Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2025/13

8.1.2025

RÈGLEMENT (UE) 2025/13 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 19 décembre 2024

relatif à la collecte et au transfert des informations préalables sur les 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, et modifiant le règlement (UE) 2019/818

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 82, paragraphe 1, point d), et son article 87, paragraphe 2, point a),

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen [1],

statuant conformément à la procédure législative ordinaire [2],

considérant ce qui suit:

(1) La dimension transnationale des formes graves de criminalité et de criminalité organisée et la menace constante d'attentats terroristes sur le sol européen appellent une action au niveau de l'Union pour adopter des mesures appropriées afin d'assurer la sécurité au sein d'un espace de liberté, de sécurité et de justice sans frontières intérieures. Les informations sur les passagers, telles que les dossiers passagers (PNR) et en particulier les informations préalables sur les passagers (API), sont essentielles pour identifier les passagers à haut risque, notamment ceux qui ne sont pas autrement connus des services répressifs, pour établir des liens entre les membres de groupes criminels, et pour contrer les activités terroristes.

(2) Si la directive 2004/82/CE du Conseil [3] établit un cadre juridique pour la collecte et le transfert de données API par les transporteurs aériens, dans le but d'améliorer le contrôle aux frontières et de lutter contre l'immigration illégale, elle dispose également que les États membres peuvent utiliser les données API à des fins répressives. Toutefois, se limiter à créer une telle possibilité conduit à un certain nombre de lacunes et d'insuffisances. En particulier, les données API ne sont pas systématiquement recueillies et transférées par les transporteurs aériens à des fins répressives. La possibilité d'utiliser des données API à des fins répressives implique également que, lorsque les États membres ont fait usage de cette possibilité, les transporteurs aériens sont confrontés à des exigences divergentes, imposées par le droit national, en ce qui concerne le moment et les modalités de la collecte et du transfert des données API à ces fins. Ces divergences non seulement entraînent des coûts et des complications inutiles pour les transporteurs aériens, mais elles peuvent également nuire à la sécurité intérieure de l'Union et à l'efficacité de la coopération entre les services répressifs compétents des États membres. En outre, les objectifs de facilitation du contrôle aux frontières et de facilitation de l'action répressive étant de nature différente, il convient d'établir un cadre juridique distinct pour la collecte et le transfert de données API servant chacun de ces objectifs.

(3) La directive (UE) 2016/681 du Parlement européen et du Conseil [4] établit des règles concernant l'utilisation des données PNR 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. En vertu de cette directive, les États membres doivent adopter les mesures nécessaires pour garantir que les transporteurs aériens transfèrent les données PNR, y compris toute donnée API recueillie, à l'unité nationale d'informations passagers (UIP) créée en vertu de ladite directive, pour autant qu'ils aient déjà recueilli de telles données dans le cours normal de leurs activités. Par conséquent, ladite directive ne garantit pas la collecte et le transfert de données API dans tous les cas, car les transporteurs aériens n'ont aucune raison liée à leur activité de recueillir un ensemble complet de telles données. Il importe de veiller à ce que les UIP reçoivent les données API en même temps que les données PNR, étant donné que le traitement conjoint de ces

[1] JO C 228 du 29.6.2023, p. 97.
[2] Position du Parlement européen du 25 avril 2024 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 12 décembre 2024.
[3] 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).
[4] Directive (UE) 2016/681 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relative à l'utilisation des données des dossiers passagers (PNR) 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 (JO L 119 du 4.5.2016, p. 132).

données est nécessaire pour que les autorités compétentes des États membres soient en mesure de prévenir et de détecter efficacement les infractions terroristes et les formes graves de criminalité, ainsi que d'enquêter et d'engager des poursuites en la matière. En particulier, ce traitement conjoint permet l'identification précise des passagers qui pourraient devoir faire l'objet d'un examen plus approfondi, conformément au droit applicable, par ces autorités. En outre, ladite directive ne précise pas quelles informations constituent des données API. Pour ces raisons, il convient d'établir des règles complémentaires exigeant des transporteurs aériens qu'ils recueillent et transfèrent ensuite un ensemble de données API défini précisément, cette exigence devant s'appliquer dans la mesure où les transporteurs aériens sont tenus, en vertu de ladite directive, de recueillir et de transférer des données PNR sur le même vol.

(4) Il est donc nécessaire d'établir des règles claires, harmonisées et efficaces au niveau de l'Union en matière de collecte et de transfert des données API aux fins de la prévention et de la détection des infractions terroristes et des formes graves de criminalité, ainsi que des enquêtes et des poursuites en la matière.

(5) Compte tenu de la relation étroite entre les deux actes, le présent règlement devrait être interprété comme complétant les règles prévues par la directive (UE) 2016/681, telles qu'elles sont interprétées par la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE). Par conséquent, les données API doivent uniquement être recueillies et transférées au titre du présent règlement conformément aux exigences spécifiques qui y sont prévues, notamment pour ce qui est des cas d'application et des modalités à appliquer. Toutefois, les règles de ladite directive s'appliquent à des questions qui ne sont pas spécifiquement couvertes par le présent règlement, en particulier les règles concernant le traitement ultérieur des données API reçues par les UIP, l'échange d'informations entre les États membres, les conditions d'accès par l'Agence de l'Union européenne pour la coopération des services répressifs (Europol), les transferts vers des pays tiers, la conservation et la dépersonnalisation, ainsi que la protection des données à caractère personnel. Dans la mesure où ces règles s'appliquent, les règles de ladite directive relatives aux sanctions et aux autorités de contrôle nationales s'appliquent également. Le présent règlement ne devrait pas affecter les règles en question et devrait donc, en particulier, s'entendre sans préjudice des exigences et des garanties applicables au traitement des données API par les UIP.

(6) La collecte et le transfert des données API ont une incidence sur la vie privée des personnes et impliquent le traitement de leurs données à caractère personnel. Afin de respecter pleinement leurs droits fondamentaux, en particulier le droit au respect de la vie privée et le droit à la protection des données à caractère personnel, conformément à la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne (ci-après dénommée «Charte»), il convient de prévoir des limites et des garanties adéquates. Par exemple, tout traitement de données API et, en particulier, de données API constituant des données à caractère personnel, devrait rester strictement limité à ce qui est nécessaire et proportionné à la réalisation des objectifs poursuivis par le présent règlement. En outre, il convient de veiller à ce que le traitement de toutes données API recueillies et transférées au titre du présent règlement n'entraîne aucune forme de discrimination interdite par la Charte.

(7) Compte tenu du caractère complémentaire du présent règlement par rapport à la directive (UE) 2016/681, les obligations incombant aux transporteurs aériens en vertu du présent règlement devraient s'appliquer à tous les vols pour lesquels les États membres doivent exiger des transporteurs aériens qu'ils transmettent les données PNR au titre de la directive (UE) 2016/681, quel que soit le lieu d'établissement des transporteurs aériens effectuant ces vols. Ces vols devraient concerner les vols à la fois réguliers et non réguliers, tant entre États membres et pays tiers (vols extra-UE) qu'entre plusieurs États membres (vols intra-UE), à condition que ces vols intra-UE partent, atterrissent ou effectuent une escale sur le territoire d'au moins un État membre qui a notifié sa décision d'appliquer la directive (UE) 2016/681 aux vols intra-UE conformément à l'article 2, paragraphe 1, de ladite directive et en conformité avec la jurisprudence de la CJUE. En ce qui concerne les vols intra-UE couverts par le présent règlement, une telle approche ciblée, adoptée en application de l'article 2 de la directive (UE) 2016/681 et centrée sur les exigences d'une action répressive efficace, devrait également être requise compte tenu de la nécessité de garantir le respect des exigences du droit de l'Union en ce qui concerne la nécessité et la proportionnalité du traitement des données, la libre circulation des personnes et la suppression des contrôles aux frontières intérieures. La collecte de données provenant de toutes les autres opérations d'aéronefs civils, telles que les écoles de vol, les vols médicaux, les vols d'urgence, ainsi que les vols militaires, ne relève pas du champ d'application du présent règlement. Le présent règlement s'entend sans préjudice de la collecte de données provenant de ces vols, prévue dans le droit national qui est conforme au droit de l'Union. La Commission devrait évaluer la faisabilité d'un système de l'Union qui oblige les exploitants de vols privés à recueillir et à transférer des données sur les passagers aériens.

