



**Avis n° 55/2015 du 16 décembre 2015**

**Objet:** Avant-projet de loi relatif au traitement des données des passagers (CO-A-2015-065)

La Commission de la protection de la vie privée ;

Vu la loi du 8 décembre 1992 *relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel* (ci-après LVP), en particulier l'article 29 ;

Vu la demande d'avis du Vice-Premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur reçue le 08/12/2015;

Vu le rapport;

Émet, le 16 décembre 2015, l'avis suivant :

## I. OBJET DE LA DEMANDE

1. Le 8 décembre 2015, la Commission a reçu une demande d'avis en extrême urgence du Vice-Premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur concernant un avant-projet de loi relatif au traitement des données de passagers (ci-après « le Projet »).

2. Le Projet vise à imposer aux opérateurs de voyages et aux transporteurs aériens, ferroviaires, maritimes et routiers de communiquer les données de tous les passagers qui voyagent au départ ou à destination de la Belgique, ainsi que de tous ceux qui transitent par la Belgique, à une banque de données gérée par le SPF Intérieur (ci-après « la banque de données ») en vue de :

- la recherche et poursuite d'infractions graves de nature à menacer gravement la sécurité intérieure en ce compris les infractions terroristes visées à l'article 90ter § 2 à 4 du Code d'instruction criminelle;
- la prévention de troubles graves à la sécurité publique par les services de police dans le cadre de leurs missions de police administrative (article 44/5 de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police), et ce, par le suivi de phénomènes ou groupements liés au radicalisme violent tel que défini dans la circulaire GPI 78 du 31 janvier 2014 ;
- l'exercice par la Sûreté de l'Etat et le Service général du Renseignement et de la Sécurité de leurs missions, notamment la recherche, l'analyse et le traitement du renseignement relatif aux activités susceptibles de constituer une menace pour les intérêts fondamentaux de l'Etat (article 7, 1° et 11 § 1ier 1° à 3° de la loi du 30 novembre 1998 organique des services de renseignement et de sécurité) ;
- l'amélioration des contrôles de personnes aux frontières extérieures et la lutte contre l'immigration illégale.

## II. EXAMEN DE L'AVANT-PROJET

### II.1. Remarque préalable

3. Compte tenu de l'extrême urgence invoquée par le demandeur et des délais très brefs qui ont été impartis à la Commission pour rendre un avis, celle-ci se réserve le droit de se prononcer ultérieurement de manière plus approfondie sur les dispositions du Projet<sup>1</sup>. Elle regrette de ne pas

---

<sup>1</sup> La Commission est consciente du fait que, selon une jurisprudence constante de la CJUE, suivie par la Cour Constitutionnelle (voir l'arrêt "Schrems" de la CJUE du 6 octobre 2015, C-362/14, en particulier les alinéas 91 et 92), la stricte nécessité de toute mesure limitative des droits fondamentaux garantis par les articles 7 et 8 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, doit être démontrée.

avoir été consultée plus tôt étant donné l'impact considérable du Projet en matière de protection de la vie privée.

## II.2. Contexte

4. Des discussions sur la mise en place d'un système de traitement de données passagers (Passenger Name Record – **PNR**) à l'échelle de l'Union européenne sont engagées depuis 2007. A cette date, une proposition de Décision-cadre du Conseil visait à imposer aux transporteurs aériens l'obligation de transmettre aux autorités compétentes les données PNR des passagers des vols au départ ou à destination d'un ou plusieurs pays membres, et ce, à des fins de prévention et de répression des infractions terroristes et des formes graves de criminalité, ainsi que pour les enquêtes et les poursuites en la matière<sup>2</sup>.

5. Cette proposition visait à compléter la directive 2004/82/CE du Conseil (ci-après « directive API ») concernant l'obligation pour les transporteurs de communiquer les données relatives aux passagers (données Advanced Passenger Information – **API**)<sup>3</sup> en vue de lutter contre l'immigration clandestine et d'améliorer les contrôles aux frontières<sup>4</sup>.

