



**CONSEIL DE  
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 6 octobre 2008**

**13860/08**

**LIMITE**

**CRIMORG 159  
AVIATION 216  
DATAPROTECT 71**

**RESULTAT DES TRAVAUX**

---

du: Groupe multidisciplinaire contre la criminalité organisée  
le: 30 septembre - 1 octobre 2008

---

Objet: Proposition de décision-cadre du Conseil relative à l'utilisation des données des dossiers passagers (Passenger Name Record - PNR) à des fins répressives - Discussion générale des questions afférentes à la collecte (inclusion des vols intracommunautaires, la liste des données à collecter) et l'exploitation des données PNR

---

**1. Adoption de l'agenda**

L'agenda a été adopté.

**2. Présentations diverses sur le fonctionnement des UIP et la collaboration avec les autorités répressives**

Monsieur Tony Verachtert, chef de l'unité de la police judiciaire à l'aéroport international de Bruxelles, a donné une présentation de l'utilisation des données PNR par son unité. Il a mis en exergue les différentes fonctionnalités possibles de cet outil conformément au cadre juridique en vigueur en Belgique.

Monsieur Vincent Arture, inspecteur français des Douanes, a fait une présentation de l'expérience de son service, qui, comme dans de nombreux pays, utilise les données PNR en vertu de ses pouvoirs légaux. Il a mis en exergue la qualité des résultats atteints par le Groupe aérien de la Douane française grâce à elles (60 à 80 % des prises de produits stupéfiants sont directement liés à l'exploitation des PNR). Il en outre fourni des informations sur les actions de coopération douanière mises en œuvre dans ce domaine au niveau européen, en particulier en ce qui concerne la définition des indicateurs de risque.

Les documents ayant servi de base à la présentation faite par les intervenants ont été distribués aux délégations. Celles-ci ont procédé à un échange de vues avec les orateurs.

**3. Proposition de décision-cadre du Conseil relative à l'utilisation des données des dossiers passagers (Passenger Name Record - PNR) à des fins répressives - Discussion générale sur les questions afférentes à la collecte (inclusion des vols intracommunautaires, la liste des données à collecter) et l'exploitation des données PNR**

doc. 13286/08 CRIMORG 143 AVIATION 186 DATAPROTECT 61

Le groupe de travail a discuté et répondu comme suit aux questions mentionnées ci-dessous:

**I – QUESTION DE L'INCLUSION DES VOLS INTRA-COMMUNAUTAIRES DANS LE CHAMP D'APPLICATION DE L'INSTRUMENT**

Suite à l'examen des arguments qui avaient été avancés lors de la réunion du GMD du 10-11 septembre 2008 aussi bien en faveur que contre l'inclusion des vols intracommunautaires dans le champ d'application de l'instrument, et compte tenu du caractère peu conciliable des positions en présence, la présidence avait proposé une démarche commune reposant sur quatre éléments<sup>1</sup>. Trois d'entre eux ont été admis sans réserve par le GMD :

---

<sup>1</sup> Doc. 13286/08 CRIMORG 143 point I p. 2

- 1) Intégrer dans le champ d'application de l'instrument, outre les données PNR des vols internationaux, celles des passagers qui, dans le cadre d'une même réservation, effectuent un voyage aérien comportant d'une part un segment entre deux ou plusieurs Etats membres et d'autre part un segment entre l'un de ces Etats membres et un Etat tiers (passagers « en transit », dont les données, dans l'état actuel des choses, sont déjà comprises dans les fichiers PNR des vols internationaux)<sup>1</sup>.
- 2) L'instrument préciserait que la transmission des données relatives aux passagers « en transit » est faite directement par l'opérateur aérien à l'Etat membre concerné par le vol intra-communautaire, en plus de l'information délivrée à l'Etat membre concerné par le vol international ;
- 3) L'instrument indiquerait également que ses dispositions ne remettent pas en cause l'exercice normal des pouvoirs d'investigation accordés à certaines autorités compétentes par la législation nationale des Etats-membres. En effet, il a été jugé inenvisageable que l'adoption d'un instrument PNR européen conduise à une suppression pure et simple de pouvoirs d'action dont disposent déjà des autorités répressives des Etats-membres, telles que les services de Douane (et dont certains font déjà un usage légitime depuis de nombreuses années).