(8) Les obligations incombant aux transporteurs aériens en matière de collecte et de transfert des données API au titre du présent règlement devraient inclure tous les passagers et les membres d'équipage des vols à destination de l'Union, les passagers et les membres d'équipage en transit dont la destination finale est située en dehors de l'Union, ainsi que tout membre d'équipage qui n'est pas en service, embarqué sur un vol effectué par un transporteur aérien dans le cadre de ses fonctions.

(9) En conséquence, étant donné que la directive (UE) 2016/681 ne couvre pas les vols intérieurs qui partent et atterrissent sur le territoire du même État membre, sans escale sur le territoire d'un autre État membre ou d'un pays tiers, et compte tenu de la dimension transnationale des infractions terroristes et des formes graves de criminalité relevant du présent règlement, ces vols ne devraient pas non plus relever du champ d'application du présent

règlement. Le présent règlement ne devrait pas être interprété comme remettant en cause la possibilité pour les États membres de prévoir, dans leur droit national et dans le respect du droit de l'Union, l'obligation pour les transporteurs aériens de recueillir et de transférer des données API sur ces vols intérieurs.

(10) Compte tenu de la relation étroite entre les actes juridiques de l'Union concernés et dans un souci d'homogénéité et de cohérence, les définitions figurant dans le présent règlement devraient être, le cas échéant, alignées sur les définitions figurant dans la directive (UE) 2016/681 et dans le règlement (UE) 2025/12 du Parlement européen et du Conseil ([5]), et être interprétées et appliquées à la lumière de ces définitions.

(11) En particulier, les éléments d'information qui constituent ensemble les données API à recueillir puis à transférer au titre du présent règlement devraient être énumérés de manière claire et exhaustive, c'est-à-dire qu'ils devraient couvrir à la fois les informations relatives à chaque passager et chaque membre d'équipage et les informations relatives au vol pris par ce passager et ce membre d'équipage. En vertu du présent règlement et conformément aux normes internationales, ces informations de vol ne devraient comprendre les informations relatives aux sièges et aux bagages, lorsque ces informations sont disponibles, et les informations relatives au point de passage frontalier d'entrée sur le territoire de l'État membre concerné que dans les cas où c'est applicable, et non lorsque les données API se rapportent à des vols intra-UE. Lorsque des informations relatives aux bagages ou aux sièges sont disponibles dans d'autres systèmes informatiques qui sont à la disposition du transporteur aérien, de son gestionnaire, de son prestataire de système ou de l'autorité aéroportuaire, les transporteurs aériens devraient intégrer ces informations aux données API qui doivent être transférées à l'UIP. Les données API telles qu'elles sont définies et régies par le présent règlement ne comprennent pas les données biométriques.

(12) Afin de permettre de voyager sans être muni d'un document de voyage lorsque les États membres autorisent une telle pratique en vertu du droit national conforme au droit de l'Union, y compris sur la base d'un accord international, il devrait être possible pour un État membre d'imposer aux transporteurs aériens l'obligation de prévoir la possibilité pour les passagers de téléverser volontairement des données API par des moyens automatisés et que ces données soient conservées par le transporteur aérien en vue d'être transférées pour des vols futurs.

(13) Afin de permettre la flexibilité et l'innovation, il convient, en principe, de laisser à chaque transporteur aérien le soin de déterminer la manière dont il s'acquitte de ses obligations en ce qui concerne la collecte des données API énoncées dans le présent règlement, en tenant compte des différents types de transporteurs aériens tels qu'ils sont définis dans le présent règlement et de leurs modèles commerciaux respectifs, y compris en ce qui concerne les horaires d'enregistrement et la coopération avec les aéroports. Toutefois, étant donné qu'il existe des solutions technologiques appropriées qui permettent de recueillir automatiquement certaines données API tout en garantissant que les données API concernées sont exactes, complètes et à jour, et compte tenu des avantages que présente l'utilisation de cette technologie en matière d'efficacité et d'efficience, les transporteurs aériens devraient être tenus de recueillir ces données API à l'aide de moyens automatisés, en lisant les informations à partir des données lisibles par machine du document de voyage. Lorsque, dans des circonstances exceptionnelles, le recours à des moyens automatisés n'est pas possible du point de vue technique, les transporteurs aériens devraient, à titre exceptionnel, recueillir les données API manuellement, soit dans le cadre de la procédure d'enregistrement en ligne, soit dans le cadre de l'enregistrement à l'aéroport, et ce selon des modalités qui permettent de respecter les obligations prévues par le présent règlement.

(14) La collecte des données API par des moyens automatisés devrait être strictement limitée aux données alphanumériques contenues dans le document de voyage et ne devrait pas donner lieu à la collecte de données biométriques à partir de ce document. Étant donné que la collecte des données API fait partie de la procédure d'enregistrement, en ligne ou à l'aéroport, le présent règlement n'impose pas aux transporteurs aériens l'obligation de contrôler un document de voyage du passager au moment de l'embarquement. Le respect du présent règlement n'impose pas aux passagers l'obligation d'être munis d'un document de voyage au moment de l'embarquement. Ceci devrait s'entendre sans préjudice des obligations découlant d'autres actes juridiques de l'Union ou du droit national qui est conforme au droit de l'Union.

(15) La collecte des données API contenues dans les documents de voyage devrait également être conforme aux normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) concernant les documents de voyage lisibles par machine, qui ont été intégrées dans le droit de l'Union par le règlement (UE) 2019/1157 du Parlement européen et du Conseil ([6]), le règlement (CE) n° 2252/2004 du Conseil ([7]) et la directive (UE) 2019/997 du Conseil ([8]).

(16) Afin d'éviter une situation dans laquelle les transporteurs aériens sont tenus d'établir et de maintenir des connexions multiples avec les IUP des États membres pour le transfert des données API recueillies au titre du présent règlement, et de prévenir ainsi les manques d'efficacité et les risques pour la sécurité qui en découlent, il convient de prévoir un

([5]) Règlement (UE) 2025/12 du Parlement européen et du Conseil du 19 décembre 2024 relatif à la collecte et au transfert des informations préalables sur les passagers en vue de renforcer et de faciliter les vérifications aux frontières extérieures, modifiant les règlements (UE) 2018/1726 et (UE) 2019/817, et abrogeant la directive 2004/82/CE du Conseil (JO L, 2025/12, 8.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/12/oj).

([6]) Règlement (UE) 2019/1157 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 relatif au renforcement de la sécurité des cartes d'identité des citoyens de l'Union et des documents de séjour délivrés aux citoyens de l'Union et aux membres de leur famille exerçant leur droit à la libre circulation (JO L 188 du 12.7.2019, p. 67).

([7]) Règlement (CE) n° 2252/2004 du Conseil du 13 décembre 2004 établissant des normes pour les éléments de sécurité et les éléments biométriques intégrés dans les passeports et les documents de voyage délivrés par les États membres (JO L 385 du 29.12.2004, p. 1).

