



Autorité de protection des données
Gegevensbeschermingsautoriteit

Avis n° 87/2020 du 11 septembre 2020

Objet: Avis concernant un avant-projet de loi modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire (CO-A-2020-078)

L'Autorité de protection des données (ci-après « l'Autorité »);

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 « 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* (ci-après « 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 « LTD »);

Vu la demande d'avis de Monsieur François Bellot, Ministre de la Mobilité, chargé de Skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer belges, reçue le 16 juillet 2020 ;

Vu le rapport de Madame Alexandra Jaspard, Directrice du Centre de Connaissances de l'Autorité de protection des données ;

Émet, le 11 septembre 2020, l'avis suivant :

I. OBJET ET CONTEXTE DE LA DEMANDE

1. Le 16 juillet 2020, Monsieur François Bellot, le Ministre de la Mobilité, chargé de Skeyes et de la Société Nationale des Chemins de fer belges (ci-après, « le demandeur ») a demandé à l'Autorité de protection des données (ci-après, « l'Autorité ») d'émettre un avis sur les articles 19, 66, 70 et 159 de l'avant-projet de loi modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire (ci-après, « l'avant-projet »).
2. L'avant-projet vise à transposer la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à **l'interopérabilité du système ferroviaire** au sein de l'Union européenne (refonte) (ci-après, « la directive (UE) 2016/797 ») et la directive 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la **sécurité ferroviaire** (refonte) (ci-après, la « directive (UE) 2016/798 »)¹. Selon l'exposé des motifs, ces deux directives visent à refondre respectivement les directives 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté et 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et ce, d'une part, dans un souci de clarté, en raison des multiples modifications dont elles ont fait l'objet et d'autre part, en vue de tendre à l'établissement d'un espace ferroviaire unique européen. Ces deux directives font partie du « quatrième paquet ferroviaire européen » composé de deux règlements et quatre directives.
3. L'Autorité a déjà rendu divers avis² sur des arrêtés d'exécution de la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire (ci-après, « le Code ferroviaire »).
4. La demande d'avis porte spécifiquement sur les articles suivants de l'avant-projet:
 - **L'article 19 de l'avant-projet** : cet article insère un nouvel article 74/2 dans le Code ferroviaire. Cette nouvelle disposition encadre le traitement des données à caractère personnel

¹ La loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire transpose en outre les directives suivantes : la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté, telle que modifiée par la directive 2016/882 de la Commission du 1er juin 2016 modifiant la Directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil concernant les exigences linguistiques ; la directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.

² Notamment sur le projet d'arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 22 juin 2011 relatif à la licence des conducteurs et aux registres des licences et des attestations (avis n° 59/2016 du 23 novembre 2016), le projet d'arrêté royal fixant les règles relatives aux examens médicaux et aux examens psychologiques sur le plan professionnel pour les conducteurs de train ainsi que les critères de reconnaissance des personnes et centres responsables de ces examens (avis n° 06/2018 du 17 janvier 2018), le projet d'arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 2 novembre 2017 relatif au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer, à l'exception des matières explosibles et radioactives (avis n° 172/2019 du 8 novembre 2019), le projet d'arrêté royal relatif à l'agrément de sécurité, au certificat de sécurité unique et au rapport annuel de sécurité (avis n° 191/2019 du 16 décembre 2019).

effectué par l'autorité de sécurité³ dans le cadre de ses missions de surveillance décrites à l'article 74/1 en projet du Code ferroviaire (qui transpose notamment l'article 17 de la directive (UE) 2016/798) ;

- **L'article 66 de l'avant-projet** : cet article modifie l'article 113 du Code ferroviaire et énumère les informations et les éléments probants pertinents auxquels l'organisme d'enquête⁴ a accès pour mener son enquête en cas d'accident ou d'incident. Cette disposition transpose les articles 20 et suivants de la directive (UE) 2016/798. Sous réserve de quelques adaptations, les éléments auxquels l'organisme d'enquête a accès n'ont pas été modifiés par l'avant-projet. La nouveauté intégrée par cette disposition réside dans le fait que l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer⁵ (ci-après, « l'Agence ») coopère désormais avec l'organisme d'enquête lorsque l'enquête concerne des véhicules pour lesquels l'Agence a délivré une autorisation de mise sur le marché⁶ ou concerne des entreprises ferroviaires pour lesquelles l'Agence a délivré le certificat de sécurité unique⁷. Le paragraphe 2 de l'article 113 en projet encadre les traitements de données à caractère personnel effectués dans le cadre de l'enquête menée par l'organisme d'enquête.
- **L'article 70 de l'avant-projet** : cet article insère un nouvel article 116/1 dans le Code ferroviaire afin d'encadrer les traitements de données à caractère personnel d'une part, que l'organisme d'enquête met en commun avec d'autres organismes d'enquête ou communique aux parties intéressées à l'enquête conformément à l'article 116 en projet du Code ferroviaire et d'autre part, auxquelles il donne accès aux organismes d'enquête d'autres Etats membres dans le cadre de la coopération visée à l'article 115 en projet du Code ferroviaire. Ces dispositions découlent des articles 22 et 23 de la directive (UE) 2016/798.
- **L'article 159 de l'avant-projet** : cet article remplace l'article 210 du Code ferroviaire qui porte sur le registre national des véhicules. Actuellement, le registre est organisé au niveau national et le sera encore jusqu'au 16 juin 2024⁸. Ces obligations découlent de l'article 47 de

³L'article 3, 9^o en projet du Code ferroviaire, définit l'autorité de sécurité comme « l'autorité chargée des tâches relatives à la sécurité et à l'interopérabilité des chemins de fer ou tout organisme chargé de ces tâches par plusieurs Etats membres de manière à assurer un régime unifié en matière de sécurité ». L'autorité de sécurité a été désignée par l'arrêté royal du 22 juin 2011 désignant l'autorité de sécurité ferroviaire. Sur la base de l'article 3 de cet arrêté, le "Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de fer" assume ce rôle.

