



Avis n° 19/2020 du 21 février 2020

Objet : avis concernant un projet d'arrêté royal visant à optimiser les dispositions relatives au travail maritime (CO-A-2019-209)

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 "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 Monsieur Philippe De Backer, Ministre de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste, chargé de la Simplification administrative, de la Lutte contre la fraude sociale, de la Protection de la vie privée et de la Mer du Nord, reçue le 22 novembre 2019 ;

Vu le nouveau projet de texte reçu le 21 janvier 2020 ;

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

Émet, le 21 février 2020, l'avis suivant :

I. OBJET DE LA DEMANDE

1. La loi du 17 août 2013 *portant assentiment à la Convention du travail maritime, adoptée à Genève le 23 février 2006 par la Conférence internationale du Travail à sa 94^e session*, a permis l'entrée en vigueur en Belgique de la Convention du travail maritime, ci-après la convention.

2. La convention a pour but de garantir les droits des gens de mer en matière d'emploi et de droits sociaux, tels qu'ils ont été élaborés dans les règles et le code, ces derniers faisant partie intégrante de la convention (articles IV et VI de la convention). À cet effet, les membres de la convention sont tenus d'appliquer (de manière contraignante) chaque règle conformément à la partie A du code.¹

3. La grande majorité des règles mentionnent l'objectif qu'elles poursuivent :

- Par exemple : Règle 1.1 Âge minimum. Objet : assurer qu'aucune personne n'ayant pas l'âge minimum ne travaille à bord d'un navire ;
- Exemple : Règle 2.5 Rapatriement. Objet : assurer aux gens de mer la possibilité de rentrer chez eux.

4. La règle 5.1 de la convention traite des responsabilités de l'État du pavillon et a pour objet *d'assurer que tout Membre s'acquitte des responsabilités qui lui incombent en vertu de la présente convention à l'égard des navires qui battent son pavillon*. Cela implique que chaque membre établit un système efficace d'inspection et de certification des conditions du travail maritime, conformément aux règles de la convention (voir les prescriptions 5.1.1.2 et 5.1.4. de la convention).

5. La loi du 13 juin 2014 *d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006*² contient des mesures visant à garantir l'application de la convention en Belgique.

¹ Quasiment chaque règle est assortie d'une norme A du code.

² En ce qui concerne cette loi, l'avis de la Commission de la protection de la vie privée, prédécesseur en droit de l'Autorité, n'a pas été recueilli.

L'intention est d'alléger cette loi en déléguant un certain nombre de tâches au Roi³.

6. Si les modifications envisagées par l'avant-projet d'arrêté royal *visant à optimiser les dispositions relatives au travail maritime* sont appliquées, la loi du 13 juin 2014 serait limitée aux thématiques suivantes :

- la définition d'une série de termes ;
- la définition du champ d'application ;
- la définition de la délégation au Roi ;
- l'identification des fonctionnaires habilités, de leurs compétences et des conditions connexes pour la communication d'informations par ces fonctionnaires ;
- le devoir de confidentialité et de discrétion ;
- la définition de sanctions pénales.

7. Le nouvel article 6 en projet de la loi du 13 juin 2014 est libellé comme suit : "*Le Roi détermine sous réserve de la Convention MLC :*

- 1°. *les certificats et autres documents qui doivent être à bord des navires. Le Roi détermine également l'autorité chargée de la délivrance, les conditions pour la délivrance ainsi que les règles concernant le contenu, la publication et la validité ;*
- 2°. *quels navires sont soumis aux dispositions sous le 1° ;*
- 3°. *l'inspection des navires ;*
- 4°. *la procédure de plainte.*

8. Suite à cette délégation, ces thématiques sont retirées de la loi et intégrées au projet d'arrêté royal *visant à optimiser les dispositions relatives au travail maritime*, ci-après le projet, au sujet duquel le ministre De Backer, ci-après le demandeur, recueille à présent un avis. Ce projet entraîne également la modification de plusieurs arrêtés royaux.

II. EXAMEN DE LA DEMANDE

Certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail maritime

9. Les dispositions qui régissent la procédure en vue d'obtenir un certificat de travail maritime et de délivrer la déclaration de conformité du travail maritime, qui en fixent la durée et en régissent la

³ L'Autorité a reçu le 27/11/2019 l'avant-projet de loi *visant à optimiser les dispositions relatives au travail maritime*, à titre informatif.

prolongation (sections 1 et 2 du chapitre 2 du projet) sont quasi intégralement copiées de la loi. Aucun changement n'est apporté aux traitements existants, mis à part qu'à l'avenir, ceux-ci ne seront plus encadrés par une loi mais par un arrêté royal.