([8]) Directive (UE) 2019/997 du Conseil du 18 juin 2019 établissant un titre de voyage provisoire de l'Union européenne et abrogeant la décision 96/409/PESC (JO L 163 du 20.6.2019, p. 1).

routeur unique, mis en place et exploité au niveau de l'Union conformément au présent règlement et au règlement (UE) 2025/12, servant de point de connexion et de distribution pour ces transferts. Dans un souci d'efficience et de rentabilité, le routeur devrait, dans la mesure où cela est techniquement possible et dans le plein respect des règles du présent règlement et du règlement (UE) 2025/12, s'appuyer sur des composants techniques provenant d'autres systèmes pertinents créés en vertu du droit de l'Union, notamment le service internet visé dans le règlement (UE) 2017/2226 du Parlement européen et du Conseil ([9]), le portail pour les transporteurs visé dans le règlement (UE) 2018/1240 du Parlement européen et du Conseil ([10]) et le portail pour les transporteurs visé dans le règlement (CE) nº 767/2008 du Parlement européen et du Conseil ([11]). Afin de réduire l'incidence sur les transporteurs aériens et de garantir une approche harmonisée à l'égard des transporteurs aériens, l'Agence de l'Union européenne pour la gestion opérationnelle des systèmes d'information à grande échelle au sein de l'espace de liberté, de sécurité et de justice (eu-LISA), créée par le règlement (UE) 2018/1726 du Parlement européen et du Conseil ([12]), devrait, dans la mesure où cela est possible sur les plans technique et opérationnel, concevoir le routeur d'une manière qui soit cohérente et compatible avec les obligations qui incombent aux transporteurs aériens énoncées dans les règlements (CE) nº 767/2008, (UE) 2017/2226 et (UE) 2018/1240.

(17) Afin d'assurer la lisibilité des données PNR par les UIP et le bon fonctionnement de leurs systèmes PNR, les messages numériques envoyés par un transporteur aérien contenant un ou plusieurs dossiers passagers (ci-après dénommés «messages PNR»), devraient être transférés par les transporteurs aériens et transmis par le routeur dans un format normalisé au moyen de champs ou de codes de données normalisés, tant en matière de contenu que de structure. Avant que le routeur ne soit mis en service pour ce qui concerne d'autres données PNR, les essais que doit effectuer l'eu-LISA devraient garantir que le routeur dispose de la capacité, de la rapidité et de la fiabilité requises pour assurer une telle normalisation. À cette fin, la Commission devrait prendre les mesures nécessaires pour réviser les dispositions d'exécution existantes adoptées en vertu de l'article 16 de la directive (UE) 2016/681 établissant des protocoles communs et des formats de données reconnus. Cette révision devrait être effectuée en étroite concertation avec les représentants des États membres afin de tirer parti de leur expertise et de garantir que les meilleures pratiques qu'ils ont mises au point lors de la mise en œuvre de la directive (UE) 2016/681 au niveau national sont prises en compte au niveau de l'Union pour le fonctionnement du routeur. Le groupe de contact API-PNR devrait soutenir cette révision.

(18) Afin d'améliorer l'efficacité de la transmission des données relatives au trafic aérien et de faciliter le contrôle des données API transmises aux UIP, le routeur devrait recevoir des données de trafic aérien en temps réel recueillies par d'autres organisations, telles que l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol).

(19) Le routeur ne devrait servir qu'à faciliter le transfert des données API et d'autres données PNR par les transporteurs aériens aux UIP conformément au présent règlement et ne devrait pas constituer un répertoire contenant les données API ou d'autres données PNR. Par conséquent, et pour réduire au minimum tout risque d'accès non autorisé ou d'autre utilisation abusive et conformément au principe de minimisation des données, aucune conservation ne devrait avoir lieu sauf si elle est strictement nécessaire à des fins techniques liées à la transmission, et les données API ou d'autres données PNR devraient être supprimées du routeur, immédiatement, de manière définitive et automatisée, à compter du moment où la transmission est achevée ou, le cas échéant au titre du présent règlement, les données API et les autres données PNR ne doivent pas être transmises du tout.

(20) Afin de permettre aux transporteurs aériens de bénéficier dans les meilleurs délais des avantages offerts par l'utilisation du routeur mis au point par l'eu-LISA conformément au présent règlement et au règlement (UE) 2025/12 et d'acquérir de l'expérience dans son utilisation, les transporteurs aériens devraient avoir la possibilité, mais pas l'obligation, d'utiliser le routeur pour transférer les informations qu'ils sont tenus de transférer au titre de la directive 2004/82/CE pendant une période intermédiaire. Cette période intermédiaire devrait débuter au moment où le routeur est mis en service et prendre fin lorsque les obligations prévues par ladite directive cessent de s'appliquer. Afin de veiller à ce que toute utilisation volontaire du routeur ait lieu de manière responsable, l'accord écrit préalable de l'État membre qui doit recevoir les informations devrait être requis, à la demande du transporteur aérien et après que cet État membre a effectué des vérifications et obtenu des assurances, le cas échéant. De même, afin d'éviter une

([9]) Règlement (UE) 2017/2226 du Parlement européen et du Conseil du 30 novembre 2017 portant création d'un système d'entrée/de sortie (EES) pour enregistrer les données relatives aux entrées, aux sorties et aux refus d'entrée concernant les ressortissants de pays tiers qui franchissent les frontières extérieures des États membres et portant détermination des conditions d'accès à l'EES à des fins répressives, et modifiant la convention d'application de l'accord de Schengen et les règlements (CE) nº 767/2008 et (UE) nº 1077/2011 (JO L 327 du 9.12.2017, p. 20).

([10]) Règlement (UE) 2018/1240 du Parlement européen et du Conseil du 12 septembre 2018 portant création d'un système européen d'information et d'autorisation concernant les voyages (ETIAS) et modifiant les règlements (UE) nº 1077/2011, (UE) nº 515/2014, (UE) 2016/399, (UE) 2016/1624 et (UE) 2017/2226 (JO L 236 du 19.9.2018, p. 1).

([11]) Règlement (CE) nº 767/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 concernant le système d'information sur les visas (VIS) et l'échange de données entre les États membres sur les visas de court séjour (règlement VIS) (JO L 218 du 13.8.2008, p. 60).

([12]) Règlement (UE) 2018/1726 du Parlement européen et du Conseil du 14 novembre 2018 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour la gestion opérationnelle des systèmes d'information à grande échelle au sein de l'espace de liberté, de sécurité et de justice (eu-LISA), modifiant le règlement (CE) nº 1987/2006 et la décision 2007/533/JAI du Conseil et abrogeant le règlement (UE) nº 1077/2011 (JO L 295 du 21.11.2018, p. 99).

situation dans laquelle, de manière répétée, les transporteurs aériens entameraient et interrompraient l'utilisation du routeur, à partir du moment où un transporteur aérien entame une telle utilisation sur une base volontaire, il devrait être tenu de la poursuivre, à moins qu'il n'existe des raisons objectives d'interrompre l'utilisation du routeur pour le transfert des informations à l'État membre concerné, par exemple s'il est apparu que les informations ne sont pas transférées de manière licite, sécurisée, efficace et rapide. Dans l'intérêt de la bonne application de la possibilité d'utiliser volontairement le routeur, en tenant dûment compte des droits et des intérêts de toutes les parties concernées, le présent règlement devrait prévoir les règles nécessaires en matière de consultations et de communication d'informations. Une telle utilisation volontaire du routeur dans le cadre de l'application de la directive 2004/82/CE comme le prévoit le présent règlement ne devrait pas être interprétée comme affectant de quelque manière que ce soit les obligations des transporteurs aériens et des États membres au titre de ladite directive.

(21) Les exigences fixées par le présent règlement et par les actes délégués et actes d'exécution correspondants devraient mener à une mise en œuvre uniforme du présent règlement par les transporteurs aériens, réduisant ainsi au minimum le coût de l'interconnexion de leurs systèmes respectifs. Pour faciliter la mise en œuvre harmonisée de ces exigences par les transporteurs aériens, notamment en ce qui concerne la structure, le format et le protocole de transmission des données, la Commission, sur la base de sa coopération avec les UIP, d'autres autorités des États membres, les transporteurs aériens et les agences de l'Union concernées, devrait veiller à ce que le manuel pratique que la Commission doit élaborer fournisse toutes les orientations et clarifications nécessaires.