Le dernier élément de l'approche proposée, consistant à inscrire dans le préambule de l'instrument le rappel de la faculté, pour un Etat Membre, de choisir de collecter et d'exploiter d'autres données PNR que celles couvertes par le champ d'application de l'instrument, a été le plus discuté.

La présidence a soutenu cette proposition de compromis, qui lui paraissait être l'unique piste de travail viable compte tenu des positions en présence ; elle a rappelé que l'Association of European Airlines avait souligné, lors de son audition, l'aggravation manifeste de la charge financière qui serait imposée aux compagnies aériennes en cas d'inclusion de tous les vols intracommunautaires et la distorsion de concurrence qu'elle créerait par rapport aux opérateurs du transport ferroviaire et maritime européen.

---

<sup>1</sup> BE a souligné le caractère insatisfaisant de la couverture partielle des voyages internationaux comportant un segment intra-communautaire, car elle offre aux criminels la possibilité d'échapper au champ d'application de l'instrument en procédant à des réservations séparées.

Dans son principe, cette piste de travail a été favorablement accueillie par une large majorité d'intervenants<sup>1</sup> y compris parmi ceux qui auraient préféré une autre solution. Il a été précisé que la reconnaissance de cette marge de manœuvre dans le préambule devrait porter sur le type de données collectées (données relatives à d'autres modes de transport que l'aérien, ou à des vols autres que ceux reliant l'UE aux Etats tiers) sans viser l'élargissement des finalités de la collecte des données PNR.

En raison des réserves maintenues par certaines délégations, la Présidence a invité les délégations à approfondir la possibilité d'une approche commune reposant sur les bases suivantes :

- 1) Constaté qu'il existe une discussion sur la valeur ajoutée opérationnelle des données PNR afférentes aux vols intracommunautaires et donc un besoin d'évaluer celle-ci avant de décider de l'intégrer dans l'instrument européen,
- 2) Evoquer dans le préambule de l'instrument le fait que ces données sont collectées dans certains Etats, en vertu de leur pouvoir d'appréciation national; que les résultats de l'expérience de ces Etats pourrait constituer une référence utile dans le cadre d'une évaluation ultérieure du système PNR européen ;
- 3) Insérer dans l'instrument une clause prévoyant le réexamen de ce point (parmi d'autres) après quelques années de fonctionnement du système PNR européen ; le délai dans lequel ce réexamen devrait avoir lieu reste à préciser.

La Présidence a indiqué qu'il n'y avait pas lieu de conclure immédiatement, mais que l'attention du Conseil JAI méritait d'être appelée sur ce point de discussion délicat.

---

<sup>1</sup> BG, CY, DE, EE, ES, GR, IT, LV, LT, MT, NL, RO, SI et UK. Réserve d'examen de PT, PL et HU. Contra : Réserve DK; doutes exprimés par BE, qui, outre la restriction du champ d'application aux vols internationaux, déplorait aussi le manque d'harmonisation qui résulterait d'une telle solution.

## II –L’OBLIGATION DE COLLECTER LES DONNEES PNR ENTRANT DANS LE CHAMP D’APPLICATION DE L’INSTRUMENT

Pour tirer les conséquences de la discussion menée sur ce point lors de la réunion du GMD du 10-11 septembre 2008, la délégation britannique a proposé d’afficher dans l’instrument européen l’objectif d’une collecte à 100 % des données PNR de tous les vols entrant dans son champ d’application, tout en tenant compte de la nécessité d’une montée en charge progressive du système. Parallèlement, une clause de réexamen serait insérée, suivant laquelle la nécessité/l’opportunité d’arriver à une collecte systématique (dite "100%") pourrait être rediscutée sur la base de l’expérience.