10. Le texte de ces articles est basé sur les règles et les normes contraignantes telles qu'elles sont formulées dans la convention. Ainsi, les points dont le respect est contrôlé⁴ en vue de la délivrance du certificat de travail et de la déclaration de conformité (voir l'article 7 du projet) sont identiques à ceux mentionnés dans la convention (norme contraignante). Les normes contraignantes dans la convention ne laissent en fait aucune marge de manœuvre à l'auteur du projet. Le traitement de données à caractère personnel (en ce compris la collecte de données à caractère personnel en vue de la certification) doit être conforme au RGPD. Étant donné qu'ils doivent être en mesure de le démontrer (responsabilité), les services d'inspection doivent documenter les mesures qu'ils adoptent pour ce faire

11. Il peut être déduit du texte que le SPF Mobilité et Transports dont fait partie le service d'inspection compétent est le responsable du traitement pour les traitements de données relatifs à la délivrance et à la prolongation du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime ainsi que pour les inspections et contrôles y afférents. L'Autorité invite le demandeur à désigner explicitement le responsable du traitement (article 4.7) du RGPD dans le projet. Cela contribue à la transparence et facilite l'exercice des droits des personnes concernées établis aux articles 12 à 22 inclus du RGPD. L'Autorité profite de cette occasion pour rappeler que la désignation des responsables du traitement doit être adéquate au regard des circonstances factuelles. Tant le Groupe de travail Article 29⁵ – prédécesseur du Comité européen de la protection des données – que l'Autorité⁶ ont insisté sur la nécessité de considérer le concept de responsable du traitement dans une

⁴ 1° *l'âge minimum des personnes employées ou engagées ou travaillant à bord du navire de pêche ;*

2° *la certification médicale ;*

3° *les qualifications des marins ;*

4° *les contrats d'engagement maritime ;*

5° *le recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé ;*

6° *la durée de travail et de repos ;*

7° *les effectifs du navire ;*

8° *le logement ;*

9° *les installations de loisirs à bord ;*

10° *l'alimentation et le service de table ;*

11° *la santé et la sécurité et la prévention des accidents ;*

12° *les soins médicaux à bord ;*

13° *les procédures de plainte à bord ;*

14° *la rémunération ;*

15° *la garantie financière pour le rapatriement ;*

16° *la garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur.*

⁵ Groupe de travail Article 29, Avis 1/2010 sur les notions de "responsable de traitement" et de "sous-traitant", 16 février 2010, p. 9.

⁶ L'Autorité, *Le point sur les notions de responsable de traitement/sous-traitant au regard du RGPD et quelques applications spécifiques aux professions libérales telles que les avocats*, p. 1.

perspective factuelle. En d'autres termes, il est nécessaire de vérifier pour chaque traitement de données à caractère personnel qui détermine la finalité du traitement ainsi que les moyens utilisés pour atteindre cette finalité.

12. En vertu de l'article 5.1.e) du RGPD, les données à caractère personnel ne peuvent pas être conservées sous une forme permettant l'identification des personnes concernées pendant une durée excédant celle nécessaire à la réalisation des finalités pour lesquelles elles sont traitées.

13. L'Autorité constate que ni la loi du 13 juin 2014, ni le projet ne prévoient le moindre délai de conservation des données à caractère personnel qui feront l'objet d'un traitement. À la lumière de l'article 6.3 du RGPD, il est recommandé de prévoir des délais de conservation (maximaux) des données à caractère personnel qui feront l'objet du traitement, en tenant compte des diverses finalités et catégories de données, ou au moins de reprendre des critères permettant de déterminer ces délais de conservation (maximaux).

Certificats de rapatriement/responsabilité

14. En ce qui concerne le certificat d'assurance pour le rapatriement et le certificat d'assurance pour la responsabilité de l'armateur (section 3 du chapitre 2 du projet), les dispositions actuelles de la loi du 13 juin 2014 prévoient que le Roi fixe les conditions de délivrance de ces certificats ainsi que les règles relatives à la délivrance et à la validité des certificats. Une délégation similaire se retrouve également dans la modification envisagée de la loi du 13 juin 2014.