(22) Afin d'améliorer la qualité des données API, le routeur à établir en vertu du présent règlement devrait vérifier si les données API qui lui sont transférées par les transporteurs aériens sont conformes aux formats de données reconnus. Lorsque la vérification établit que les données ne sont pas conformes à ces formats de données, le routeur devrait en informer, immédiatement et de manière automatisée, le transporteur aérien concerné.

(23) Les passagers devraient avoir la possibilité de fournir eux-mêmes certaines données API par des moyens automatisés au cours d'un processus d'enregistrement en ligne, par exemple, au moyen d'une application sécurisée sur leur smartphone, d'un ordinateur ou d'une webcaméra qui soit en mesure de lire les données lisibles par machine du document de voyage. Lorsque les passagers ne s'enregistrent pas en ligne, les transporteurs aériens devraient leur donner la possibilité de fournir les données API lisibles par machine requises lors de l'enregistrement à l'aéroport en se rendant à une borne en libre-service ou avec l'aide du personnel des transporteurs aériens au comptoir d'enregistrement. Sans préjudice de la liberté des transporteurs aériens de fixer les tarifs des passagers et de définir leur politique commerciale, il importe que les obligations prévues par le présent règlement n'entraînent pas d'obstacles disproportionnés pour les passagers qui ne sont pas en mesure d'utiliser des moyens en ligne pour fournir des données API, tels que des redevances supplémentaires pour la fourniture de données API à l'aéroport. En outre, le présent règlement devrait prévoir une période transitoire pendant laquelle les passagers ont la possibilité de fournir manuellement des données API dans le cadre du processus d'enregistrement en ligne. Dans de tels cas, les transporteurs aériens devraient utiliser des techniques de vérification des données.

(24) Il importe que les systèmes de collecte automatisée de données et les autres processus établis au titre du présent règlement ne se répercutent pas de manière négative sur les salariés du secteur de l'aviation, lesquels doivent bénéficier de possibilités de perfectionnement et de reconversion professionnels qui amélioreraient l'efficacité et la fiabilité de la collecte et du transfert de données ainsi que les conditions de travail dans le secteur.

(25) Afin de garantir le traitement conjoint des données API et des données PNR, pour lutter efficacement contre le terrorisme et les formes graves de criminalité dans l'Union tout en réduisant au minimum l'atteinte aux droits fondamentaux des passagers protégés par la Charte, les UIP devraient être les autorités compétentes des États membres chargées de recevoir, puis de traiter et de protéger les données API recueillies et transférées en vertu du présent règlement. Par souci d'efficacité et afin de réduire au minimum les risques pour la sécurité, le routeur, tel qu'il est conçu, développé, hébergé et techniquement entretenu par l'eu-LISA conformément au présent règlement et au règlement (UE) 2025/12, devrait transmettre aux UIP concernées les données API, recueillies et transférées par les transporteurs aériens. Compte tenu du niveau de protection nécessaire des données API constituant des données à caractère personnel, notamment pour garantir la confidentialité des informations concernées, les données API devraient être transmises par le routeur aux UIP concernées de manière automatisée. Le présent règlement ne devrait pas affecter la possibilité pour les États membres de prévoir un point d'entrée unique des données qui garantisse leur connexion au routeur et leur intégration à celui-ci.

(26) Afin d'assurer le respect des droits prévus par la Charte et de garantir des options de voyage accessibles et inclusives, en particulier pour les groupes vulnérables et les personnes handicapées, et conformément aux droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens énoncés dans le règlement (CE)

nº 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil ([13]), les transporteurs aériens, avec l'appui des États membres, devraient veiller à ce que les passagers disposent à tout moment, à l'aéroport, d'une option leur permettant de fournir les données nécessaires.

(27) Pour les vols extra-UE, l'UIP de l'État membre sur le territoire duquel le vol atterrira ou du territoire duquel le vol décollera devrait recevoir les données API du routeur pour tous les vols pour lesquels les données PNR sont recueillies conformément à la directive (UE) 2016/681. Le routeur devrait identifier le vol et les UIP correspondantes en utilisant les informations contenues dans le code repère du dossier passager, un élément de données commun aux ensembles de données API et aux ensembles de données PNR qui permet le traitement conjoint des données API et des données PNR par les UIP.

(28) En ce qui concerne les vols intra-UE, conformément à la jurisprudence de la CJUE, afin d'éviter de porter indûment atteinte aux droits fondamentaux des passagers concernés tels qu'ils sont protégés par la Charte et de garantir le respect des exigences du droit de l'Union en matière de libre circulation des personnes et de suppression des contrôles aux frontières intérieures, il convient de prévoir une approche sélective, Compte tenu de l'importance d'assurer que les données API puissent être traitées conjointement avec les données PNR, cette approche devrait être alignée sur celle de la directive (UE) 2016/681. Pour ces raisons, les données API relatives à ces vols ne devraient être transmises du routeur aux UIP concernées que lorsque les États membres ont sélectionné les vols concernés en application de l'article 2 de la directive (UE) 2016/681 et selon l'approche sélective prévue dans le présent règlement. Les États membres ne devraient pouvoir appliquer la directive (UE) 2016/681 à tous les vols intra-UE à l'arrivée sur leur territoire ou au départ de leur territoire que dans les situations où il existe une menace terroriste réelle et actuelle ou prévisible et sur la base d'une décision fondée sur une évaluation de la menace, limitée dans le temps à ce qui est strictement nécessaire et susceptible de faire l'objet d'un réexamen efficace. Dans d'autres situations, une approche sélective devrait être prévue. Comme l'a rappelé la CJUE, la sélection implique que les États membres ciblent les obligations en question uniquement, entre autres, sur certaines liaisons, certains schémas de voyage ou certains aéroports, sous réserve du réexamen régulier de cette sélection. En outre, la sélection devrait être fondée sur une évaluation objective, dûment motivée et non discriminatoire, qui tienne uniquement compte de critères qui sont pertinents pour la prévention et la détection des infractions terroristes et des formes graves de criminalité présentant un lien objectif, y compris un lien indirect, avec le transport aérien de passagers, ainsi que pour les enquêtes et les poursuites en la matière. Les États membres devraient conserver tous les documents pertinents relatifs à l'évaluation afin de permettre un contrôle approprié et devraient réexaminer leur évaluation régulièrement et au moins tous les douze mois, conformément à l'article 13, paragraphe 7, du présent règlement.

(29) Afin de permettre l'application de l'approche sélective au titre du présent règlement aux vols intra-UE, les États membres devraient être tenus d'établir des listes des vols ou des liaisons qu'ils ont sélectionnés et de les introduire dans le routeur, de sorte que l'eu-LISA puisse veiller à ce que seules les données API pour ces vols ou liaisons soient transmises du routeur aux UIP concernées et à ce que les données API relatives aux autres vols intra-UE soient immédiatement et définitivement supprimées.

(30) Pour une meilleure cohésion entre les approches sélectives adoptées par les différents États membres, la Commission devrait faciliter un échange de vues régulier sur le choix des critères de sélection, y compris le partage de bonnes pratiques, ainsi que, sur une base volontaire, l'échange d'informations sur les vols sélectionnés.

