la possibilité de retrouver son nom et/ou son adresse mais également la possibilité de l'identifier par un processus d'individualisation, de corrélation ou d'inférence.

33. L'Autorité attire l'attention du demandeur sur le fait qu'il existe donc une différence entre des données pseudonymisées définies par l'article 4.5) du RGPD comme des données "*qui ne peuvent plus être attribuées à une personne concernée précise sans avoir recours à des informations supplémentaires*" et des données anonymisées qui ne peuvent plus, par aucun moyen raisonnable, être attribuées à une personne précise et que seules ces dernières ne constituent plus des données à caractère personnel et sont donc exclues du champ d'application du RGPD (conformément à son considérant 26).

34. Dans la mesure où il serait question d'une pseudonymisation (et pas d'une anonymisation) :

- il convient de se référer aux rapports de l'Agence de l'Union européenne pour la cybersécurité relatifs aux techniques et bonnes pratiques de pseudonymisation³² ;
- ce traitement doit être encadré effectivement (conformément au principe de légalité tel qu'expliqué aux points 17 et 18 du présent avis) par toutes les garanties requises et répondre aux principes prévalant en la matière.

³¹ Pour plus d'informations, voir l'avis 05/2014 (WP216) *sur les Techniques d'anonymisation*, 2.2.3, p. 11 du Groupe de travail Article 29 sur la protection des données (prédécesseur du Comité européen de la protection des données) : https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2014/wp216_fr.pdf.

³² ENISA: <https://www.enisa.europa.eu/publications/data-pseudonymisation-advanced-techniques-and-use-cases> et <https://www.enisa.europa.eu/news/enisa-news/enisa-proposes-best-practices-and-techniques-for-pseudonymisation>.

PAR CES MOTIFS,

l'Autorité estime que les adaptations suivantes s'imposent dans l'avant-projet de loi :

- préciser et délimiter les mesures d'atténuation (ainsi que leurs circonstances) qui doivent être prises par l'employeur – en vertu du nouvel article 2.5.2.98, § 3 à insérer – ainsi que les traitements de données à caractère personnel qui y sont éventuellement associés (voir le point 22) ;
- dans le nouvel article 2.5.2.98, § 5 à insérer, renvoyer aux 'incidents de sûreté' tels que définis à l'article 2.5.2.3 du *Code belge de la Navigation* (voir le point 26) ;
- dans le nouvel article 2.5.2.98, § 5 à insérer, préciser les données (à caractère personnel) qui doivent être traitées en vue de réaliser la finalité d'évaluation (incluant la réutilisation des données et l'action de les compléter) (voir le point 29) ;

l'Autorité recommande :

- de corriger le texte de l'Exposé des motifs afin qu'il confirme l'intention et la formulation de l'avant-projet de loi dans le sens où les mesures d'atténuation ne doivent être imposées qu'aux personnes pour lesquelles un avis positif avec avertissement administratif a été délivré (et donc pas pour un avis positif avec avertissement individuel) (voir le point 7) ;

l'Autorité attire l'attention sur l'importance :

- d'une mise en œuvre correcte des principes de légalité et de prévisibilité (voir les points 18 ; 22 ; 29 et 30) ;
- de la distinction entre des données anonymisées et des données à caractère personnel pseudonymisées (voir les points 31 e.s.).

Pour le Service d'Autorisation et d'Avis,
(sé) Alexandra Jaspar, Directrice