⁴ L'article 3, 44^o en projet du Code ferroviaire définit l'organisme d'enquête comme « l'organe chargé de mener les enquêtes sur les accidents et les incidents ». Cet organe fait l'objet de deux arrêtés royaux : l'arrêté royal du 16 janvier 2007 portant création d'un organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires et déterminant sa composition et l'arrêté royal du 22 juin 2011 désignant l'organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires, crée au sein du SPF Mobilité et Transports.

⁵ Cette agence a été instituée par le règlement (CE) 881/2004 du Parlement européen et du Conseil institue l'Agence ferroviaire européenne et a été abrogé et remplacé par le règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016.

⁶ L'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule peut être délivrée par l'Agence ou par l'autorité de sécurité, selon les articles 179/4 et suivants en projet du Code ferroviaire.

⁷ Le certificat de sécurité unique est défini à l'article 3, 16^o du Code ferroviaire (tel que modifié par l'avant-projet) comme « le document qui a pour objet de démontrer que l'entreprise ferroviaire concernée a mis en place son système de gestion de la sécurité et qu'elle est en mesure d'opérer en toute sécurité dans le domaine d'exploitation envisagé ». Ce certificat est délivré soit par l'Agence, soit par l'autorité de sécurité, selon la procédure prévue aux articles 99 à 104/2 en projet du Code ferroviaire.

⁸ Selon l'exposé des motifs, suite à l'adoption de la Décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission du 25 octobre 2018 établissant les spécifications relatives aux registres des véhicules visés à l'article 47 de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil et modifiant et abrogeant la décision 2007/756/CE de la Commission, les véhicules devraient être

la directive 2016/797. Cet article est également complété par une disposition relative au traitement éventuel de données à caractère personnel dans le cadre des tâches de l'autorité de sécurité relatives à la tenue du registre national des véhicules autorisés en Belgique.

II. EXAMEN DE LA DEMANDE

a. Base juridique

5. Tout traitement de données à caractère personnel doit reposer sur un fondement juridique au sens de l'article 6 du RGPD. En outre, le traitement de catégories particulières de données à caractère personnel est en principe interdit en vertu de l'article 9.1 du RGPD, sauf si ce traitement peut reposer sur un des motifs de légitimation de l'article 9.2 du RGPD.
6. Selon que le responsable du traitement sera ou non une autorité publique, les traitements de données à caractère personnel reposeront soit sur l'article 6.1.c) du RGPD (obligation légale), soit sur l'article 6.1.e) du RGPD (mission relevant de l'exercice de l'autorité publique dont est investi le responsable du traitement). En effet, les données à caractère personnel seront traitées par l'autorité de sécurité et l'organisme d'enquête, mais également par les entreprises ferroviaires ou le gestionnaire de l'infrastructure. L'autorité de sécurité et l'organisme d'enquête devront également coopérer avec le SPF Emploi, Travail et Concertation sociale, les autorités de sécurité et les organismes d'enquête d'autres Etats membres, l'Agence, et le cas échéant collaborer avec les autorités judiciaires.
7. L'Autorité constate en outre que des données relatives à la santé seront éventuellement traitées par l'organisme d'enquête dans le cadre de ses compétences d'enquête (voir l'article 113, §1^{er} en projet du Code ferroviaire ou l'article 66 de l'avant-projet). Le traitement semble pouvoir se baser sur l'article 9.2.g) du RGPD (le traitement est nécessaire pour des motifs d'intérêt public important).
8. L'Autorité rappelle toutefois que cette même disposition exige aussi du droit national concerné qu'il prévoit "des mesures appropriées et spécifiques pour la sauvegarde des droits fondamentaux et des intérêts de la personne concernée". A ce titre, l'Autorité constate que de telles mesures sont bien prévues dans l'avant-projet. En effet, l'article 110, §2, alinéa 2 en projet du Code ferroviaire prévoit que les membres de l'organisme d'enquête sont soumis au secret professionnel quant aux informations obtenues dans l'exercice de leurs missions, l'article 113, §2, alinéa 2 en projet du Code ferroviaire désigne les catégories de personnes ayant accès aux données à caractère personnel (soit l'enquêteur principal, l'enquêteur adjoint, les enquêteurs, ainsi que leur éventuel personnel administratif) et l'article 113, §2, alinéa 3 en projet du Code ferroviaire stipule que l'organisme d'enquête applique une

enregistrés au sein du registre européen des véhicules (REV) instauré mais l'article 7.3 de cette décision permet aux Etats membres de ne pas basculer dans le système centralisé du REV avant le 16 juin 2024, position qui a été adoptée par la Belgique et notifiée à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer selon l'exposé des motifs.

stricte gestion des utilisations et des accès et prend des mesures techniques et organisationnelles pour la protection des données à caractère personnel.

9. L'article 9 du RGPD doit en outre être lu conjointement avec les articles 6 du RGPD, 22 de la Constitution et 8 de la CEDH, ce qui implique que – même si le traitement de ce type de données a lieu sous le contrôle d'une autorité publique – les éléments essentiels du traitement de ce type de données doivent aussi être établis dans la réglementation. Le respect de cette obligation est analysé dans les points qui suivent.

b. Finalités

10. Conformément à l'article 5.1.b) du RGPD, un traitement de données à caractère personnel ne peut être effectué que pour des finalités déterminées, explicites et légitimes.