Cette proposition a été favorablement accueillie par la plupart des délégations<sup>1</sup>. La Commission était en mesure de soutenir cette proposition, à la double condition : 1) de fixer un calendrier précis pour atteindre l’objectif d’une collecte à 100%; 2) de prévoir, dans la période intérimaire, une procédure de comitologie pour déterminer les indicateurs communs de risque permettant de déterminer les routes pour lesquelles les données PNR seraient progressivement collectées dans tous les Etats membres. Cette deuxième condition a été écartée par les délégations, dont plusieurs ont jugé irréaliste l’idée de se fonder exclusivement sur des critères communs pour déterminer les routes à risque<sup>2</sup>.

La présidence a conclu que l’objectif d’une collecte systématique des données PNR de tous les vols entrant dans son champ d’application (dite "100%"), très bien accueillie par les délégations, devait encore être affinée sur certains points, en particulier :

- 1) Le calendrier suivant lequel la montée en charge progressive de la collecte des données devrait avoir lieu,
- 2) le point de savoir si des critères communs de collecte devaient être définis pendant la période intérimaire.

La Présidence a observé, à cette occasion, que puisque réexamen il devait y avoir, celui-ci pourrait viser à la fois, entre autres points, le champ d’application géographique de l’instrument et le caractère exhaustif de la collecte des données.

---

<sup>1</sup> Réserve d’examen par DE, HU et LV.

<sup>2</sup> BE, EE, ES. IT et NL ont fait valoir qu’il est plus concevable de déterminer en commun les routes qui ne paraissent pas présenter de risque.

### III –LA LISTE DES DONNEES A COLLECTER

Aux questions h.1 : Un accord peut-il d’ores et déjà être trouvé sur la liste des données dont la collecte est prévue dans l’annexe à la proposition de la Commission. / h.2 : D’autres données que celles effectivement collectées par les opérateurs et spécifiées dans cette annexe peuvent-elles être exigées ? - le GMD a répondu comme suit :

- Il a été rappelé que l’instrument devrait soumettre explicitement l’obligation de transmission des données à la condition d’une collecte effective et préalable de ces données, au cas par cas, dans le cadre des activités commerciales des transporteurs aériens.
- En elle-même la liste proposée est apparue globalement satisfaisante. Cependant le GMD n’a pas été jugé utile d’en fixer définitivement le détail à ce stade, d’autant que quelques délégations avaient encore une réserve d’examen<sup>1</sup>. En outre il conviendrait de se pencher plus en détail sur le point de savoir comment cette liste, qui doit refléter l’état des normes appliquées au sein de IATA, pourrait suivre l’évolution de ces normes.
- Trois points ont plus particulièrement retenu l’attention du groupe de travail :
  - **Eléments API** : Certaines délégations ont souligné l’intérêt d’avoir un accès précoce à des informations dites « API » telles que le numéro de passeport ou la date de naissance du voyageur, informations qui sont parfois collectées auprès des clients lors de la réservation du voyage. Il a cependant été souligné que les résultats de cette collecte, qui est aléatoire, partielle et qui repose sur une déclaration spontanée faite par l’acheteur, n’ont pas la même valeur probante que les *données* API effectuée conformément à la directive 2004/82/CE et ne peuvent se substituer à celles-ci.
  - **Données relatives aux mineurs non accompagnés** : la Commission a proposé de supprimer, dans l’annexe à la proposition de décision-cadre, la mention des catégories de données relatives aux mineurs, dans la mesure où, suite aux auditions de l’industrie, il s’est avéré que ces données ne sont pas collectées de manière séparée mais se trouvent incluses dans d’autres champs déjà visés par l’annexe. En contrepartie une clarification devra être apportée dans le Préambule sur ce point.