6. Ces données API sont essentiellement des données biographiques, parmi lesquelles figurent notamment le numéro et le type du document de voyage utilisé, la nationalité, le nom complet, la date de naissance, le point de passage frontalier d'entrée, les heures de départ et d'arrivée du transport et le point d'embarquement initial.<sup>5</sup>

7. Les données PNR, comprennent, outre les données du passeport et les données biographiques, des données fournies par le passager lui-même au moment de la réservation ou lors du check-in de l'embarquement. Il s'agit notamment du numéro de téléphone, adresse courriel, préférences de siège, bagages, profil de fidélisation, agence de voyage, etc.<sup>6</sup>.

---

<sup>2</sup> Proposition de décision-cadre du Conseil relative à l'utilisation des données des dossiers passagers (Passenger Name Record – PNR) à des fins répressives, 6.11.2007, COM (2007) 654 final, publiée à l'adresse suivante : <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007PC0654&from=EN>.

<sup>3</sup> Directive 2004/82/CE du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'obligation pour les transporteurs de communiquer les données relatives aux passagers (JO L 261 du 6.8.2004, p. 24), publiée à l'adresse suivante : <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:261:0024:0027:FR:PDF>.

<sup>4</sup> Proposition de décision-cadre du conseil relative à l'utilisation des données des dossiers passagers (Passenger Name Record – PNR) à des fins répressives, 6.11.2007, COM (2007) 654 final, p. 3.

<sup>5</sup> Directive API, article 3.

<sup>6</sup> Annexe à la Proposition de Directive du Parlement européen et du Conseil du 2 février 2011 relative à l'utilisation des données des passagers pour la prévention et la détection des infractions terroristes et des formes graves de criminalité, ainsi que pour les enquêtes et les poursuites en la matière, 2011/0023 (COD), p. 7-8, publiée à l'adresse suivante : <http://ec.europa.eu/home-affairs/news/intro/docs/com%2032%20fr%20final.pdf>.

8. Selon la motivation retenue par le Conseil dans sa proposition de décision-cadre de 2007, le traitement des données PNR permettrait aux autorités compétentes de procéder à une évaluation des risques présentés par des personnes inconnues de leurs services, aux fins d'identifier de nouveaux suspects, tandis que le traitement des données API permettrait surtout d'identifier et d'obtenir des informations sur des personnes déjà suspectées<sup>7</sup>.

9. La proposition de décision-cadre du Conseil a abouti à une proposition de Directive européenne en 2011, fondée sur la même ambition de compléter le système API ainsi que d'autres bases de données de contrôle des identités et de gestion des frontières (Système d'information sur les visas – **VIS** ; système d'information Schengen - **SIS**)<sup>8</sup>.

10. Suite aux dernières discussions en trilogue entre le Parlement européen, le Conseil et la Commission, cette proposition de directive PNR a finalement été adoptée en Commission des Libertés civiles, justice et affaires intérieures (LIBE) le 10 décembre 2015<sup>9</sup>. Selon le communiqué de presse publié par LIBE à cette occasion, la directive PNR en gestation devrait être votée par le Parlement européen dans son ensemble début 2016 et être ensuite approuvée par le Conseil de l'UE<sup>10</sup>. Les Etats membres seraient ensuite tenus de transposer la directive PNR dans leur droit national au plus tard dans les deux ans après son entrée en vigueur.

11. Dans ce contexte, la Commission s'interroge sur l'opportunité d'adopter dès à présent une loi sur un système de PNR belge. Dans la mesure où la proposition de directive PNR vise à harmoniser les dispositions des États membres en la matière et que cette proposition est sur le point d'aboutir, la Commission considère qu'il y a lieu d'attendre l'adoption de celle-ci afin d'éviter d'éventuelles divergences entre le texte européen (que la Belgique devra transposer dans son droit national) et le texte belge.

---

<sup>7</sup> Proposition de Décision-Cadre du Conseil, Ibid., p. 3.

<sup>8</sup> Proposition de Directive du Parlement européen et du conseil du 2 février 2011 relative à l'utilisation des dossiers passagers pour la prévention et la détection des infractions terroristes et des formes graves de criminalité, ainsi que pour les enquêtes et les poursuites en la matière 2011/0023 (COD), p. 7-8, publiée à l'adresse suivante : <http://ec.europa.eu/home-affairs/news/intro/docs/com%2032%20fr%20final.pdf>.