Mission de surveillance de l'autorité de sécurité

11. L'article 74, 16° en projet du Code ferroviaire confie une tâche de surveillance des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure à l'autorité de sécurité. Cette mission de surveillance est décrite à l'article 74/1 en projet du Code ferroviaire.
12. Dans ce cadre, l'autorité de sécurité doit contrôler le respect constant de l'obligation légale qu'ont les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure d'utiliser un système de gestion de la sécurité tel qu'il est décrit aux articles 89 à 92 du Code ferroviaire. Si l'autorité de sécurité constate que le titulaire d'un certificat de sécurité unique ne satisfait plus aux conditions de la certification, elle peut le retirer ou le restreindre, ou demander à l'Agence de le faire si elle a délivré le certificat. L'autorité peut également appliquer des mesures de sécurité temporaires (notamment la restriction ou la suspension immédiate des opérations en cause) si elle détecte un risque grave pour la sécurité. Si l'autorité de sécurité constate qu'un gestionnaire de l'infrastructure ne remplit plus les conditions d'obtention de son agrément de sécurité, elle peut restreindre ou retirer ce dernier.
13. L'autorité de sécurité coopère avec les autorités de sécurité d'autres Etats membres pour coordonner les activités de surveillance et assurer le partage de toute information essentielle lorsqu'une entreprise ferroviaire active en Belgique exerce des activités dans un autre Etat membre. L'article 74/1, §9, alinéa 3 stipule que cette coopération a pour but d'assurer une couverture suffisante de la surveillance et d'éviter la répétition des inspections et des audits. L'autorité de sécurité utilise les informations recueillies au cours des activités de surveillance aux fins du renouvellement des certificats de sécurité uniques et aux fins du renouvellement des agréments de sécurité.

14. La finalité poursuivie par le traitement de données prévu dans le cadre de la mission de surveillance de l'autorité de sécurité est de veiller à ce que les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure respectent de manière continue et permanente, les obligations légales en matière de sécurité et ce, au moyen de contrôles a posteriori et d'assurer une coopération avec les autres autorités nationales de sécurité. Ces finalités sont déterminées, explicites et légitimes.

Missions d'enquête de l'organisme d'enquête et coopération avec les autres organismes

15. L'article 111 en projet du Code ferroviaire prévoit que l'enquête menée par l'organisme d'enquête suite à un accident ou incident vise à améliorer, dans la mesure du possible, la sécurité ferroviaire et la prévention des accidents.
16. L'article 120 en projet du Code ferroviaire prévoit que chaque enquête sur un accident ou un incident fait l'objet d'un rapport qui indique l'objectif de l'enquête et contient, si nécessaire, des recommandations en matière de sécurité.
17. La finalité poursuivie par le traitement de données dans le cadre de l'enquête est déterminée, explicite et légitime.
18. L'article 115 en projet du Code ferroviaire organise la coopération avec les autres organismes d'enquête lorsqu'un accident ou un incident s'est produit à proximité d'une installation frontalière de la Belgique ou lorsqu'il n'est pas possible de déterminer dans quel Etat membre de l'Union européenne l'accident ou incident s'est produit. Il prévoit également que les autres organismes d'enquête puissent avoir accès aux résultats de l'enquête.
19. L'article 116 en projet du Code ferroviaire prévoit que l'enquête est menée de manière à permettre à toutes les parties d'être entendues et, le cas échéant, en mettant les résultats en commun avec les autres organismes d'enquête. Le gestionnaire de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires concernées, l'autorité de sécurité, l'Agence, les victimes et leurs proches, les propriétaires de biens endommagés, les fabricants, les services d'urgence et les représentants du personnel concernés par l'accident grave, l'accident ou l'incident, et les usagers sont informés à intervalles réguliers de l'enquête et de ses progrès. L'organisme d'enquête tient compte des besoins raisonnables des victimes et de leurs proches et les tient au courant des progrès de l'enquête. Les éléments de l'éventuelle information et/ou instruction judiciaire en cours ne peuvent cependant être communiqués sans l'autorisation des autorités judiciaires. Lorsqu'il appert des indices rassemblés par l'organisme d'enquête que la cause

de l'accident ou de l'incident visé à l'article 111 est une infraction, l'organisme d'enquête en avertit immédiatement les services de police et les autorités judiciaires.

20. Ces dispositions encadrent la collaboration avec les autres organismes d'enquête et la communication entre l'organisme d'enquête et les personnes ou entités concernées par l'enquête. Ces finalités sont déterminées, explicites et légitimes.

Tenue du registre national des véhicules

21. L'article 210 en projet du Code ferroviaire (modifié par l'article 159 de l'avant-projet) concerne le registre national des véhicules autorisés à circuler sur le réseau ferroviaire en Belgique. Ce registre est tenu à jour par l'autorité de sécurité. Le considérant 56 de la directive (UE) 2016/797 stipule que pour des raisons de traçabilité et de sécurité, les autorités compétentes des États membres devraient attribuer au véhicule un numéro européen de véhicule (le numéro d'immatriculation européen de véhicule, ou « NEV ») lorsque le détenteur du véhicule en fait la demande. Les informations relatives au véhicule devraient être ensuite enregistrées dans un registre des véhicules.
22. Cette finalité est légitime mais mériterait d'être explicitée dans l'avant-projet.

c. Minimisation des données

Mission de surveillance de l'autorité de sécurité

23. L'article 74/2, §1^{er}, alinéa 6 en projet du Code ferroviaire prévoit que « les données à caractère personnel que l'autorité de sécurité traite au sens du présent article sont adéquates, pertinentes et non excessives au regard des finalités pour lesquelles elles peuvent être traitées ». En répétant simplement le principe de la minimisation des données personnelles, cette disposition n'offre aucune valeur juridique ajoutée par rapport au RGPD et viole, en outre, l'interdiction de retranscription du RGPD⁹. Elle doit dès lors être supprimée.

⁹ Pour rappel, et comme la Cour de justice de l'Union européenne l'a établi dans une jurisprudence constante, l'applicabilité directe des règlements européens emporte l'interdiction de leur retranscription dans le droit interne parce qu'un tel procédé peut "(créer) une équivoque en ce qui concerne tant la nature juridique des dispositions applicables que le moment de leur entrée en vigueur" (CJUE, 7 février 1973, Commission c. Italie (C-39/72), Recueil de jurisprudence, 1973, p. 101, § 17). Voyez, également et notamment, CJUE, 10 octobre 1973, Fratelli Variola S.p.A. c. Administration des finances italienne (C-34/73), Recueil de jurisprudence, 1973, p. 981, § 11 ; CJUE, 31 janvier 1978, Ratelli Zerbone Snc c. Amministrazione delle finanze dello Stato, Recueil de jurisprudence (C-94/77), 1978, p. 99, §§ 24-26.