(31) Afin de ne pas compromettre l'efficacité du système qui repose sur la collecte et le transfert de données API, dans le cadre du présent règlement, et de données PNR, dans le cadre du système établi par la directive (UE) 2016/681, aux fins de la prévention et de la détection des infractions terroristes et des formes graves de criminalité, ainsi que des enquêtes et des poursuites en la matière, notamment en créant un risque de contournement, les informations sur les vols intra-UE qui ont été sélectionnés par les États membres devraient être traitées de manière confidentielle. Pour cette raison, ces informations ne devraient pas être partagées avec les transporteurs aériens, lesquels devraient donc être tenus de recueillir des données API sur tous les vols couverts par le présent règlement, y compris tous les vols intra-UE, puis de les transférer au routeur, où la sélection nécessaire devrait être mise en œuvre. En outre, la collecte de données API sur tous les vols intra-UE permet d'éviter que les passagers sachent quelles données API liées aux vols intra-UE sélectionnés, et donc également quelles données PNR, sont transmises aux UIP conformément à l'évaluation des États membres. Cette approche garantit également que toute modification de cette sélection peut être mise en œuvre rapidement et efficacement, sans imposer de charges économiques et opérationnelles indues aux transporteurs aériens.

(32) Le présent règlement ne permet pas la collecte et le transfert de données API sur les vols intra-UE aux fins de la lutte contre l'immigration illégale, conformément au droit de l'Union et à la jurisprudence de la CJUE.

(33) Afin de garantir le respect du droit fondamental à la protection des données à caractère personnel, le présent règlement devrait identifier le responsable du traitement et le sous-traitant et établir des règles en matière d'audit. En vue d'assurer un contrôle efficace, de garantir une protection adéquate des données à caractère personnel et de réduire au minimum les risques pour la sécurité, il convient également de prévoir des règles relatives à l'enregistrement des données, à la sécurité du traitement et à l'autocontrôle. Lorsqu'elles concernent le traitement

([13]) Règlement (CE) nº 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens (JO L 204 du 26.7.2006, p. 1).

de données à caractère personnel, ces dispositions devraient être conformes aux actes juridiques généralement applicables de l'Union relatifs à la protection des données à caractère personnel, en particulier les règlements (UE) 2016/679 ([14]) et (UE) 2018/1725 ([15]) du Parlement européen et du Conseil.

(34) Sans préjudice des règles plus spécifiques fixées dans le présent règlement pour le traitement des données à caractère personnel, le règlement (UE) 2016/679 devrait s'appliquer au traitement des données à caractère personnel par les transporteurs aériens au titre du présent règlement. La directive (UE) 2016/680 du Parlement européen et du Conseil ([16]) devrait s'appliquer au traitement des données à caractère personnel effectué, au titre du présent règlement, par les autorités compétentes nationales, telles qu'elles sont définies dans ladite directive, à des fins de prévention et de détection des infractions pénales, d'enquêtes et de poursuites en la matière ou d'exécution de sanctions pénales, y compris de protection contre des menaces pour la sécurité publique et de prévention de telles menaces. Le règlement (UE) 2018/1725 devrait s'appliquer au traitement des données à caractère personnel par l'eu-LISA lorsqu'elle exerce ses responsabilités au titre du présent règlement.

(35) Eu égard au droit des passagers d'être informés du traitement de leurs données à caractère personnel, les États membres devraient veiller à ce que les passagers reçoivent, au moment de la réservation et au moment de l'enregistrement, des informations précises, aisément accessibles et faciles à comprendre, sur la collecte des données API, le transfert de telles données à l'UIP et leurs droits en tant que personnes concernées.

(36) Les audits sur la protection des données à caractère personnel dont la responsabilité incombe aux États membres devraient être réalisés par les autorités de contrôle visées à l'article 41 de la directive (UE) 2016/680 ou par un organisme d'audit chargé de cette tâche par l'autorité de contrôle.

(37) Les finalités des opérations de traitement au titre du présent règlement, à savoir la transmission des données API par les transporteurs aériens par l'intermédiaire du routeur aux UIP des États membres, sont d'aider ces autorités à s'acquitter de leurs obligations et de leurs tâches conformément à la directive (UE) 2016/681. Par conséquent, les États membres devraient désigner des autorités pour être les responsables du traitement des données dans le routeur, de la transmission des données du routeur à l'UIP et du traitement ultérieur de ces données conformément à la directive (UE) 2016/681. Les États membres devraient communiquer le nom de ces autorités à la Commission et à l'eu-LISA. Pour le traitement des données à caractère personnel dans le routeur, les États membres devraient être les responsables conjoints du traitement conformément à l'article 21 de la directive (UE) 2016/680. Les transporteurs aériens, quant à eux, devraient être des responsables du traitement distincts pour ce qui est du traitement des données API constituant des données à caractère personnel au titre du présent règlement. Sur cette base, tant les transporteurs aériens que les UIP devraient être des responsables du traitement distincts en ce qui concerne les opérations de traitement des données API au titre du présent règlement. L'eu-LISA étant responsable de la conception, du développement, de l'hébergement et de la gestion technique du routeur, elle devrait être le sous-traitant pour ce qui est du traitement des données API constituant des données à caractère personnel par l'intermédiaire du routeur, y compris la transmission des données du routeur aux UIP et la conservation de ces données sur le routeur, dans la mesure où cette conservation est nécessaire à des fins techniques.

(38) Le routeur qui doit être mis en place et exploité au titre du présent règlement et du règlement (UE) 2025/12 devrait réduire et simplifier les connexions techniques nécessaires au transfert des données API en vertu du présent règlement, en les limitant à une connexion unique par transporteur aérien et par UIP. Par conséquent, le présent règlement devrait prévoir l'obligation que tant les UIP que les transporteurs aériens ont l'obligation d'établir une telle connexion avec le routeur et de réaliser l'intégration requise à celui-ci, de manière à garantir le bon fonctionnement du système de transfert des données API mis en place par le présent règlement. La conception et l'élaboration du routeur par l'eu-LISA devraient permettre, en définissant toutes les normes et exigences techniques pertinentes, de connecter et d'intégrer de façon efficace et efficiente les systèmes et infrastructures des transporteurs aériens. Afin d'assurer le bon fonctionnement du système mis en place par le présent règlement, il y a lieu de prévoir des règles détaillées. Lors de la conception et du développement du routeur, l'eu-LISA devrait veiller à ce que les données API et les autres données PNR transférées par les transporteurs aériens et transmises aux UIP soient chiffrées pendant le transit.

([14]) 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) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

([15]) Règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2018 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions, organes et organismes de l'Union et à la libre circulation de ces données, et abrogeant le règlement (CE) nº 45/2001 et la décision nº 1247/2002/CE (JO L 295 du 21.11.2018, p. 39).

([16]) Directive (UE) 2016/680 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les autorités compétentes à des fins de prévention et de détection des infractions pénales, d'enquêtes et de poursuites en la matière ou d'exécution de sanctions pénales, et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la décision-cadre 2008/977/JAI du Conseil (JO L 119 du 4.5.2016, p. 89).

(39) Compte tenu des intérêts de l'Union en jeu, tous les coûts exposés par l'eu-LISA pour l'exécution des tâches qui lui incombent au titre du présent règlement en ce qui concerne le routeur devraient être à la charge du budget de l'Union, y compris la conception et le développement du routeur, l'hébergement et la gestion technique du routeur, ainsi que la structure de gouvernance de l'eu-LISA pour soutenir la conception, le développement, l'hébergement et la gestion technique du routeur. Il pourrait en être de même pour les coûts exposés par les États membres en ce qui concerne leurs connexions au routeur et leur intégration à celui-ci, ainsi que leur maintenance, comme l'exige le présent règlement, conformément au droit de l'Union applicable. Il importe que le budget de l'Union apporte un soutien financier approprié aux États membres en ce qui concerne ces coûts. À cette fin, les besoins financiers des États membres devraient être pris en charge par le budget général de l'Union, conformément aux règles d'éligibilité et aux taux de cofinancement fixés par les actes juridiques pertinents de l'Union. La contribution annuelle de l'Union allouée à l'eu-LISA devrait couvrir les besoins liés à l'hébergement et à la gestion technique du routeur sur la base d'une évaluation effectuée par l'eu-LISA. Le budget de l'Union devrait également couvrir l'appui, tel que la formation, apporté par l'eu-LISA aux transporteurs aériens et aux UIP afin de permettre un transfert et une transmission efficaces des données API par l'intermédiaire du routeur. Les coûts exposés par les autorités de contrôle nationales indépendantes liés aux tâches que leur confie le présent règlement devraient être à la charge des États membres concernés.