<sup>9</sup> Communiqué de presse du 10 décembre 2015 de la Commission des libertés civiles (Parlement européen), publié à l'adresse suivante : <http://www.europarl.europa.eu/news/fr/news-room/20151207IPR06435/PNR-la-commission-des-libert%C3%A9s-civiles-soutient-l'accord-Parlement-Conseil>.

<sup>10</sup> Ibid.

### II.3 Analyse du texte

#### *a) Garanties pour l'accès aux données*

12. La Commission se félicite des garanties prévues par le Projet en ce qui concerne le traitement des données passagers pour mener des recherches ponctuelles après l'arrivée, le départ ou le transit des passagers (analyse postérieure).
13. L'article 37 du Projet requiert en effet une décision écrite et motivée du Procureur du Roi pour la communication des données passagers dans le cadre de la recherche des crimes et délits visés à l'article 90 ter §§2-4 du Code d'instruction criminelle. La motivation doit en outre refléter le caractère proportionnel eu égard au respect de la vie privée et subsidiaire à tout autre devoir d'enquête. Enfin, dans le cas où la mesure peut porter sur un ensemble de données relatives à une enquête spécifique, le Procureur du Roi doit préciser la durée pendant laquelle la mesure pourra s'appliquer, cette durée ne pouvant excéder un mois à dater de la décision, sans préjudice de renouvellement. L'article 38 du Projet prévoit des obligations similaires pour le juge d'instruction qui estime qu'il existe des circonstances qui rendent l'accès aux données passagers nécessaire à la manifestation de la vérité.
14. En ce qui concerne le suivi des activités qui menacent les intérêts fondamentaux de l'Etat, l'accès aux données passagers doit également être dûment motivé et communiqué par écrit. Les services de renseignement et de sécurité tiennent un registre de toutes les décisions qui, le cas échéant, doivent être communiquées au Comité permanent R. Le Comité a en outre la possibilité dans certains cas d'interdire aux services de renseignement et de sécurité l'exploitation des données recueillies dans les conditions en violation avec la loi.
15. La Commission souligne l'importance de ces garanties qu'elle considère essentielles et note avec satisfaction leur inclusion dans le Projet.
16. La Commission note également que le Projet mentionne que les techniques de modalités et de sécurisation de l'accès devront faire l'objet d'un protocole qui sera soumis à l'avis du préposé à la protection des données et de la Commission vie privée (article 18 du Projet). Ce protocole devra notamment mettre en œuvre des mesures de protection technologiques qui rendent les données conservées inaccessibles par toute personne qui n'est pas autorisée à y avoir accès (article 18, 5° du Projet).

*b) Profilage*

17. La Commission considère que la banque de données n'est pas destinée à alimenter des profilages mais à être comparée à des listes d'individus déjà identifiés ou à des profils de risques préalablement établis. Le Projet prévoit en effet que les données des passagers sont traitées afin de procéder à l'évaluation préalable des passagers. Cette évaluation repose sur une correspondance positive résultant :
- d'une corrélation des données des passagers avec les banques de données gérées ou accessibles par les services compétents ;
  - d'une corrélation avec des profils de risque relatifs à une liste d'infractions déterminées. (Articles 7 et 8 du Projet).
18. L'Exposé des motifs mentionne à cet égard que « l'objectif n'est naturellement pas de lier l'ensemble des banques de données des passagers mais bien de limiter techniquement les corrélations avec les banques de données en relation directe avec les finalités telles que déterminées par la loi »<sup>11</sup> et que « les services compétents n'auront jamais un accès à la masse des données reprises dans la banque des données passagers. Il n'y auront accès que par le biais de critères précis et prédéterminés ou par le biais d'une corrélation avec leurs banques de données »<sup>12</sup>.
19. La Commission constate cependant que le Projet ne précise pas de quelles banques de données il s'agit. Elle rappelle qu'il ressort de la jurisprudence interprétative de la Cour constitutionnelle<sup>13</sup>, du Conseil d'Etat<sup>14</sup>, et de la Cour européenne des droits de l'Homme<sup>15</sup> que l'article 8 de la CEDH doit être interprété de manière telle que la base légale sur laquelle repose l'ingérence dans la vie privée soit suffisamment précise pour indiquer aux citoyens dans quelles circonstances et à quelles conditions les autorités publiques sont habilitées à archiver et à utiliser des informations concernant leur vie privée. La Commission demande dès lors de préciser dans le Projet - ou à tout le moins dans un Arrêté royal - les banques de données qui seront utilisées pour la corrélation des données qu'elles contiennent avec les données passagers.