24. Dans le formulaire de demande d'avis, le demandeur indique quant aux catégories de données à caractère personnel traitées en exécution de l'article 74/2 en projet du Code ferroviaire qu'il est impossible de prévoir les données personnelles auxquelles l'autorité de sécurité a accès dans sa mission de surveillance. L'absence de mention des types ou catégories de données à caractère personnel qui feront l'objet du traitement ne permet pas à l'Autorité de réaliser une analyse du respect du principe de minimisation des données, tel que prescrit par l'article 5.1.c) du RGPD. Il s'agit d'une garantie essentielle pour la préservation des droits et libertés des personnes concernées. L'Autorité rappelle qu'il convient de préciser dans l'avant-projet les catégories de données à caractère personnel qui seront traitées dans le cadre de la mission de surveillance de l'autorité de sécurité.

Missions d'enquête de l'organisme d'enquête et coopération avec les autres organismes

25. En ce qui concerne les (catégories de) données traitées dans le cadre de ses missions d'enquête, l'article 113, §1^{er} en projet du Code ferroviaire prévoit que ledit organisme « *a dès que possible accès aux informations et aux éléments probants pertinents pour l'enquête, et en particulier:*

1° l'accès immédiat au site de l'accident ou de l'incident ainsi qu'au matériel roulant impliqué, à l'infrastructure concernée et aux installations de signalisation et de contrôle du trafic;

2° le droit d'obtenir immédiatement une liste des preuves et d'assurer l'enlèvement sous contrôle du matériel accidenté, d'installations ou d'éléments de l'infrastructure aux fins d'examen ou d'analyse;

3° l'accès illimité au contenu des enregistreurs et équipements de bord destinés à l'enregistrement et à l'enregistrement de l'activité du système de signalisation et de contrôle du trafic, ainsi que la possibilité de l'utiliser;

4° l'accès aux résultats de l'examen du corps des victimes;

5° l'accès aux résultats de l'examen du personnel de bord et d'autres membres du personnel ferroviaire impliqués dans l'accident ou l'incident;

6° la possibilité d'interroger le personnel ferroviaire impliqué dans l'accident ou l'incident et d'autres témoins et le droit d'obtenir copie des déclarations de ces personnes faites à d'autres instances;

7° l'accès à toute information ou document pertinent détenu par le gestionnaire de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires impliquées, les entités chargées de l'entretien et l'autorité de sécurité ».

Sous réserve de quelques adaptations, les éléments auxquels l'organisme d'enquête a accès, sont restés les mêmes que dans l'ancien article 113 du Code (qui transposait l'article 20 de la directive 2004/49/CE susmentionnée). A ce sujet, l'Autorité relève que l'organisme d'enquête dispose par nature d'un pouvoir d'appréciation *in concreto* du caractère opportun et nécessaire de collecter des

- données pertinentes pour ses enquêtes au regard des éléments de fait à sa disposition. Ce faisant, les traitements de données qu'il réalise dans ce cadre doivent respecter le principe de proportionnalité (de sorte qu'il est tenu de ne traiter que les données strictement nécessaires à ses enquêtes).
26. L'article 113, §2, alinéa 5 prévoit que « *les données à caractère personnel auxquelles l'organisme d'enquête a accès conformément au paragraphe 1^{er} sont adéquates, pertinentes et non excessives au regard des finalités pour lesquelles un accès lui est octroyé* ». Comme mentionné ci-dessus, en répétant simplement le principe de la minimisation des données personnelles, cette disposition n'offre aucune valeur juridique ajoutée par rapport au RGPD et viole, en outre, l'interdiction de retranscription du RGPD. Elle doit dès lors être supprimée.
27. Il ressort de cet article que des données concernant la santé pourraient être traitées dans le cadre de la mission d'enquête de l'organisme d'enquête (« *5^o l'accès au résultat de l'examen du personnel de bord et d'autres membres du personnel* »). Dans la mesure où les membres de l'organisme d'enquête sont chargés d'enquêter sur des accidents et incidents ferroviaires (dont la cause peut dans certains cas être d'origine humaine et parfois liée à l'état de santé du conducteur) et émettre des recommandations pour améliorer la sécurité, le traitement de ce type de données semble nécessaire et proportionné à l'objectif.
28. L'Autorité prend note que l'article 110, §2 en projet prévoit que les membres de l'organisme d'enquête sont soumis au secret professionnel quant aux informations obtenues dans l'exercice de leurs missions au titre de garantie appropriée pour les droits fondamentaux et intérêt des personnes concernées. En outre, l'article 113, §2, alinéa 3 prévoit que « *l'organisme d'enquête applique une stricte gestion des utilisations et des accès et prend des mesures techniques et organisationnelles pour la protection des données à caractère personnel* ».
29. En ce qui concerne les résultats de l'examen du corps de victimes, dans la mesure où ces personnes sont décédées, l'Autorité rappelle que les règles du RGPD ne sont pas applicables aux données personnelles après le décès de la personne concernée¹⁰.
30. En outre, l'article 111, §1^{er}, 4^o en projet du Code ferroviaire prévoit que l'organisme d'enquête établit et tient à jour une banque de données de tous les accidents et incidents d'exploitation à laquelle l'autorité de sécurité a accès. Il n'est pas précisé quelles données doivent figurer dans ladite base de données. Il conviendrait de préciser ces éléments dans l'avant-projet.

¹⁰ Voir le considérant 27 du RGPD. Il convient toutefois de rappeler que les données d'une personne décédée peuvent également contenir des informations relatives à d'autres personnes (toujours vivantes). Dans ce cas, le RGPD continuera de s'appliquer à ces données personnelles.

31. L'article 116/1 prévoit que « *dans le cadre, d'une part, de la mise en commun des résultats avec d'autres organismes d'enquête et, d'autre part, de la communication d'information aux parties concernées, conformément à l'article 116, l'organisme d'enquête veille à anonymiser les données à caractère personnel auxquelles il a eu accès conformément à l'article 113 en projet* ». L'Autorité attire l'attention sur le fait que la notion de « *données anonymes* » comprend des informations qui ne peuvent pas être associées à une personne physique identifiée ou identifiable¹¹. L'Autorité souligne que l'identification d'une personne ne vise 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. L'organisme d'enquête devra donc analyser et couvrir les risques en matière de réidentification¹², avant de procéder à la communication des données aux autres organismes d'enquête et aux personnes concernées, ainsi que lors de la publication de son rapport d'enquête (article 120 du Code ferroviaire).