---

<sup>1</sup> DE, HU, SE.

- **Données sensibles** : le GMD a engagé un échange de vues sur la question de la collecte et le traitement des données sensibles, tout en convenant que la discussion devrait être approfondie sous l'angle de la protection des données.

Quelques délégations ont proposé que ces données ne soient pas communiquées par les compagnies aériennes, à l'exception, le cas échéant, d'une transmission au cas par cas sur demande *ad hoc* d'une autorité compétente<sup>1</sup>. Cependant la Commission a rappelé qu'une obligation de filtrage des données sensibles qui serait imposée aux compagnies aériennes ferait peser sur celles-ci une contrainte matérielle et financière disproportionnée. En effet les données dites sensibles, lorsqu'elles sont collectées, sont saisies dans un champ de texte libre comportant diverses informations (catégorie « remarques générales », n° 12 de l'annexe à la proposition de décision-cadre).

D'autres délégations étaient d'avis qu'il faudrait ménager la possibilité d'utiliser des données sensibles dans certains cas<sup>2</sup>. En vue d'une discussion ultérieure, la délégation britannique a proposé d'amender l'article 3(2) *in fine* de la décision cadre comme suit:

*"the Passenger Information Unit shall only process such data as referred to in Article 11a(2)."* ; l'article 11a(2) nouveau serait quant à lui inspiré du projet de décision-cadre sur la protection des données et libellé comme suit :

*"Processing by Passenger Information Units of special categories of data contained within PNR data shall only be carried out on a case by case basis:*

- a) *following completion of the automated risk assessment;*
- b) *where strictly necessary; and*
- c) *when domestic law provides adequate safeguards."*

---

<sup>1</sup> BE, ES et PL.

<sup>2</sup> RU, IT, SE.

## IV - EXPLOITATION DES DONNEES

Bien qu'un consensus très large ait été précédemment dégagé en faveur d'un système de collecte décentralisée de données PNR, quelques délégations ont exprimé leur souhait que l'instrument européen laisse ouverte la possibilité d'une éventuelle évolution future vers une centralisation totale ou partielle, au niveau européen, du système de collecte et d'exploitation des données PNR<sup>1</sup>.

### i) Organisation et mission des unités d'informations passagers (UIP)

**i.1) Missions de l'UIP :** Les délégations ont marqué leur accord pour que l'instrument se fonde sur la distinction ci-dessous. Un nombre très important d'intervenants a particulièrement soutenu cette approche, jugée cruciale pour la transparence du système PNR européen au regard des impératifs de protection des données. Il était en outre clair, dans l'esprit de tous, que cette répartition des responsabilités ne faisait pas obstacle à la collaboration extrêmement étroite qui doit avoir lieu, au quotidien, entre les agents de la PIU et ceux des autorités compétentes.

#### UIP :

- Collecte des données auprès des compagnies de transport ou leurs intermédiaires ;
- Analyse, en temps réel, des données PNR afférentes à des vols présélectionnés, dans le but d'évaluer le risque éventuel présenté par les passagers inscrits (en cas d'analyse avant l'embarquement) ou par les passagers embarqués (en cas d'analyse après la clôture du vol). A cet égard, le GMD a souligné la nécessité de bien distinguer, d'une part, l'analyse des données PNR sur la base des indicateurs de risque (« profilage ») et, d'autre part, l'analyse comparative des données PNR avec celles contenues dans d'autres fichiers à usage répressif (« criblage » ou « targeting »);
- Analyse des données, en temps différé, dans le but d'actualiser les indicateurs de risques,
- Analyse des données PNR, en temps réel ou différé, sur la requête d'une autorité compétente en charge d'une enquête ;
- Transmission des résultats des analyses aux autorités compétentes ;
- Enregistrement des analyses faites et des résultats obtenus, des requêtes reçues et des transmissions effectuées,
- Stockage des données.

