



# **SIF-RGPD**

## **LIGNES DIRECTRICES SUR LES DONNÉES À CARACTÈRE PERSONNEL TRANSMISES DANS LE CADRE DES SIF**

**AVRIL 2025**

## Introduction

Dans le cadre des services d'information fluviale (SIF), des données sont échangées, par voie électronique, entre des entités. Parmi ces données peuvent se trouver des données à caractère personnel. Dans l'Union européenne, mais aussi dans la plupart des États européens, non-membres de l'Union européenne, ces données à caractère personnel sont soumises à une réglementation particulière. On peut citer notamment le Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD) qui est applicable au sein de l'Union européenne.

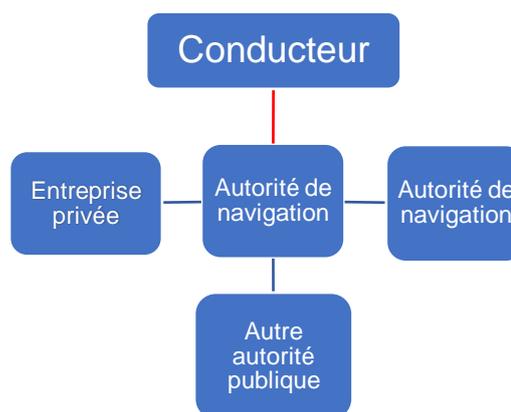
Le sujet est complexe, l'interprétation de la réglementation diffère selon les pays et parfois selon le type de donnée personnelle (les données personnelles collectées pour des questions de sécurité ne sont par exemple pas régies par les mêmes règles que des données collectées à des fins statistiques ou commerciales). Cependant, on retrouve trois grands principes communs :

1. Dans tous les cas, une obligation de protection des données personnelles (transmission et stockage) pour ceux qui les collectent ;
2. L'obligation également de faire savoir les finalités pour lesquelles des données personnelles sont collectées (et de ne pas traiter ces données pour d'autres fins), c'est ce que l'on appelle le « principe de finalité »<sup>1</sup> ;
3. Organiser et faciliter l'exercice des droits des personnes sur leurs données personnelles, même si ces droits varient selon les situations (par exemple le consentement doit parfois être donné, et parfois non).

En matière de SIF, les données sont fournies par les conducteurs aux autorités de navigations, lesquelles sont susceptibles de les transmettre à d'autres autorités de navigation, autorités publiques ou entreprises privées pour différentes finalités.

Ces lignes directrices ont pour but d'une part de proposer une définition des données à caractère personnel dans le contexte des SIF, et d'autre part de lister les finalités pour lesquelles un traitement peut leur être appliqué.

Ces lignes directrices ne se substituent pas à la réglementation applicable mais peuvent contribuer à partager une vision commune qui facilitera une mise en œuvre des SIF harmonisée à l'échelle européenne.



---

1 Lorsque dans les pages suivantes le terme « finalité » est utilisé, il fait référence à ce « principe de finalité ».

## **LES DONNÉES À CARACTÈRE PERSONNEL TRANSMISES PAR LE CONDUCTEUR À L'AUTORITÉ DE NAVIGATION**

Dans le cadre de ces lignes directrices, les données SIF sont transmises par les conducteurs aux autorités de la navigation en application de dispositions figurant dans un règlement de police applicable à une voie d'eau. Les données SIF ainsi collectées le sont donc à des fins de sécurité de la navigation. De plus, la conclusion préalable d'un contrat entre le conducteur, fournissant les données, et l'autorité de la navigation, traitant les données, n'est pas nécessaire.

Il est à noter, toutefois, que la conclusion d'un tel contrat peut être nécessaire dans un contexte où des données SIF sont transmises, de façon volontaire, par le conducteur à une autorité à d'autres fins que la sécurité de la navigation, par exemple pour optimiser des opérations de chargement/déchargement dans un port. On peut citer l'exemple du « Rhein Port Information System » ou d'« EuRIS ». Dans une telle situation, le contrat doit établir la liste des données à caractère personnel collectées et les traitements qui sont autorisés. Dans le cas d'EuRIS, par exemple, le contrat prévoit 6 classes de confidentialité<sup>2</sup> pour l'affichage des données personnelles à d'autres utilisateurs. Ces situations, régies par un contrat, ne sont pas dans le périmètre de ces lignes directrices (qui se limitent aux données SIF collectées en application de dispositions figurant dans un règlement de police applicable à une voie d'eau).