Tenue du registre national des véhicules

32. L'article 210, §4, alinéa 1er prévoit que le registre doit respecter les spécifications communes fixées dans le cadre de la Décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission du 26 octobre 2018 établissant les spécifications relatives aux registres des véhicules visés à l'article 47 de la Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil et modifiant et abrogeant la Décision 2007/756/CE de la Commission. L'article 210, §4, alinéa 2 prévoit que « *ce registre contient au moins les informations suivantes :*

1° le NEV ;

2° les références de la déclaration "CE" de vérification et de l'entité l'ayant délivrée ;

3° les références du registre européen des types de véhicules autorisés visé à l'article 179/20, paragraphe 6 ;

4° l'identification du propriétaire du véhicule et de son détenteur ;

5° les restrictions concernant la manière dont le véhicule peut être utilisé ;

6° les références de l'entité chargée de l'entretien ».

33. Suite à une demande d'informations complémentaires concernant les données à caractère personnel qui sont contenues dans le registre national des véhicules, le demandeur a précisé que « *ledit registre reprend à tout le moins les informations listées à l'article 210, paragraphe 4, alinéa 2 du Code*

¹¹ Article 4.1) du RGPD, *a contrario*

¹² Pour de plus amples informations à cet égard, l'Autorité renvoie à l'avis 05/2014 du Groupe de travail "Article 29" sur la protection des données, prédécesseur du Comité européen de la Protection des données, sur les techniques d'anonymisation. Cet avis est disponible via le lien suivant : https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2014/wp216_fr.pdf.

ferroviaire dont notamment « 4° l'identification du propriétaire du véhicule et de son détenteur ; ». Dans ce cadre, il est possible qu'une personne physique en tant que point de contact soit mentionnée bien que le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule soit une personne morale. De surcroît, le registre national des véhicules comprend au minimum les informations comprises à l'alinéa 2, du paragraphe 4 de l'article 210 du Code ferroviaire, de telle sorte qu'il se pourrait que d'autres informations dont des données à caractère personnel soient intégrées dans ledit registre ».

34. Etant donné qu'il ne ressort pas clairement de l'avant-projet quelles données seront traitées dans le cadre de la tenue du registre des véhicules, il n'est pas possible pour l'Autorité de réaliser complètement l'examen de proportionnalité conformément à l'article 5.1.c) et 6.1, e) du RGPD. Elle invite donc le demandeur à énumérer clairement dans l'avant-projet les données à caractère personnel qui seront traitées dans le cadre de la tenue du registre des véhicules afin que toute personne physique concernée puisse entrevoir quelles données la concernant sont collectées dans ce registre ou à tout le moins préciser les catégories de données à caractère personnel qui seront traitées dans ce contexte et prévoir une délégation au Roi en ce qui concerne les données exactes qui seront traitées (vu que le traitement ne constitue pas, *a priori*, une ingérence importante dans les droits et libertés des personnes concernées), sans que cette habilitation puisse donner au Gouvernement le pouvoir de compléter ou d'élargir les catégories de données définies par le législateur. Il convient dès lors de modifier ces dispositions.
35. L'article 210, §4, alinéa 7 en projet du Code ferroviaire prévoit que les données à caractère personnel que l'autorité de sécurité traite au sens du présent paragraphe sont « *adéquates, pertinentes et non excessives au regard des finalités pour lesquelles elles lui sont communiquées* ». Comme mentionné ci-dessus, en répétant simplement le principe de la minimisation des données personnelles, cette disposition n'offre aucune valeur juridique ajoutée par rapport au RGPD et viole, en outre, l'interdiction de retranscription du RGPD. Elle doit dès lors être supprimée.

d. Délai de conservation

Mission de surveillance de l'autorité de sécurité

36. L'article 74/2, §2, alinéa 4 prévoit que « *les données à caractère personnel traitées conformément au §1^{er} peuvent être conservées pendant dix ans à compter du jour où l'autorité de sécurité a eu accès à ces données et les a intégrées dans le fichier visé à l'alinéa 1^{er}. Passé ce délai, les données sont détruites ou anonymisées* ».

37. Suite à une demande d'informations complémentaires, le demandeur a précisé le motif de cette durée de conservation :

« L'article 74/2, paragraphe 2, alinéa 4 du Code ferroviaire prévoit une durée de conservation de 10 ans des données à caractère personnel dont l'Autorité de sécurité aurait connaissance dans le cadre de sa mission de surveillance. L'objectif de cette mission de surveillance est de veiller à ce que les entreprises ferroviaires, le gestionnaire de l'infrastructure,... respectent de manière continue et permanente, les obligations légales en matière de sécurité (par exemple le maintien d'un système de gestion de la sécurité conformément au prescrit du Code ferroviaire) et ce, au moyen de contrôles a posteriori.

Dans le cadre de cette mission, il se peut que l'Autorité de sécurité estime nécessaire de conserver des données à caractère personnel afin d'assurer notamment un suivi dans le cadre de ses missions de surveillance (vérifier si les personnes impliquées dans un contrôle, ne l'ont pas déjà été dans le cadre d'un contrôle précédent, personnes de contact,...). Dans cette optique, il convient de préciser que dans la disposition en question, la conservation des données à caractère personnel n'est pas automatique mais qu'elle est possible au regard des besoins de l'Autorité de sécurité dans le cadre de sa mission de surveillance.

Un délai de conservation de dix ans a été fixé afin que cette traçabilité puisse être assurée pendant un laps de temps jugé suffisant pour que l'Autorité de sécurité puisse mener à bien sa mission de surveillance.