(40) Conformément au règlement (UE) 2018/1726, les États membres peuvent confier à l'eu-LISA la tâche de faciliter la connectivité avec les transporteurs aériens afin d'aider les États membres à mettre en œuvre la directive (UE) 2016/681, notamment en recueillant et en transférant des données PNR par l'intermédiaire d'un routeur. À cette fin, et pour des raisons de rentabilité et d'efficience tant pour les États membres que pour les transporteurs aériens, le présent règlement devrait exiger des transporteurs aériens qu'ils utilisent le routeur pour transférer aux bases de données de leurs UIP respectives d'autres données PNR couvertes par la directive (UE) 2016/681, dans le cadre de mesures nationales mettant en œuvre la disposition de ladite directive concernant l'obligation qui incombe aux États membres de veiller à ce que les transporteurs aériens transfèrent, par la «méthode push», les données PNR aux UIP concernées.

(41) Afin de garantir que les données en question sont traitées de manière licite, sécurisée, efficace et rapide, les règles établies par le présent règlement en ce qui concerne le routeur et la transmission des données API du routeur aux UIP devraient également s'appliquer en conséquence aux autres données PNR. Ces règles comprennent également les obligations prévues par le présent règlement en ce qui concerne le transfert et la transmission de données relatives aux vols intra-UE, conformément à la jurisprudence de la CJUE, ainsi qu'en ce qui concerne les connexions des transporteurs aériens et de l'UIP au routeur. En ce qui concerne les règles relatives au moment des transferts, aux protocoles de transmission et aux formats de données dans lesquels les messages PNR doivent être transférés au routeur, les dispositions pertinentes de la directive (UE) 2016/681 s'appliquent.

(42) Il convient de préciser que l'utilisation du routeur en ce qui concerne d'autres données PNR n'affecte que la manière dont ces données sont transférées et transmises aux bases de données des UIP des États membres concernés. Les obligations du présent règlement en ce qui concerne la collecte des données API ne s'appliquent pas à toutes ces autres données PNR. Cette collecte devrait plutôt continuer à être régie uniquement par la directive (UE) 2016/681, uniquement dans la mesure où les transporteurs aériens ont déjà recueilli ces données dans le cours normal de leurs activités au sens de la disposition pertinente de ladite directive. En outre, comme c'est le cas pour les données API recueillies par les transporteurs aériens et transférées aux UIP conformément au présent règlement, les règles de ladite directive en ce qui concerne les questions qui ne sont pas spécifiquement couvertes par le présent règlement, en particulier les règles relatives au traitement ultérieur d'autres données PNR reçues par les UIP, devraient rester inchangées. Dès lors, ces règles continuent de s'appliquer à l'égard de ces données.

(43) Il ne peut être exclu que, en raison de circonstances exceptionnelles et malgré toutes les mesures raisonnables prises conformément au présent règlement, l'infrastructure centrale ou l'un des composants techniques du routeur, ou les infrastructures de communication reliant les UIP et les transporteurs aériens au routeur ne fonctionnent pas correctement, entraînant l'impossibilité technique pour les transporteurs aériens de transférer les données API ou pour les UIP de les recevoir. Compte tenu de l'indisponibilité du routeur et du fait qu'il ne sera, en général, pas raisonnablement possible pour les transporteurs aériens de transférer les données API concernées par la défaillance de manière licite, sécurisée, efficace et rapide par d'autres moyens, l'obligation pour les transporteurs aériens de transférer ces données API au routeur devrait cesser de s'appliquer aussi longtemps que l'impossibilité technique persiste. Toutefois, afin de garantir la disponibilité des données API nécessaires à la prévention et à la détection des infractions terroristes et des formes graves de criminalité, ainsi qu'aux enquêtes et aux poursuites en la matière, les transporteurs aériens devraient continuer à recueillir et à conserver les données API afin qu'elles puissent être transférées dès que l'impossibilité technique aura été résolue. Afin de réduire au minimum la durée et les conséquences négatives de toute impossibilité technique, les parties concernées devraient en pareil cas s'informer mutuellement sans tarder et prendre immédiatement toutes les mesures nécessaires pour remédier à l'impossibilité technique. Cette modalité devrait être sans préjudice des obligations qui incombent à toutes les parties concernées, au titre du présent règlement, de garantir le bon fonctionnement du routeur et de leurs systèmes et infrastructures

respectifs, ainsi que du fait que les transporteurs aériens sont soumis à des sanctions s'ils ne respectent pas ces obligations, y compris lorsqu'ils cherchent à se prévaloir de cette modalité dans des cas où cela ne se justifie pas. Afin de prévenir de tels abus et de faciliter le contrôle et, le cas échéant, l'imposition de sanctions, les transporteurs aériens qui se prévalent de cette modalité par suite de la défaillance de leur propre système et de leur propre infrastructure devraient en rendre compte à l'autorité de surveillance compétente.

(44) Lorsque les transporteurs aériens maintiennent des connexions directes avec des UIP pour le transfert des données API, ces connexions peuvent constituer des moyens appropriés, garantissant le niveau nécessaire de sécurité des données, pour transférer les données API directement aux UIP en cas d'impossibilité technique d'utiliser le routeur. Les UIP devraient pouvoir, dans les cas exceptionnels d'impossibilité technique d'utiliser le routeur, demander aux transporteurs aériens d'utiliser de tels moyens appropriés, ce qui n'implique pas l'obligation pour les transporteurs aériens de maintenir ou d'introduire de telles connexions directes ou tout autre moyen approprié, garantissant le niveau nécessaire de sécurité des données, pour transférer les données API directement aux UIP. Le transfert exceptionnel de données API par tout autre moyen approprié, tel que le courrier électronique chiffré ou un portail internet sécurisé, et à l'exclusion de l'utilisation de formats électroniques non standard, devrait garantir le niveau nécessaire de sécurité, de qualité et de protection des données. Les données API reçues par les UIP par l'intermédiaire de ces autres moyens appropriés devraient faire l'objet d'un traitement ultérieur conformément aux règles et aux garanties en matière de protection des données énoncées dans la directive (UE) 2016/681. À la suite de la notification de l'eu-LISA indiquant qu'il a été remédié à l'impossibilité technique, et lorsqu'il est confirmé que la transmission des données API à l'UIP par l'intermédiaire du routeur est achevée, l'UIP devrait supprimer immédiatement les données API qu'elle a reçues précédemment par tout autre moyen approprié. Cette suppression ne devrait pas avoir d'incidence sur des cas spécifiques dans lesquels les données API que les UIP ont reçues par tout autre moyen approprié ont entre-temps fait l'objet d'un traitement ultérieur conformément à la directive (UE) 2016/681 aux fins spécifiques de la prévention et de la détection des infractions terroristes ou des formes graves de criminalité, ainsi que des enquêtes et des poursuites en la matière.

(45) Afin de garantir l'application effective des règles du présent règlement par les transporteurs aériens, il convient de prévoir la désignation et l'habilitation d'autorités nationales en qualité d'autorités nationales de contrôle des API chargées de contrôler l'application de ces règles. Les États membres peuvent désigner leurs UIP en qualité d'autorités nationales de contrôle des API. Les dispositions du présent règlement relatives à ce contrôle, y compris en ce qui concerne l'imposition de sanctions si nécessaire, ne devraient pas porter atteinte aux missions et pouvoirs des autorités de contrôle instituées conformément au règlement (UE) 2016/679 et à la directive (UE) 2016/680, y compris en ce qui concerne le traitement des données à caractère personnel au titre du présent règlement.