---

<sup>1</sup>, AT et NL .



Plusieurs délégations ont demandé à évoquer, en outre, la possibilité d'échanges directs de données PNR brutes et/ou analytiques entre les UIP. La Présidence a conclu que ce point devrait faire l'objet de discussions ultérieures.

**Autorités nationales compétentes :**

- Etablissement des critères pour la présélection des vols dont le risque passager doit être évalué en temps réel (« critères de risques »),
- Requêtes à l'UIP en vue d'analyser les données en temps différé pour l'actualisation des critères de risques,
- Requêtes spécifiques à l'UIP en vue d'analyser les données PNR dans le cadre d'une enquête nationale déterminée.
- Requêtes spécifiques à l'UIP en vue d'analyser les données PNR pour répondre à une demande de coopération de la part d'une autorité compétente requérante,
  - Réception et retransmission des résultats à ladite autorité,
  - Décisions relatives aux actions à prendre en cas d'analyse positive.

Le GMD a admis que la définition de base donnée à l'UIP par l'instrument pourrait être celle de "l'autorité publique constituée ou désignée par un Etat membre en vue de collecter les données PNR auprès des compagnies aériennes, les conserver, les analyser et transmettre le résultat de ces analyses aux autorités de cet Etat qui sont compétentes pour servir les finalités définies par l'instrument".

Il a en outre été convenu de discuter ultérieurement de la question de l'accès, par les autorités nationales compétentes, à des données en masse. Plusieurs délégations, réticentes à permettre un accès direct des autorités compétentes à des masses de données brutes ou quasiment brutes, ont d'ores et déjà fait valoir qu'un tel accès devrait être strictement limité à des requêtes ad hoc, au cas par cas et dans des hypothèses justifiées.

**i.2) Composition et localisation de l'UIP** : les délégations se sont mis d'accords sur les éléments suivants.

**a) Composition** : Une large marge d'appréciation doit absolument être laissée aux Etats membres sur ce point, pour tenir compte du fait que les ressources, les structures et les priorités en termes de recherche et de poursuites peuvent varier de manière importante d'un Etat membre à l'autre. Plusieurs délégations ont fait valoir que l'UIP doit pouvoir, au choix d'un Etat, être un service spécialisé ou réunir des représentants de différentes autorités compétentes. Elle doit également pouvoir être une entité nouvelle, composée de représentants de diverses autorités ou être intégrée aux structures d'une autorité existante<sup>1</sup>.

**b) Localisation** : elle doit également relever de l'appréciation des Etats membres, à la condition que l'UIP soit située sur le territoire d'un Etat membre de l'UE. Ainsi deux ou plusieurs Etats membres doivent-ils avoir la faculté de regrouper leurs UIP nationales sur un même site afin d'en partager les moyens de fonctionnement ; un même Etat membre doit pouvoir constituer son UIP sur un site unique ou la répartir entre plusieurs sites.

**i.3) Autres caractéristiques relatives à la constitution de l'UIP** :

- Le GMD s'est penché sur le point de savoir si l'UIP devait elle-même disposer du statut d'autorité répressive, comme la Commission le propose dans son initiative. La délégation hongroise a fait valoir que ce statut pouvait être lié par la loi nationale au droit d'accéder aux fichiers avec lesquels les données PNR doivent être croisées (watchlists). Bien que quelques délégations aient exprimé un certain soutien pour cette idée<sup>2</sup>, d'autres délégations ont hésité à suivre cette voie, qui remet en cause le choix d'une distinction claire entre PIU et autorités compétentes ; en outre retenir un statut d'autorité répressive à la PIU soulèverait la question de la participation des services de renseignements. La Présidence a conclu que ce point méritait d'être encore approfondi par le GMD.
- Il a été admis que d'autres éléments peuvent mériter de faire l'objet de précisions ultérieures, soit dans l'instrument lui-même, soit dans le cadre de sa mise en œuvre. Ainsi la délégation lituanienne a-t-elle jugé utile de prévoir que les UIP soient opérationnelles 24h sur 24.