Il est néanmoins envisageable si l'Autorité de protection des données l'estimait nécessaire, de réduire le délai de conservation à cinq ans, délai qui correspond à la durée de validité des certificats de sécurité uniques délivrés aux entreprises ferroviaires et de l'agrément de sécurité délivré au gestionnaire de l'infrastructure. Comme les missions de surveillance de l'Autorité de sécurité sont liées au fait que les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure doivent disposer des certificats et agrément en question, il serait envisageable de calquer la durée de conservation des données à caractère personnel traitées par l'Autorité de sécurité dans le cadre de sa mission de surveillance, sur la durée de validité des certificats de sécurité unique et de l'agrément de sécurité, à savoir cinq ans. Il n'est toutefois pas possible de prévoir un délai plus restreint au risque de vider de son utilité, la mission de surveillance assurée par l'Autorité de sécurité ».

38. L'article 5,1, e du RGPD exige que les données à caractère personnel soient conservées sous une forme permettant l'identification des personnes concernées pendant une durée n'excédant pas celle nécessaire au regard des finalités pour lesquelles elles sont traitées.
39. Dans la mesure où le « suivi » et la « traçabilité » auxquels le demandeur fait référence ne semblent pas faire partie de la mission de surveillance de l'autorité de sécurité, l'Autorité considère que le délai de conservation prévu dans l'avant-projet doit dès lors être réduit à la durée de conservation

strictement nécessaire au regard de la finalité poursuivie, soit cinq ans selon le demandeur sauf prolongation du certificat de sécurité unique ou de l'agrément de sécurité ; de manière à éviter de devoir dans ces cas-là collecter à nouveau des données juste après leur suppression quelques mois auparavant.

Missions d'enquête de l'organisme d'enquête et coopération avec les autres organismes

40. L'article 113, §3 en projet du Code ferroviaire « *Les données à caractère personnel traitées dans le cadre de l'exercice des tâches visées aux articles 111 et 112 sont conservées pendant cinquante ans à compter du jour où l'organisme d'enquête a eu accès à ces données et les a intégrées dans le fichier visé au paragraphe 2, alinéa 1er. Passé ce délai, elles sont détruites ou anonymisées* ».
41. Suite à une demande d'informations complémentaires, le demandeur a communiqué les précisions suivantes quant à ce délai de conservation :

« L'article 113, paragraphe 3 du Code ferroviaire prévoit en effet une durée de conservation de 50 ans. L'Organisme d'enquête a pour mission de veiller à la sécurité ferroviaire en menant des enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires, en consignnant dans une base de données les informations relatives aux accidents et incidents ferroviaires qui lui sont communiquées,...

Dans le cadre de ses missions, l'Organisme d'enquête assure également une traçabilité des personnes impliquées dans les divers incidents et accidents ferroviaires qu'il est amené à analyser afin de pouvoir réaliser un suivi et vérifier que ces personnes ne sont pas impliquées de manière répétitive dans le cadre d'accidents ou d'incidents ferroviaires.

Pour ce faire, il est par conséquent nécessaire que l'Organisme d'enquête conserve les données à caractère personnel dont elle a eu connaissance dans le cadre d'une enquête pendant une période équivalente à la durée de la carrière de la personne concernée, raison pour laquelle une durée de 50 ans a été prévue. Un mécanisme selon lequel l'Organisme d'enquête conserverait les données à caractère personnel jusqu'au terme réel de la carrière des personnes concernées, n'est pas envisageable en l'espèce puisqu'il n'existe pas à l'heure actuelle, un système de communication de telles informations entre l'Organisme d'enquête et les entreprises qui emploient les personnes impliquées et qu'il n'est matériellement et fonctionnellement pas possible de prévoir un tel système pour le futur au vu des contraintes financières et de gestion que cela impliquerait dans le chef de l'Organisme d'enquête et des entreprises concernées ».

42. Dans la mesure où un système de communication ne peut pas être mis en place et que ce très long délai de conservation est nécessaire, il faudra indiquer très concrètement et clairement, soit dans

l'avant-projet lui-même, soit dans l'exposé des motifs, la raison pour laquelle un tel délai de conservation extrêmement long se justifie.

43. L'article 116/1, §2, alinéa 8 prévoit que « *Les données à caractère personnel communiquées aux autres organismes d'enquête conformément à l'alinéa 2 et intégrées dans le cadre d'un fichier dédié et sécurisé conformément à l'alinéa 4, ne sont accessibles aux autres organismes d'enquête que pour la durée nécessaire à l'enquête. Passé ce délai, elles sont détruites ou anonymisées* ». À la lumière de l'article 6.3 du RGPD, l'Autorité recommande au demandeur de reprendre dans l'avant-projet le délai de conservation maximal (ou au moins les critères permettant de déterminer ce délai) pendant lequel seront conservées les données à caractère personnel collectées.

Tenue du registre national des véhicules

44. En ce qui concerne la durée de conservation des données, l'article 102, §4, alinéa 11 prévoit que « *les données à caractère personnel traitées sont conservées jusqu'au moment où le véhicule à propos duquel elles ont été communiquées est détruit ou voit son immatriculation supprimée définitivement. Passé ces limites, les données à caractère personnel reprises dans le registre sont détruites ou anonymisées* ». À la lumière de l'article 6.3 du RGPD, l'Autorité recommande au demandeur de reprendre dans l'avant-projet un délai de conservation maximal (ou au moins les critères permettant de déterminer ce délai) pendant lequel seront conservées les données à caractère personnel collectées.

e. Responsable du traitement

Mission de surveillance de l'autorité de sécurité

45. L'article 74/2 en projet du Code ferroviaire prévoit que l'autorité de sécurité est responsable du traitement pour les données qu'elle traiterait dans le cadre de ses missions de surveillance conformément à l'article 74/1.
46. L'Autorité en profite pour rappeler que la désignation des responsables du traitement doit être adéquate au regard des circonstances factuelles¹³. Il est nécessaire de vérifier pour chaque traitement

¹³ En effet, tant le Groupe de travail 29 – prédécesseur du Comité européen de la protection des données – que l'Autorité ont insisté sur la nécessité d'approcher le concept de responsable du traitement dans une perspective factuelle. Voir : Groupe de travail 29, Avis 1/2010 sur les notions de "responsable de traitement" et de "sous-traitant", 16 février 2010, p. 9 (https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2010/wp169_en.pdf) et Autorité de protection des données, *Le point sur les notions de responsable de traitement/sous-traitant au regard du Règlement EU 2016/679 sur la protection des données à caractère personnel (RGPD) et quelques applications spécifiques aux*

de données à caractère personnel qui poursuit la finalité pour laquelle elles sont traitées et dispose de la maîtrise des moyens utilisés pour atteindre cette finalité.