---

<sup>11</sup> Exposé des motifs, p. 21.

<sup>12</sup> Idem, p. 12.

<sup>13</sup> Voir rubrique B.6.2. de l'arrêt n° 151/2006 du 18 octobre 2006. En cause : les recours en annulation de la loi du 3 mai 2005 modifiant la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations de sécurité, et de la loi du 3 mai 2005 modifiant la loi du 11 décembre 1998 portant création d'un organe de recours en matière d'habilitations de sécurité, introduits par l'ASBL Ligue des droits de l'homme.

<sup>14</sup> Avis 37.748 et 37.749 du 23 novembre 2004 sur des avant-projets de loi "modifiant la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations de sécurité" (37.748/AV) et "modifiant la loi du 11 décembre 1998 portant création d'un organe de recours en matière d'habilitations de sécurité" (37.749/AV), points 11 à 18 inclus, publiés à l'adresse suivante : <http://www.lachambre.be/FLWB/PDF/51/1598/51K1598001.pdf>.

<sup>15</sup> CEDH, 26 mars 1987, Leander c. Suède, point 51 ; CEDH, Rotaru c. Roumanie, 4 mai 2000, points 50, 52 et 55 ; CEDH, 2 août 1984, Malone v. Royaume Uni, points 65-66.

*c) Champ d'application*

20. Le Projet vise la mise en œuvre d'un système PNR belge. Ainsi qu'il a été dit, le projet s'inscrit dans le contexte d'une part, de la directive 2004/82/CE du Conseil concernant l'obligation pour les transporteurs de communiquer les données relatives aux passagers en vue de lutter contre l'immigration clandestine et d'améliorer les contrôles aux frontières (« Directive API ») et d'autre part, du projet de directive européenne relative à la mise en place d'un système PNR européen (ci-après « Proposition de Directive PNR »).
21. Toutefois, le Projet a un champ d'application beaucoup plus étendu que les textes susmentionnés dans la mesure où il prévoit la collecte et le traitement d'un plus grand nombre de catégories de données pour davantage de finalités. Ainsi, le Projet prévoit que les finalités de la collecte et du traitement des données passagers ne sont pas limitées au terrorisme et aux formes de criminalités graves mais incluent également les activités susceptibles de constituer une menace pour les intérêts fondamentaux de l'Etat, l'amélioration des contrôles aux frontières et la lutte contre l'immigration illégale. Le Projet prévoit en outre la collecte des données de tous les passagers à destination de, en provenance de et transitant par le territoire national. Le Projet vise donc tant les transports à destination et à partir de l'espace Schengen (extra-Schengen) que les transports entrant et sortant de l'espace Schengen (intra-Schengen).
22. Il est évident qu'une telle collecte constitue une ingérence substantielle dans le respect du droit à la vie privée et à la protection des données à caractère personnel. La Commission rappelle que pour être légale, une atteinte au droit fondamental à la vie privée doit être « nécessaire à la sécurité nationale, à la sûreté publique, au bien-être économique du pays, à la défense de l'ordre et à la prévention des infractions pénales à la protection de la santé ou de la morale, ou à la protection des droits et libertés d'autrui » et « nécessaire dans une société démocratique ». <sup>16</sup> La Commission rappelle à cet égard l'arrêt *Digital Rights Ireland* de la Cour de justice de l'Union européenne en vertu duquel une ingérence vaste et particulièrement grave dans les droits fondamentaux au respect de la vie privée et à la protection des données à caractère personnel doit être limitée au strict nécessaire <sup>17</sup>.
23. En ce qui concerne la collecte des données des passagers entrant et sortant de l'espace Schengen, la Commission s'interroge sur la conformité de cette collecte avec le principe de la libre circulation des personnes qui est un acquis fondamental de la construction européenne. Mise en place dans

---

<sup>16</sup> Articles 7, 8 et 52 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, JOCE, 18.12.2000, C 364/1 ; Article 8 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'Homme et des Libertés fondamentales, Rome 4.XI.1950 (ci-après « CEDH ») et article 16 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, JOCE, 26.10.2012, C 326/47.