(46) Il convient que les États membres prévoient des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives, tant financières que non financières, à l'encontre des transporteurs aériens qui ne respectent pas les obligations qui leur incombent en vertu du présent règlement, y compris en matière de collecte de données API par des moyens automatisés et le transfert des données conformément aux délais, formats et protocoles requis. En particulier, les États membres devraient veiller à ce qu'un manquement récurrent de la part des transporteurs aériens, en qualité de personnes morales, à leur obligation de transférer toute donnée API au routeur conformément au présent règlement, fasse l'objet de sanctions financières proportionnées pouvant atteindre jusqu'à 2 % du chiffre d'affaires mondial du transporteur aérien pour l'exercice précédent. En outre, les États membres devraient pouvoir appliquer des sanctions, y compris des sanctions financières, aux transporteurs aériens en présence d'autres formes de non-respect des obligations découlant du présent règlement.

(47) Lorsqu'ils prévoient des règles sur les sanctions applicables aux transporteurs aériens en vertu du présent règlement, les États membres pourraient tenir compte de la faisabilité technique et opérationnelle du fait de garantir l'exactitude totale des données. En outre, lorsque des sanctions sont imposées, leur application et leur valeur devraient être établies. Les autorités nationales de contrôle des API pourraient tenir compte des mesures prises par le transporteur aérien pour atténuer le problème ainsi que de son niveau de coopération avec les autorités nationales.

(48) Étant donné que le routeur devrait être conçu, développé, hébergé et géré sur le plan technique par l'eu-LISA, il est nécessaire de modifier le règlement (UE) 2018/1726 en ajoutant cette tâche aux tâches de l'eu-LISA. Afin de conserver les rapports et les statistiques du routeur dans le répertoire central des rapports et statistiques (CRRS) créé par le règlement (UE) 2019/818 du Parlement européen et du Conseil [17], il est nécessaire de modifier ledit règlement. Afin de soutenir l'exécution du présent règlement par l'autorité nationale de contrôle des API, il est nécessaire que les modifications du règlement (UE) 2019/818 comprennent des dispositions sur les statistiques indiquant si les données API sont exactes et complètes, par exemple en indiquant si les données ont été recueillies par des moyens automatisés. Il importe également de recueillir des statistiques fiables et utiles concernant la mise en œuvre du présent règlement afin de soutenir ses objectifs et d'étayer les évaluations prévues par le présent règlement. À la demande de la Commission, l'eu-LISA devrait lui fournir des statistiques sur des aspects spécifiques ayant trait à la mise en œuvre du présent règlement, tels que des statistiques agrégées sur la transmission des données API aux

[17] Règlement (UE) 2019/818 du Parlement européen et du Conseil du 20 mai 2019 portant établissement d'un cadre pour l'interopérabilité des systèmes d'information de l'UE dans le domaine de la coopération policière et judiciaire, de l'asile et de l'immigration et modifiant les règlements (UE) 2018/1726, (UE) 2018/1862 et (UE) 2019/816 (JO L 135 du 22.5.2019, p. 85).

UIP. Ces statistiques ne devraient contenir aucune donnée à caractère personnel. Par conséquent, le CRRS ne devrait fournir de statistiques basées sur des données API que pour la mise en œuvre et le contrôle efficace de l'application du présent règlement. Les données que le routeur transmet automatiquement au CRRS à cette fin ne devraient pas permettre d'identifier les passagers concernés.

(49) Afin d'accroître la clarté et la sécurité juridique, de contribuer à garantir la qualité des données, l'utilisation responsable des moyens automatisés de collecte des données API lisibles par machine au titre du présent règlement et la collecte manuelle de données API dans des circonstances exceptionnelles et pendant la période transitoire, afin de clarifier les exigences techniques applicables aux transporteurs aériens et nécessaires pour veiller à ce que les données API qu'ils ont recueillies au titre du présent règlement soient transférées au routeur de manière sécurisée, efficace et rapide et de sorte à ne pas influer plus que nécessaire sur le voyage des passagers et sur les transporteurs aériens, et afin de garantir que les données qui sont inexactes, incomplètes ou qui ne sont plus à jour soient rectifiées, complétées ou mises à jour, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne afin de mettre un terme à la période transitoire de collecte manuelle des données API; d'adopter des mesures relatives aux exigences techniques et aux règles opérationnelles auxquelles les transporteurs aériens devraient se conformer en ce qui concerne l'utilisation de moyens automatisés pour la collecte de données API lisibles par machine au titre du présent règlement et pour la collecte manuelle de données API dans des circonstances exceptionnelles et pendant la période transitoire, y compris les exigences en matière de sécurité des données; de fixer des règles détaillées concernant les protocoles communs et les formats de données reconnus à utiliser pour les transferts chiffrés de données API vers le routeur, y compris les exigences en matière de sécurité des données; et de fixer des règles détaillées pour ce qui est de rectifier, de compléter et de mettre à jour les données API. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées avec les parties prenantes concernées, dont les transporteurs aériens, durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer» ([18]). En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués. Compte tenu de l'état des connaissances, ces exigences techniques et ces règles opérationnelles pourraient évoluer au fil du temps.

(50) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, à savoir en ce qui concerne la mise en service du routeur, les règles techniques et procédurales applicables aux vérifications des données et aux notifications, les règles techniques et procédurales applicables à la transmission des données API du routeur aux UIP de manière à garantir que la transmission est sécurisée, efficace et rapide et qu'elle n'influe pas plus que nécessaire sur le voyage des passagers et sur les transporteurs aériens, ainsi que les connexions des UIP au routeur et leur intégration à celui-ci, et afin de préciser les responsabilités des États membres en leur qualité de responsables conjoints du traitement, notamment en matière d'identification et de gestion des incidents de sécurité, dont les violations de données à caractère personnel, et la relation entre les responsables conjoints du traitement et l'eu-LISA en tant que sous-traitant, y compris l'assistance que l'eu-LISA fournit aux responsables du traitement au moyen de mesures techniques et opérationnelles adéquates, dans toute la mesure du possible, pour que le responsable du traitement s'acquitte de ses obligations pour ce qui est de donner suite aux demandes dont les personnes concernées le saisissent en vue d'exercer leurs droits, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ([19]).

(51) Toutes les parties intéressées, et en particulier les transporteurs aériens et les UIP, devraient disposer de suffisamment de temps pour procéder aux préparatifs nécessaires afin d'être en mesure de satisfaire à leurs obligations respectives au titre du présent règlement, compte tenu du fait que certains de ces préparatifs, tels que ceux concernant les obligations de connexion au routeur et d'intégration à celui-ci, ne peuvent être finalisés qu'une fois que les phases de conception et de développement du routeur auront été achevées et que le routeur aura été mis en service. Par conséquent, le présent règlement ne devrait s'appliquer qu'à partir d'une date appropriée postérieure à la date de mise en service du routeur, telle qu'elle est spécifiée par la Commission conformément au présent règlement et au règlement (UE) 2025/12. Il devrait toutefois être possible pour la Commission d'adopter des actes délégués et d'exécution au titre du présent règlement déjà avant cette date, de manière que le système mis en place par le présent règlement soit opérationnel dans les meilleurs délais.