47. L'avant-projet fait également mention de traitements dont il n'apparaît pas clairement qui est responsable du traitement, soit responsable conjoint du traitement, soit sous-traitant. Il conviendrait de clarifier cet aspect en vue de l'exercice des droits octroyés par le RGPD (articles 12 à 22 du RGPD) ainsi qu'en vue de l'application éventuelle, selon le cas, de l'article 26 du RGPD ou de l'article 28 du RGPD. L'Autorité vise en particulier :

- l'article 74/1, §4 en projet du Code ferroviaire prévoit que le contrôle du respect des règles relatives aux temps de travail, de conduite et de repos applicables aux conducteurs de train est assuré par le SPF Emploi, Travail et Concertation Sociale (excepté le cas prévu à l'article 74, 15°). Dans le cadre de ces missions, le SPF Emploi, Travail et Concertation Sociale coopère avec l'autorité de sécurité afin que celle-ci puisse remplir son rôle de contrôle de la sécurité ferroviaire.
- L'article 74/1, §9 en projet du Code ferroviaire (tel qu'inséré par l'article 18 de l'avant-projet) prévoit une coopération avec les autorités de sécurité d'autres Etats membres pour coordonner leurs activités de surveillance, de façon à assurer le partage d'information essentielle concernant une entreprise ferroviaire, en particulier en ce qui concerne les risques connus et ses performances en matière de sécurité, ainsi que le partage d'information avec l'Agence.

Missions d'enquête de l'organisme d'enquête et coopération avec les autres organismes

48. L'article 113 du Code ferroviaire (tel que modifié par l'article 66 de l'avant-projet) prévoit que l'organisme d'enquête est responsable du traitement pour les données traitées dans le cadre de l'enquête.

49. L'article 115 en projet du Code ferroviaire prévoit effectivement qu'un accident ou un incident fait l'objet d'une enquête par l'organisme d'enquête lorsque celui-ci se produit sur le territoire belge. Toutefois, lorsqu'un accident ou un incident s'est produit à proximité d'une installation frontalière de la Belgique ou lorsqu'il n'est pas possible de déterminer dans quel Etat membre de l'Union européenne l'accident ou incident s'est produit, et que cela pourrait être en Belgique, l'organisme d'enquête se concerta avec ses homologues afin de déterminer l'organisme qui effectuera l'enquête ou de convenir

de l'effectuer en coopération. Lorsque l'organisme d'enquête belge est désigné, il laisse les autres organismes concernés participer à l'enquête et avoir accès à tous les résultats de celle-ci.

50. En outre, l'article 113, §1, alinéa 2 en projet du Code ferroviaire prévoit que l'Agence coopère avec l'organisme d'enquête lorsque l'enquête porte sur des véhicules pour lesquels elle a délivré une autorisation ou sur des entreprises ferroviaires auxquelles elle a délivré un certificat. Elle transmet dans les meilleurs délais à l'organisme d'enquête l'ensemble des informations ou dossiers demandés et, sur demande, donne des explications.
51. Il conviendrait de stipuler en quelle qualité interviennent ces autres entités : sont-elles responsables de traitement, responsables conjoints de traitement ou sous-traitants ? Il convient de le préciser dans l'avant-projet afin de faciliter l'exercice des droits de la personne concernée tels que prévus aux articles 12 à 22 du RGPD, comme stipulé ci-dessus.

Tenue du registre national des véhicules

52. L'article 210, §4 en projet du Code ferroviaire prévoit que l'autorité de sécurité est responsable du traitement de données à caractère personnel au sens du Règlement (UE) 2016/679, pour les données qui figurent dans le registre national des véhicules. L'Autorité en prend acte.

f. Limitation des droits des personnes concernées

53. Les articles 74/2, §2, 113, §2, 116/1, §2 et 210, §4 en projet du Code ferroviaire prévoient que les personnes concernées disposent d'un droit d'accès et de rectification des données les concernant et qu'en cas de demande de rectification, le responsable du traitement notifie à chaque destinataire auquel les données à caractère personnel ont été communiquées toute rectification de données à caractère personnel effectuée, à moins qu'une telle communication se révèle impossible ou exige des efforts disproportionnés.
54. Dans le formulaire de demande d'avis, le demandeur indique que ces articles prévoient une limitation des droits de la personne concernée car *« seuls les obligations de transparence et d'information du responsable du traitement, le droit d'accès, de rectification, de notification en cas de rectification des personnes concernées, ont été retenus. Il a été considéré que les autres droits de ces personnes étaient incompatibles avec les buts poursuivis : la conservation et l'analyse des données relatives à la sécurité ferroviaire et à la façon dont les acteurs concernés appliquent les obligations du cadre juridique en matière de sécurité »*.

55. Dans la mesure où le demandeur prévoit d'inclure une limitation des droits des personnes concernées dans l'avant-projet, l'Autorité rappelle que l'article 23 du RGPD autorise les États membres à limiter la portée des droits des personnes concernées, à condition toutefois que cette limitation respecte l'essence des libertés et droits fondamentaux et qu'elle constitue une mesure nécessaire et proportionnée dans une société démocratique pour atteindre un des objectifs légitimes énoncés par l'article 23.1 du RGPD.
56. Toute mesure législative prévoyant des limitations aux droits de la personne concernée doit au moins contenir des dispositions spécifiques relatives aux éléments énumérés à l'article 23.2 du RGPD, à savoir:
- les finalités du traitement ou des catégories de traitement,
 - les catégories de données à caractère personnel,
 - l'étendue des limitations introduites,
 - les garanties destinées à prévenir les abus ou l'accès ou le transfert illicites,
 - la détermination du (des) responsable(s) du traitement (ou des catégories de responsables du traitement),
 - les durées de conservation,
 - les risques pour les droits et libertés des personnes concernées et
 - le droit des personnes concernées d'être informées de la limitation.
57. Tous ces éléments ne sont pas repris dans l'avant-projet de sorte qu'il conviendrait d'apporter des précisions et de reformuler l'avant-projet à cet égard et éventuellement de préciser dans l'avant-projet pour quelles finalités spécifiques cette limitation des droits des personnes concernées est prévue (parmi celles énumérées à l'article 23.1 du RGPD).
58. L'Autorité rappelle que les limitations aux droits des personnes concernées doivent être strictement nécessaires pour atteindre l'objectif poursuivi. La nécessité et la proportionnalité de ces limitations doivent donc être interprétées de manière restrictive¹⁴.