<sup>17</sup> CJUE, *Digital Rights Ireland Ltd*, 8 avril 2014, dans les affaires jointes C-293/12 et C-594/12, point 65.

le cadre du Marché intérieur, la libre circulation des personnes a pris une dimension plus large avec les accords de Schengen, à savoir l'accord de Schengen du 14 juin 1985 et la convention d'application de cet accord, qui a été signée le 19 juin 1990 (ci-après « la Convention »).

24. Entrée en vigueur le 26 mars 1995, la Convention a permis d'abolir les contrôles aux frontières intérieures entre les Etats signataires et de créer une frontière extérieure unique où sont effectués les contrôles d'entrée dans l'espace Schengen selon des procédures identiques. Des règles communes en matière de visas, de droit d'asile et de contrôle aux frontières externes ont ainsi été adoptées. Consacrée par le traité sur l'Union européenne<sup>18</sup>, la liberté de circulation est également garantie par la Charte des droits fondamentaux<sup>19</sup> et par la jurisprudence de la Cour de justice<sup>20</sup>. Les dispositions applicables ont été regroupées dans la directive 2004/38 du 29 avril 2004.<sup>21</sup>
25. La Commission souhaite attirer l'attention sur un éventuel conflit entre la mise en place du système PNR belge et le principe de libre circulation des personnes. Dans la mesure où le Projet inclut les transports effectués au sein de l'Union européenne, les instances européennes et notamment la Cour de justice de l'Union pourraient considérer que les mesures envisagées aboutissent indirectement à un rétablissement des contrôles aux frontières intérieures en contradiction avec le principe de libre circulation tel qu'édicté dans les textes susmentionnés.
26. La Commission rappelle qu'en vertu du Code frontières Schengen, ce n'est qu'en cas de menace grave pour l'ordre public et la sécurité intérieure que les pays concernés peuvent exceptionnellement réintroduire le contrôle à leurs frontières intérieures. Cette mesure doit être temporaire et ne peut excéder une période de 30 jours au maximum, éventuellement renouvelable, pour une durée totale n'excédant pas six mois ou deux ans dans certains cas spécifiques.<sup>22</sup> Elle constate qu'en l'espèce, ces conditions ne sont pas remplies.
27. La Commission souligne en outre que l'immigration illégale concerne les ressortissants de pays tiers à la Belgique.<sup>23</sup> Comme déjà développé ci-avant, le point de départ de la construction de l'espace Schengen est la libre circulation des personnes au sein des pays signataires. Dans cette

---

<sup>18</sup> Traité sur l'Union européenne, JOCE C 326/13, 26.10.2012, Article 3.

<sup>19</sup> Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, JOCE, C 364/1, 183.12.2000, Article 45.

<sup>20</sup> CJEU, 17 septembre 2002, Baumbast, aff. C-413/99.

<sup>21</sup> Directive 2004/38/CE du 29 avril 2004 relative au droit des citoyens de l'Union et des membres de leurs familles de circuler et de séjourner librement sur le territoire des États membre

<sup>22</sup> Règlement (UE) No 1051/2013 du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2013 modifiant le règlement (CE) no 562/2006 afin d'établir des règles communes relatives à la réintroduction temporaire du contrôle aux frontières intérieures dans des circonstances exceptionnelles, JOCE, L 295/1, 6.11.2013.

<sup>23</sup> La loi du 15 décembre 1980 sur l'accès au territoire, le séjour, l'établissement et l'éloignement des étrangers définit le ressortissant d'un pays tiers comme « toute personne qui n'est ni un citoyen de l'Union, ni une personne jouissant du droit communautaire à la libre circulation tel que défini à l'article 2 du point 5, du Code frontières Schengen » et le séjour illégal comme « la présence sur le territoire d'un étranger qui ne remplit pas ou ne remplit plus les conditions d'accès au territoire ou de séjour » (article 1, 3° et 4°).



optique, la lutte contre l'immigration illégale requiert une surveillance appropriée des frontières *extérieures* de cet espace de libre circulation et non un contrôle des frontières intérieures. Le traitement des données passagers liées aux transports effectués au sein de l'Union européenne dans le cadre de la lutte contre l'immigration illégale n'est donc ni pertinent ni justifié.