---

<sup>1</sup> BE, CZ, COM, CY, DE et HU.

<sup>2</sup> BE, CY, IT, PL.

**j) L'analyse des données au sein de l'UIP pour les besoins de l'évaluation du risque**

Le GMD a pris note que, sur la base des éléments de réflexion fournis au cours des auditions, il conviendrait de revenir sur l'analyse effectuée sur la base d'indicateurs de risque, notamment parce qu'elle soulève des interrogations quant à ses contours exacts au regard des impératifs de protection des données.

L'importance de l'intervention humaine dans tout processus de décision et l'interdiction subséquente de toute prise de décision susceptible de faire grief à quiconque, alors qu'elle serait basé uniquement sur un traitement automatique des données PNR ont à nouveau été mises en exergue. La Présidence a conclu que cette règle, déjà contenue dans la version actuelle du projet de décision cadre, devrait à l'évidence être confirmée.

**j.1) : L'analyse basée sur la comparaison entre le fichier des données PNR et d'autres fichiers européens ou nationaux.** La nécessité opérationnelle d'une telle analyse, qui est complémentaire de celle effectuée sur la base d'indicateurs de risque, a été largement reconnue.

La grande majorité des Etats membres était d'avis que le criblage (« targeting ») devait, au même titre que le profilage, relever de la responsabilité de l'UIP elle-même : celle-ci ne devrait pas être une simple 'boîte postale' destinée à collecter des données brutes ou quasi-brutes avant d'être transmises à d'autres autorités. Néanmoins la délégation belge était d'avis que le croisement entre les données PNR et les fichiers de signalements devait relever de la compétence des autorités compétentes plutôt que de la PIU (voir j.3 ci-dessous).

**j.2) :** Le GMD a admis que seules les données des passagers ayant fait l'objet d'une analyse positive sont transmises aux autorités compétentes en vue de décider de l'action à prendre.

**j.3) :** Sur la question de savoir si l'instrument devrait prévoir une autorisation explicite de conjuguer les données PNR :

a) Avec les données API collectées en application de la directive 2004/CE :

L'importance du croisement entre les données PNR et les *données API* collectées sur la base de la directive 2004/82/CE a été particulièrement soulignée (en effet ces données API sont complètes et ont été vérifiées, contrairement aux « *éléments API* » aléatoirement collectés par les transporteurs aériens au moment de la réservation).

Certaines délégations ont émis des doutes sur la possibilité de viser les données API dans l'instrument PNR. Ce point a fait l'objet d'une intervention du Service juridique. Il a été conclu que l'article 6.1 dernier alinéa de la Directive 2004/82/CE prévoyait expressément la faculté pour les Etats membres d'utiliser les données API pour servir des finalités répressives ; dès lors, cette précision pouvait être confiée à la loi nationale.

b) Avec les données contenues dans les fichiers de personnes et d'objets recherchés ou signalés : les délégations étaient d'avis qu'il n'était pas nécessaire de viser nommément tel ou tel fichier dans l'instrument (SIS par ex.). La référence aux « fichiers internationaux, européens ou nationaux de personnes ou d'objets recherchés ou signalés en vue d'une conduite à tenir » paraissait la plus appropriée. En tout état de cause, l'exploitation de ces fichiers devrait avoir lieu dans le respect de la législation applicable à chacun d'eux.

La présidence a précisé que dans sa compréhension des choses, il n'y a pas lieu de procéder au croisement systématique des données du SIS avec toutes les données PNR collectées par la PIU, mais uniquement avec les données PNR des vols présélectionnés en vertu des indicateurs de risque.

Une délégation a émis des doutes sur le fait que le croisement entre les données PNR et les fichiers de signalements devait relever de la compétence de la PIU plutôt que des autorités compétentes<sup>1</sup>.