15. La règle 5.2.2 combinée à la norme 2.5.2 de la convention ainsi que la règle 4.2 combinée à la norme 4.2.1 de la convention obligent tout État membre à exiger dans sa réglementation une garantie financière de l'armateur pour le rapatriement et la responsabilité ainsi qu'à définir dans quels cas le droit au rapatriement est applicable, depuis combien de temps il faut être en service pour bénéficier de ce droit, ce qu'implique exactement le rapatriement dans le chef de l'armateur. Cela a été fait par les articles 68 et 68/1 de la loi du 3 juin 2007 *portant des dispositions diverses relatives au travail*.

16. Les dispositions du projet indiquent que la délivrance des certificats pour le rapatriement/la responsabilité n'est possible que si les conditions des articles 68 et 68/1 de la loi du 3 juin 2007 sont remplies. Vu que le prestataire de la garantie financière (qui est toujours une personne morale d'après les explications verbales fournies par le demandeur) délivre le certificat, il lui incombe de vérifier si les conditions sont remplies.

17. D'après les informations fournies verbalement par le demandeur, selon toute probabilité, aucune donnée à caractère personnel n'est traitée lors du contrôle de ces conditions. L'on s'appuierait sur des chiffres, étant donné que les équipages des navires changent constamment. Le demandeur doit vérifier si des données à caractère personnel sont traitées ou non, car cela a une incidence sur les éléments à inclure dans le texte du projet. Si la délivrance des certificats de rapatriement/responsabilité s'accompagne du traitement de données à caractère personnel, ce traitement nécessite alors d'ajouter les éléments suivants :

- les (catégories de) données qui seront traitées à cette fin ; (article 5.1.c) du RGPD) ;
- le délai de conservation (article 5.1. e) du RGPD) ;
- la désignation du responsable du traitement (article 4.7) du RGPD) auprès de qui les droits prévus par les articles 12-22 du RGPD peuvent être exercés.

Inspections

18. Le chapitre 3 du projet détermine quand ont lieu les inspections. Une inspection a lieu lors de la première immatriculation ainsi qu'en vue du renouvellement du certificat de travail maritime. Par ailleurs, des inspections intermédiaires sont aussi imposées. Pour chaque inspection, un rapport d'inspection est dressé. Dans la mesure où des données à caractère personnel y sont reprises, on peut renvoyer au point 17.

Registre des inspections

19. L'article 40, § 1 du projet précise que la Direction générale Navigation du SPF Mobilité et Transports assure la tenue d'un registre des inspections. Le paragraphe 2, premier alinéa de cet article précise la finalité du registre : disposer d'un historique, par navire, des inspections réalisées et des résultats de ces inspections, ce qui est utile en vue de préparer les inspections et permet d'en tirer les enseignements. Il s'agit d'une finalité déterminée, explicite et légitime au sens de l'article 5.1.b) du RGPD.

20. L'article 40, § 2 du projet énumère les données (informations) qui sont enregistrées dans ce registre. Parmi les informations qui ont ou peuvent avoir la qualité de données à caractère personnel figurent :

- le nom de l'inspecteur (clairement une donnée à caractère personnel) ;
- les résultats des entretiens avec les marins à bord du navire, dans la mesure où ils contiennent une référence à l'identité de la personne interrogée ou permettent d'identifier cette dernière sur la base des informations mentionnées dans le résultat ;

- les informations relatives à des plaintes, dans la mesure où elles contiennent une référence à l'identité de la personne interrogée ou permettent d'identifier cette dernière sur la base des informations mentionnées dans le résultat.

21. Ceci doit toutefois être lu conjointement avec le quatrième alinéa du même paragraphe. Le texte néerlandais dispose que les données sont anonymisées en cas de plaintes et si cela concerne des marins (le texte français n'évoque pas les plaintes). Des informations anonymes sont des informations qui ne peuvent pas être reliées à une personne physique identifiée ou identifiable⁷. Les données ainsi obtenues ne sont plus des données à caractère personnel, impliquant que le RGPD ne leur est pas applicable. L'Autorité rappelle à cet égard que l'identification d'une personne ne vise pas uniquement la possibilité de retrouver son nom et/ou son l'adresse mais également la possibilité de l'identifier par un processus d'individualisation, de corrélation ou d'inférence.

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'anonymisation. Pour le surplus, l'Autorité renvoie à l'avis 05/2014 du Groupe de travail "article 29" sur la protection des données, prédécesseur du Comité européen à la protection des données, sur les techniques d'anonymisation⁸.

22. L'Autorité en conclut que le registre contiendra une seule donnée à caractère personnel, à savoir le nom de l'inspecteur. Vu le fait que l'accès au registre est limité aux membres du personnel du responsable du traitement (article 10, § 2, cinquième alinéa du projet), la mention du nom de l'inspecteur ayant effectué l'inspection et à qui l'on peut donc s'adresser pour obtenir des précisions n'est donc pas problématique à la lumière de l'article 5.1.c) du RGPD.