La loi fixe des limites au traitement des données par les autorités de la navigation : celles-ci ne peuvent traiter des données à caractère personnel que pour une finalité explicitement délimitée par la loi (selon le principe de finalité) et « uniquement les données strictement nécessaires à la finalité » (selon le principe de proportionnalité). Les données doivent en outre être traitées en conformité avec le Règlement général sur la protection des données (RGPD)<sup>3</sup> en vigueur dans les États-membres de l'Union européenne ou en conformité avec des textes comparables en vigueur dans les pays non-membres de l'Union européenne (qui prévoient généralement certains droits aux propriétaires des données personnelles).

Le présent document propose des lignes directrices sur les deux aspects suivants :

- quelles données SIF, transmises par le conducteur, doivent être considérées comme des données à caractère personnel (A) ;
- pour quelles finalités ces données peuvent être traitées par l'autorité de navigation (B).

---

<sup>2</sup> <https://www.eurisportal.eu/apropos/confidentialite?KL=fr>

<sup>3</sup> Voir 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) : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=celex%3A32016R0679>

## A – Liste des données à caractère personnel

Selon le RGPD, constitue une donnée personnelle toute information se rapportant à une personne physique identifiée ou identifiable, directement ou indirectement (par son numéro de téléphone, de sécurité sociale, le croisement de données, etc.).

Les Services d'information fluviale (SIF) ne sont pas destinés à traiter des données personnelles au sens du RGPD. Certaines données traitées pourraient cependant être qualifiées de données personnelles, lorsqu'elles permettent d'identifier une personne physique, soit directement (lorsque sont collectés les noms ou adresses d'une personne physique par exemple), soit indirectement (lorsqu'une information est collectée qu'il est possible de croiser avec une autre donnée, détenues par l'autorité, permettant d'identifier une personne physique).

Les données transmises par le conducteur peuvent être regroupées en quatre catégories :

1. les données statiques du bâtiment,
2. les données dynamiques du bâtiment,
3. les données relatives au voyage,
4. les données relatives aux incidents.

### 1. Données statiques relatives au bâtiment

#### a) Données d'identification du bâtiment (numéro EN/IMO, nom du bâtiment, caractéristiques techniques du bâtiment, indicatif d'appel radio, certificats du bâtiment)

Les annonces électroniques peuvent contenir le nom du propriétaire, qui peut être un artisan batelier vivant à bord de son bâtiment. En ce sens, ils peuvent contenir de la donnée personnelle.

Le numéro ENI ou le nom du bâtiment permettent indirectement à l'autorité de la navigation de connaître le nom du propriétaire et de l'exploitant du bâtiment, par croisement avec d'autres données qu'elle détient. C'est particulièrement vrai dans le cas d'artisans bateliers. C'est pourquoi, lorsqu'il est traité par l'autorité de la navigation, le numéro ENI doit être considéré comme une donnée personnelle.

#### b) Données d'identification du propriétaire, exploitant, affréteur<sup>4</sup>

Lorsque le propriétaire, l'exploitant ou l'affréteur est une personne physique, les données d'identification du propriétaire, exploitant ou affréteur sont des données personnelles.

### 2. Données dynamiques relatives au bâtiment

#### a) Données de position (transmises par un appareil AIS intérieur)

#### b) Données sur la vitesse, la direction et le tirant d'eau du bâtiment

Comme telles, les données dynamiques ne sont pas des données personnelles. En revanche, elles deviennent données personnelles lorsqu'elles sont traitées par l'autorité de la navigation et couplées avec le numéro ENI (lequel donne accès à de la donnée personnelle par croisement avec d'autres données détenues par l'autorité de la navigation).

---

4 Collectées uniquement pour le prélèvement de redevances et en cas d'accident (D).

### 3. Données relatives au voyage

#### a) Données relatives au point de départ du bâtiment, à sa destination, aux ports d'escale et aux aires de repos

Comme telles, les données relatives au voyage ne sont pas des données personnelles. En revanche, elles deviennent données personnelles lorsqu'elles sont traitées par l'autorité de la navigation et couplées avec le numéro ENI (lequel donne accès à de la donnée personnelle par croisement avec d'autres données détenues par l'autorité de la navigation).