#### **k) L'analyse de données au sein de l'UIP pour les besoins d'une enquête menée par les autorités nationales compétentes**

Les délégations ont partagé les éléments proposées ci-dessous par la présidence :

**k.1) :** Cette analyse repose sur une recherche spécifique dans le fichier des données PNR en recourant à des critères de recherche déterminés par les autorités requérantes compétentes, dans le but de répondre à une question particulière soulevée dans le cadre de l'enquête menée par celle-ci.

**k.2) :** Seules les données relatives aux personnes identifiées par l'analyse sont transmises par l'UIP aux autorités nationales requérantes. Il est précisé que, en fonction de la requête formulée, ces données peuvent porter à la fois sur une personne soupçonnée et les autres voyageurs qui paraissent avoir des liens avec elle.

---

<sup>1</sup> BE

**k.3)** : L'instrument PNR européen n'a pas pour objet de définir les pouvoirs d'enquête des autorités compétentes. Ceux-ci sont déterminés par les règles en vigueur. (Sous l'angle de la protection des données, la question des analyses que l'UIP est en droit de faire et des conditions dans lesquelles elle peut transmettre des informations à d'autres autorités relève bien de l'instrument européen, et devra être examinée par le groupe au cours d'une prochaine réunion).

#### **l) L'échange de données PNR dans le cadre de la coopération entre autorités compétentes des Etats membres**

**l.1)** : Un consensus a été constaté autour de l'idée que l'instrument PNR européen n'a pas vocation à définir les modalités de la coopération pénale entre autorités nationales compétentes des Etats membres. Celles-ci sont déterminées par les règles en vigueur dans le cadre de la coopération policière et judiciaire pénale.

Il a toutefois été relevé que l'impact de certaines de ces règles, comme celles contenues dans la décision-cadre dite "suédoise" ou dans la décision "Prüm" devrait faire l'objet d'une analyse plus approfondie.

#### **m) La conservation des données**

Le GMD a eu un premier échange relatif à la durée de conservation des données PNR par les UIP. La plupart des délégations ont très bien accueilli la proposition de la présidence de raisonner suivant une double logique : celle de la fixation, par l'instrument, d'une durée de conservation minimale destinée à satisfaire les besoins de la coopération entre les Etats-membres, et d'une durée de conservation maximale destinée à satisfaire aux exigences de protection des données. Il a été relevé que cette démarche garantirait à la fois une certaine harmonisation en termes de protection de données et une disponibilité suffisante des données PNR envers les autorités compétentes d'autres Etats membres. Quant à la durée exacte de la période totale de conservation, les délégations en avaient une conception divergente, allant de 3 ans jusqu'à 13 ans, avec une tendance majoritaire autour de 5 ans. Les partisans des durées les plus longues semblaient plus intéressés que les autres par la distinction entre « base active » et « base inactive ». Il était également clair que toute cette problématique faisait encore l'objet d'un examen dans la plupart des Etats membres et que la discussion devait être poursuivie.

Une proposition complémentaire de la délégation italienne en vue de différencier la durée de conservation selon les finalités du traitement, a été soutenue par quelques délégations, mais accueillie moins favorablement par d'autres<sup>1</sup>. A cet égard la Commission a défendu sa proposition initiale, d'une conservation dans une base de données dormante. La Commission a indiqué que l'utilisation des données dans cette base de données pourrait, à la lumière de la proposition de la présidence, être limitée à des finalités bien circonscrites, comme par exemple des enquêtes pénales. La délégation estonienne a fait observer que les possibilités d'exploitation des données PNR contenues dans une telle base de données dormante ne pouvaient en aucun cas être plus larges que celles prévues par l'accord PNR UE-USA.

---

---

<sup>1</sup> BE, HU, IT, NL,UK. Réserve d'examen par CZ et PT. Réserve EE et ES.