23. Le directeur général de la Direction générale Navigation du SPF Mobilité et Transports est identifié en tant que responsable du traitement. À cet égard, l'Autorité attire l'attention sur la page 16 de l'avis 1/2010 du Groupe de travail de protection des données Article 29⁹ *sur les notions de "responsable du traitement" et de "sous-traitant"*,¹⁰ où on peut lire :

"Dans la perspective stratégique d'attribution des responsabilités, et afin que les personnes concernées puissent s'adresser à une entité plus stable et plus fiable lorsqu'elles exercent les droits qui leurs sont conférés par la directive, il serait préférable de considérer comme responsable du traitement la société ou l'organisme en tant que

⁷ Voir aussi le considérant 26 du RGPD ainsi que l'application de l'article 4.1) du RGPD *a contrario*..

⁸ Cet avis est disponible à l'adresse suivante : https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2014/wp216_fr.pdf.

⁹ Prédécesseur du Comité européen de la protection des données

¹⁰ https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2010/wp169_fr.pdf.

tel, plutôt qu'une personne en son sein. C'est en effet la société ou l'organisme qu'il convient de considérer, en dernier ressort, comme responsable du traitement des données et des obligations énoncées par la législation relative à la protection des données, à moins que certains éléments précis n'indiquent qu'une personne physique doit être responsable".

24. Dans cette optique, il est recommandé, comme souligné au point 11, de mentionner le SPF Mobilité et Transports comme responsable du traitement. C'est en effet le SPF qui porte la responsabilité finale. Dans un souci de transparence à l'égard du citoyen, il est important d'indiquer clairement qui est responsable du traitement pour les divers traitements découlant de l'application de la convention.

25. Les données sont conservées pendant 10 ans (article 40, § 2, dernier alinéa du projet). Vu que l'intention est d'avoir un aperçu des inspections dans le temps, le délai de conservation proposé est acceptable.

Procédure de plainte à bord des navires battant pavillon belge et formulaire de plainte

26. Le chapitre IV du projet développe la procédure de plainte¹¹. L'Autorité constate qu'à l'exception des articles 49, 50 et 51 du projet, tous les autres articles de ce chapitre reprennent les actuels articles de l'arrêté royal du 4 août 2014 *déterminant la procédure de plainte à bord des navires battant pavillon belge et fixant le modèle de formulaire de plainte*¹².

27. La procédure de plainte telle qu'elle est élaborée dans le chapitre 4 du projet engendre un traitement modéré de données à caractère personnel. Chaque marin reçoit un document décrivant la procédure de plainte à bord. Ce document mentionne l'identité de la personne auprès de qui la plainte peut être introduite (lorsqu'il ne s'agit pas du capitaine) ainsi que l'identité d'une ou de plusieurs personnes à qui le marin peut s'adresser pour être aidé et conseillé en toute impartialité (articles 49 et 50 du projet). Le modèle de formulaire de plainte qui est annexé au projet est identique à l'annexe de l'arrêté royal du 4 août 2014. Les données à caractère personnel qui y sont mentionnées sont : les nom et prénom du plaignant, les nom et prénom, numéro de téléphone et adresse e-mail de la personne de contact de l'armateur et le nom de la personne de confiance qui assiste le plaignant.

¹¹ Règle 5.1.5.1 de la convention : "*Tout Membre exige qu'il existe à bord des navires battant son pavillon des procédures permettant un règlement juste, efficace et rapide de toute plainte présentée par un marin alléguant une infraction aux prescriptions de la présente convention (y compris les droits des gens de mer)".*

¹² Cet arrêté royal sera abrogé.

28. Vu la finalité poursuivie par la procédure de plainte, à savoir remédier aux violations de la convention, le traitement des données à caractère personnel visé au point 27 ne donne lieu à aucune remarque particulière du point de vue de la proportionnalité (article 5.1.c) du RGPD).