### 4. Données relatives aux incidents

#### a) données relatives aux bâtiments échoués ou avariés : position, direction, données d'identification du bâtiment, informations sur la cargaison, nombre de personnes à bord

Comme telles, les données relatives aux incidents ne sont pas des données personnelles. En revanche, elles deviennent données personnelles lorsqu'elles sont traitées par l'autorité de la navigation et couplées avec le numéro ENI (lequel donne accès à de la donnée personnelle par croisement avec d'autres données détenues par l'autorité de la navigation).

Le nombre de passagers ou de personnels à bord n'est pas considéré comme de la donnée personnelle. En revanche, la liste nominative des passagers à bord est considérée comme de la donnée personnelle.

### Conclusion :

Lorsque des données sont transmises par les conducteurs aux autorités au travers des SIF, on retient deux catégories de données personnelles :

1. les données permettant d'identifier directement une personne physique. C'est le cas lorsque le conducteur fournit par exemple son nom, son adresse ou bien celui du propriétaire ou d'une autre personne physique.
2. n'importe quel autre jeu de données, dès lors que ce jeu de données contient un numéro ENI ou un numéro OMI ou le nom du bâtiment.

A contrario, si un jeu de données ne contient ni un numéro ENI (ou OMI) ni le nom du bâtiment, ni le nom (ou l'adresse) d'une personne physique, alors ce jeu de données ne devrait pas être qualifié de données à caractère personnel.

## **B – Finalité(s) pour laquelle (lesquelles) les données peuvent être traitées**

Conformément au principe de finalité, les autorités de la navigation ne peuvent pas croiser les données à caractère personnel collectées par la technologie des SIF avec d'autres données collectées par d'autres moyens (par exemple, les données collectées par l'EHDB ou l'ECDB), sauf si ce croisement est nécessaire à la finalité recherchée (et prévue par la loi).

Les données transmises par le conducteur ne peuvent être traitées par l'autorité de la navigation que pour les finalités suivantes :

### **1. La gestion du trafic, notamment aux écluses et dans les ports**

Les données personnelles traitées à cette fin sont :

- le numéro ENI/IMO, le nom du bâtiment corrélés :
  - aux données dynamiques relatives à la position, la vitesse, la direction et le tirant d'eau du bâtiment,
  - aux données relatives au voyage (point de départ et de destination, ports d'escale et aires de repos), ou
  - aux données relatives aux incidents de navigation.

### **2. Le prélèvement des redevances (là où de telles redevances sont prévues par la loi)**

Les données personnelles traitées à cette fin sont :

- les données statiques permettant d'identifier le propriétaire, l'exploitant ou l'affréteur, et
- le numéro ENI/IMO, le nom du bâtiment corrélés :
  - aux données dynamiques relatives à la position, la vitesse, la direction et le tirant d'eau du bâtiment, ou
  - aux données relatives au voyage (point de départ et de destination, ports d'escale et aires de repos).

### **3. La gestion des accidents et incidents de navigation**

Les données personnelles traitées à cette fin sont :

- les données statiques permettant d'identifier le propriétaire, l'exploitant ou l'affréteur,
- le numéro ENI/OMI et le nom du bâtiment, corrélés :
  - aux données dynamiques relatives à la position, la vitesse, la direction et le tirant d'eau du bâtiment,
  - aux données relatives aux incidents de navigation, ou
  - aux données relatives au voyage.

NB : les données relatives au voyage ne peuvent être traitées qu'à fin d'enquête judiciaire et nécessitent dans certains États-membres une autorisation spéciale du procureur<sup>5</sup>. La même condition s'impose probablement à l'égard de la liste nominative des passagers à bord.

---

5 Situation en Allemagne.

#### **4. L'établissement de statistiques par l'autorité de navigation**

Toutes les autorités de la navigation ne produisent pas de statistiques. Lorsqu'elles ont cette compétence, c'est généralement pour un objectif bien délimité (en France et en Allemagne : pour mieux connaître l'utilisation des infrastructures et le prélèvement de redevances sur la Moselle). Dans cette hypothèse, les données sont anonymisées et non corrélées aux données statiques du bâtiment. Elles perdent dès lors leur caractère de données à caractère personnel.

Les données (non personnelles) traitées à cette fin sont :

- les données dynamiques relatives à la position,
- les données relatives au voyage (point de départ et de destination, ports d'escale et aires de repos),
- les données relatives aux incidents de navigation.

\*\*\*