g. Communication à des tiers

59. L'Autorité prend note que l'article 74/1, §4 en projet du Code ferroviaire prévoit une coopération entre l'autorité de sécurité et le SPF Emploi, Travail et Concertation sociale en ce qui concerne le contrôle de la sécurité ferroviaire, spécifiquement en ce qu'il concerne le contrôle du respect des règles relatives aux temps de travail, de conduite et de repos applicables aux conducteurs de train. Il ne ressort pas clairement de l'avant-projet si cette coopération implique un accès aux données à caractère personnel

¹⁴ Avis n° 34/2018 du 11 avril 2018 *concernant un avant-projet de loi instituant le comité de sécurité de l'information et modifiant diverses lois concernant la mise en œuvre du 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 et plus spécifiquement ses considérants 36 à 38.*

par le SPF Emploi, Travail et Concertation sociale. Le cas échéant, il conviendrait de le prévoir de manière plus claire dans l'avant-projet. En outre, il convient de prévoir (dans l'avant-projet ou dans la réglementation sur laquelle le SPF Emploi, Travail et Concertation sociale se fonde pour effectuer le traitement de données en question) tous les éléments essentiels des traitements de données effectués par ce tiers (soit leur finalité, les catégories de données, l'identité du responsable du traitement, les catégories de personnes concernées, la durée maximale de conservation, les éventuels destinataires des données et le cas échéant, les limitations aux droits des personnes) vu que la finalité du traitement est le « contrôle du respect des règles relatives aux temps de travail, de conduite et de repos applicables aux conducteurs de train » ce qui pourrait constituer une ingérence importante dans les droits et libertés des personnes concernées.

60. Par souci d'exhaustivité, l'Autorité attire l'attention sur le fait que pour accéder à des données à caractère personnel provenant d'une autorité publique fédérale, un **protocole d'accord** doit être conclu au préalable, conformément à l'article 20 de la LTD. En cas d'impossibilité pour les responsables du traitement émetteur et destinataire des données de parvenir à un accord, le flux de données doit en principe faire l'objet d'une délibération préalable de la Chambre autorité fédérale du Comité de sécurité de l'information (sauf communication ponctuelle de données ou sauf normes réglementaires précisant les modalités du flux telles que ses finalités, les catégories de données et les destinataires de données)¹⁵.

**PAR CES MOTIFS,
l'Autorité,**

estime que les adaptations suivantes s'imposent :

- Expliciter dans l'avant-projet la finalité poursuivie par la tenue du registre des véhicules ;
- Supprimer l'article 74/2, §1^{er}, alinéa 6 en projet du Code ferroviaire qui retranscrit le principe de minimisation des données ;
- Préciser dans l'avant-projet les catégories de données à caractère personnel qui seront traitées dans le cadre de la mission de surveillance de l'autorité de sécurité ;
- Supprimer l'article 113, §2, alinéa 5 en projet du Code ferroviaire qui retranscrit le principe de minimisation des données ;
- Préciser les catégories de données à caractère personnel qui seront traitées dans le cadre de la mission d'enquête de l'organisme d'enquête ;

¹⁵ Voir l'article 35/1 de la loi du 15 août 2012 relative à la création et à l'organisation d'un intégrateur de services fédéral.

- Préciser les données qui doivent figurer dans la banque de données de tous les accidents et incidents d'exploitation visée par l'article 111, §1^{er}, 4^o en projet du Code ferroviaire ;
- Préciser les catégories de données qui devront figurer dans le registre des véhicules ;
- Supprimer l'article 210, §4, alinéa 7 en projet du Code ferroviaire qui retranscrit le principe de minimisation des données ;
- Prévoir une durée de conservation de cinq ans pour les données traitées dans le cadre de la mission de surveillance de l'autorité de sécurité ;
- Indiquer la raison pour laquelle un délai de conservation de cinquante ans se justifie pour les données traitées dans le cadre des missions d'enquête de l'organisme d'enquête ;
- Prévoir un délai de conservation maximal (ou au moins les critères permettant de déterminer ce délai) pendant lequel seront conservées les données collectées dans un fichier mis à disposition des autres organismes d'enquête tel que prévu à l'article 116/1, alinéa 8 en projet du Code ferroviaire ;
- Reprendre dans l'avant-projet un délai de conservation maximal (ou au moins les critères permettant de déterminer ce délai) pendant lequel seront conservées les données à caractère personnel dans le registre des véhicules ;
- Indiquer dans l'avant-projet en quelle qualité interviennent SPF Emploi, Travail et Concertation Sociale et les autorités de sécurité d'autres Etats membres et l'Agence dans le cadre des missions de surveillance de l'autorité de sécurité (responsables du traitement, responsables conjoints du traitement ou sous-traitants) ;
- Indiquer dans l'avant-projet en quelle qualité interviennent les autres organismes d'enquête et l'Agence dans le cadre de la coopération prévue aux articles 113, §1, alinéa 2 et 115 en projet du Code ferroviaire ;
- Prévoir des dispositions spécifiques relatives aux éléments énumérés à l'article 23.2 du RGPD dans l'avant-projet et préciser dans l'avant-projet pour quelles finalités spécifiques la limitation des droits des personnes concernées est prévue (parmi celles énumérées à l'article 23.1 du RGPD).

(sé) Alexandra Jaspar

Directrice du Centre de Connaissances