29. Chaque plainte et les décisions auxquelles elle a donné lieu sont conservées à bord dans un dossier individuel de plainte et une copie de l'ensemble du dossier doit être remise au plaignant concerné (article 55 du projet). Plusieurs étapes de recours sont prévues : auprès du capitaine, ensuite auprès de l'armateur et enfin auprès de la Direction générale Navigation (articles 61, 63 et 64 du projet). On ne sait pas clairement si à la suite d'un recours, le dossier de plainte original est communiqué à l'instance de recours ou bien s'il s'agit d'une copie. Quoi qu'il en soit, l'Autorité constate que le projet ne prévoit aucun délai de conservation pour les données à caractère personnel que contiennent le dossier de plainte original et ses éventuelles copies. À la lumière de l'article 6.3 du RGPD, il est recommandé de prévoir dans le projet des délais de conservation (maximaux) des données à caractère personnel qui feront l'objet du traitement, en tenant compte des diverses finalités et catégories de données, ou au moins de reprendre des critères permettant de déterminer ces délais de conservation (maximaux).

Modification de l'arrêté royal du 13 mars 2011

30. L'article 89 du projet insère un article 8/1 dans l'arrêté royal du 13 mars 2011 *établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes*, qui prévoit que la Direction Navigation tient à jour une liste des organismes agréés habilités à effectuer certaines tâches d'inspection et de contrôle. Cette liste mentionne les tâches que les organismes agréés sont habilités à effectuer.

31. Dans la mesure où ils sont habilités à effectuer des inspections relatives au certificat de travail maritime et à la déclaration de conformité au travail maritime, on ne sait pas clairement si ces organismes agréés, pour autant qu'ils traitent des données à caractère personnel, ont la qualité de responsable du traitement, de responsable du traitement conjoint à l'autorité qui est normalement compétente pour ces inspections ou encore de sous-traitant. Il est important que cet aspect soit clarifié en vue de l'exercice des droits octroyés par le RGPD (articles 12-22 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. Le texte doit donc être éventuellement complété sur ce point.

L'avant-projet de loi visant à optimiser les dispositions relatives au travail maritime

32. L'avis de l'Autorité n'a pas été sollicité concernant cet avant-projet.

33. Comme déjà souligné, l'Autorité a émis l'avis n° 148/2019 sur un avant-projet de loi *relative au travail dans le secteur de la pêche*. Plusieurs articles de cet avant-projet reprenaient littéralement le texte d'un certain nombre d'articles de la loi du 13 juin 2014 :

- l'article 43 était une copie de l'actuel article 47 de la loi du 13 juin 2014 ;
- l'article 53 était une copie de l'actuel article 58 de la loi du 13 juin 2014 ;

34. Les nombreuses critiques formulées dans l'avis n° 148/2019 à propos des articles 43 et 53 de l'avant-projet de loi *relative au travail dans le secteur de la pêche* (points 12-21 et 26-28) sont donc tout aussi valables pour les articles 47 et 58 de la loi du 13 juin 2014. Étant donné qu'une modification de cette loi est en préparation, l'Autorité demande instamment que l'on profite de l'occasion pour adapter les articles 47 et 58 susmentionnés comme proposé dans l'avis n° 148/2019.

35. En vertu de l'article 48 de la loi du 13 juin 2014 (qui est maintenu), le Roi peut habiliter des organismes agréés à effectuer des inspections. On ne sait pas clairement si, dans la mesure où ils traitent des données à caractère personnel, ces organismes habilités ont la qualité de responsable du traitement, de responsable du traitement conjoint à l'autorité qui est normalement compétente pour ces inspections ou encore de sous-traitant. Il est important que cet aspect soit clarifié en vue de l'exercice des droits octroyés par le RGPD (articles 12-22 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. Étant donné qu'une modification de cette loi est en préparation, l'Autorité demande instamment que l'on profite de l'occasion pour le faire.

**PAR CES MOTIFS,
l'Autorité,**

estime que les adaptations suivantes s'imposent :

- identifier le responsable du traitement (point 1111);
- préciser le délai de conservation (points 13 et **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**);
- pour le responsable du traitement du registre, remplacer le directeur général par la Direction générale Navigation du SPF Mobilité et Transports (points 23 et 2424) ;
- le demandeur doit vérifier si la délivrance des certificats de rapatriement/responsabilité implique le traitement de données à caractère personnel et dans l'affirmative, compléter le texte (points 17 et 18) ;
- clarifier dans quelle qualité interviennent les organismes agréés habilités (point 31) ;

recommande de profiter de la modification envisagée de la loi du 13 juin 2014 *d'exécution et de contrôle de l'application de la Convention du travail maritime 2006* pour :

- modifier les articles 47 et 58 de la loi du 13 juin 2014 conformément aux points 12 – 21 et 26-28 de l'avis n° 148/2019 ;
- clarifier dans quelle qualité interviennent les organismes agréés habilités (point 35).

(sé) Alexandra Jaspar

Directrice du Centre de Connaissances