28. Par ailleurs, l'exposé des motifs du Projet fait référence à « l'outil indispensable » que constituent les banques de données passagers à l'action des services de police et de l'Office des étrangers, ces données étant de nature à les aider à l'accomplissement de leurs tâches<sup>24</sup> mais il n'explique pas en quoi cet outil est indispensable. La Commission rappelle que la seule valeur ajoutée de données passagers ne satisfait pas au critère de nécessité dans ce contexte.
29. Enfin, la Commission considère que la finalité de suivi des activités susceptibles de constituer une menace pour les intérêts fondamentaux de l'Etat est trop large et ne se limite pas à la lutte contre le terrorisme. Elle demande dès lors de préciser davantage les intérêts visés dans le Projet<sup>25</sup>.

*d) Durée de conservation*

30. L'article 24 du Projet prévoit que les données de passagers sont conservées dans la banque de données des passagers pour une durée maximale de 5 ans à compter de leur enregistrement. A l'issue de ce délai, elles sont détruites. L'exposé des motifs indique que ce délai de 5 ans « doit permettre d'exécuter les analyses et vérifications nécessaires en vue de la découverte de nouveaux phénomènes ou de la recherche de nouvelles tendances liées aux finalités, d'adapter ou de déterminer de nouveaux profils de risque et, le cas échéant, de recueillir des preuves, de trouver d'éventuels co-auteurs ou complices et de démanteler des réseaux criminels »<sup>26</sup>.
31. La Commission rappelle que toute période de rétention doit être fondée sur la nécessité prouvée de traiter les données et être conforme aux normes reconnues de protection des données qui prévoient que des données ne peuvent être conservées que pendant une durée n'excédant pas celle nécessaire à la réalisation des finalités pour lesquelles elles sont collectées. La Cour européenne des droits de l'Homme a, par ailleurs, estimé que « la détermination de la durée de

---

<sup>24</sup> Exposé des motifs, p. 7.

<sup>25</sup> La Commission a, à plusieurs reprises, rappelé la jurisprudence de la Cour Européenne des droits de l'homme selon laquelle une telle loi doit être de qualité en ce sens qu'elle doit fixer avec une précision suffisante les conditions et circonstances dans lesquelles les pouvoirs publics peuvent mémoriser et utiliser des informations relatives à la vie privée. Les termes "prévus par la loi" de l'article 8, § 2 CEDH imposent non seulement que la mesure incriminée ait une base en droit interne, mais visent aussi la qualité de la loi en cause : ainsi celle-ci doit être accessible au justiciable et prévisible. (...) La Cour rappelle qu'une norme est "prévisible" lorsqu'elle est rédigée avec assez de précision pour permettre à toute personne, en s'entourant au besoin de conseils éclairés, de régler sa conduite. Voir notamment, CEDH, arrêt Rotaru du 4 mai 2000.

<sup>26</sup> Exposé des motifs, p. 37.

conservation doit être fondée sur des critères objectifs afin de garantir que celle-ci est limitée au strict nécessaire»<sup>27</sup>.

32. La Commission constate que l'exposé des motifs donne peu d'explications quant à la manière dont le délai maximum de 5 ans a été fixé. Elle demande que la nécessité de ce délai de conservation soit justifiée de manière plus précise et qu'elle soit étayée.

## **PAR CES MOTIFS,**

### **la Commission**

émet un avis favorable sur les points 12, 13, 14, 16, 17 et 18 et défavorable sur les points 23, 25, 26, 27, 28, 29 et 32.

L'Administrateur f.f.,

Le Président,

(sé) An Machtens

(sé) Willem Debeuckelaere

---

<sup>27</sup> CJUE, Digital Rights Ireland Ltd, 8 avril 2014, dans les affaires jointes C-293/12 et C-594/12, point 64.