(52) Les phases de conception et de développement du routeur mis en place au titre du présent règlement et du règlement (UE) 2025/12 devraient débuter et s'achever dès que possible afin que le routeur puisse être mis en service le plus tôt possible, ce qui nécessite également l'adoption des actes d'exécution pertinents prévus par le présent règlement. Pour garantir le déroulement efficace et sans heurts de ces phases, il convient d'établir un conseil de gestion du

([18]) JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.
([19]) Règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

programme spécifique, chargé de contrôler l'eu-LISA pour ce qui est de l'accomplissement de ses tâches au cours de ces phases. Il devrait cesser d'exister deux ans après la mise en service du routeur. En outre, il convient d'instituer un groupe consultatif spécifique, le groupe consultatif sur les API-PNR, conformément au règlement (UE) 2018/1726, dans le but de fournir une expertise à l'eu-LISA et au conseil de gestion du programme concernant les phases de conception et de développement du routeur, ainsi qu'à l'eu-LISA concernant l'hébergement et la gestion du routeur. Le conseil de gestion du programme et le groupe consultatif sur les API-PNR devraient être établis et fonctionner sur le modèle des conseils de gestion de programmes et des groupes consultatifs existants.

(53) La clarification prévue par le présent règlement en ce qui concerne l'application des spécifications relatives à l'utilisation de moyens automatisés dans le cadre de l'application de la directive 2004/82/CE devrait également être apportée sans tarder. Par conséquent, les dispositions relatives à ces questions devraient s'appliquer à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement. En outre, afin de permettre l'utilisation volontaire du routeur dès que possible, les dispositions relatives à cette utilisation, ainsi que certaines autres dispositions nécessaires pour garantir que cette utilisation a lieu de manière responsable, devraient s'appliquer le plus rapidement possible, c'est-à-dire à partir du moment où le routeur est mis en service.

(54) Une structure de gouvernance unique devrait exister aux fins du présent règlement et du règlement (UE) 2025/12. Dans le but de permettre et de favoriser la communication entre les représentants des transporteurs aériens et les représentants des autorités des États membres compétentes en vertu du présent règlement et du règlement (UE) 2025/12 pour assurer la transmission des données API par le routeur, deux organismes spécifiques devraient être créés au plus tard deux ans après la mise en service du routeur. Les questions techniques liées à l'utilisation et au fonctionnement du routeur devraient être examinées au sein du groupe de contact API-PNR, au sein duquel des représentants de l'eu-LISA devraient également être présents. Les questions politiques telles que celles liées aux sanctions devraient être examinées au sein du groupe d'experts sur les API.

(55) Le présent règlement devrait faire l'objet d'évaluations régulières afin d'en contrôler la bonne application. En particulier, la collecte de données API ne devrait pas se traduire par une mauvaise expérience de voyage pour les passagers en règle. Par conséquent, la Commission devrait inclure, dans ses rapports d'évaluation réguliers sur l'application du présent règlement, une évaluation de l'incidence du présent règlement sur l'expérience de voyage vécue par les passagers en règle. L'évaluation devrait également inclure une évaluation de la qualité des données envoyées par le routeur ainsi que de la performance du routeur à l'égard des UIP.

(56) Étant donné que le présent règlement nécessite des coûts d'ajustement et des coûts administratifs supplémentaires devant être supportés par les transporteurs aériens, la charge réglementaire globale pour le secteur de l'aviation devrait faire l'objet d'un suivi attentif. Dans ce contexte, le rapport évaluant le fonctionnement du présent règlement devrait apprécier dans quelle mesure les objectifs du présent règlement ont été atteints et quelle a été l'ampleur de ses répercussions sur la compétitivité du secteur.

(57) Les objectifs du présent règlement, à savoir contribuer à la prévention et à la détection des infractions terroristes et des formes graves de criminalité, ainsi qu'aux enquêtes et aux poursuites en la matière, compte tenu de la dimension transnationale des infractions concernées et de la nécessité de coopérer sur une base transfrontière pour y faire face efficacement, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres individuellement, mais peuvent l'être mieux au niveau de l'Union. L'Union peut donc adopter des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

(58) Le présent règlement s'entend sans préjudice des compétences des États membres pour ce qui est du droit national concernant la sécurité nationale, pour autant que ce droit soit conforme au droit de l'Union.

(59) Le présent règlement s'entend sans préjudice de la compétence des États membres de recueillir, en vertu de leur droit national, des données relatives aux passagers auprès de fournisseurs de services de transport autres que ceux spécifiés dans le présent règlement, pour autant que ce droit national soit conforme au droit de l'Union.

(60) Conformément aux articles 1er et 2 du protocole no 22 sur la position du Danemark annexé au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, le Danemark ne participe pas à l'adoption du présent règlement et n'est pas lié par celui-ci ni soumis à son application.

(61) Conformément à l'article 3 du protocole no 21 sur la position du Royaume-Uni et de l'Irlande à l'égard de l'espace de liberté, de sécurité et de justice, annexé au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, l'Irlande a notifié son souhait de participer à l'adoption et à l'application du présent règlement.

(62) Le Contrôleur européen de la protection des données a été consulté conformément à l'article 42, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1725 et a rendu un avis le 8 février 2023 ([20]),

([20]) JO C 84 du 7.3.2023, p. 2.

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE 1

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet

Aux fins de la prévention et de la détection des infractions terroristes et des formes graves de criminalité, ainsi que des enquêtes et des poursuites en la matière, le présent règlement établit les règles concernant:

a) la collecte d'informations préalables sur les passagers (API) sur les vols extra-UE et intra-UE par les transporteurs aériens;

b) le transfert des données API et d'autres données PNR au routeur par les transporteurs aériens;

c) la transmission des données API et d'autres données PNR sur les vols extra-UE et les vols intra-UE sélectionnés aux unités d'informations passagers (UIP) par le routeur.

Le présent règlement s'entend sans préjudice du règlement (UE) 2016/679, du règlement (UE) 2018/1725 et de la directive (UE) 2016/680.

Article 2

Champ d'application

Le présent règlement s'applique aux transporteurs aériens assurant:

a) des vols extra-UE;

b) des vols intra-UE qui effectuent leur départ, leur arrivée ou une escale sur le territoire d'au moins un État membre qui a notifié à la Commission sa décision d'appliquer la directive (UE) 2016/681 aux vols intra-UE conformément à l'article 2, paragraphe 1, de ladite directive.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

1) «transporteur aérien»: un transporteur aérien tel qu'il est défini à l'article 3, point 1), de la directive (UE) 2016/681;

2) «vol extra-UE»: tout vol extra-UE tel qu'il est défini à l'article 3, point 2), de la directive (UE) 2016/681;

3) «vol intra-UE»: tout vol intra-UE tel qu'il est défini à l'article 3, point 3), de la directive (UE) 2016/681;

4) «vol régulier»: un vol régulier tel qu'il est défini à l'article 3, point 5), du règlement (UE) 2025/12;

5) «vol non régulier»: un vol non régulier tel qu'il est défini à l'article 3, point 6), du règlement (UE) 2025/12;

6) «passager»: un passager tel qu'il est défini à l'article 3, point 4), de la directive (UE) 2016/681;

7) «équipage»: toute personne se trouvant à bord d'un aéronef pendant le vol, autre qu'un passager, qui travaille sur l'aéronef ou l'exploite, y compris l'équipage de conduite et l'équipage de cabine;

8) «informations préalables sur les passagers» ou «données API»: les données et les informations de vol visées, respectivement, à l'article 4, paragraphes 2 et 3;

9) «autres données du ou des dossiers passagers» ou «autres données PNR»: le dossier passager tel qu'il est défini à l'article 3, point 5), de la directive (UE) 2016/681, et tel qu'il figure à l'annexe I de ladite directive, à l'exception du point 18) de ladite annexe;

10) «unité d'informations passagers» ou «UIP»: l'unité d'informations passagers telle qu'elle indiquée dans les notifications des États membres à la Commission et dans les modifications y afférentes publiées par la Commission en vertu de l'article 4, paragraphe 5, de la directive (UE) 2016/681;

11) «infractions terroristes»: les infractions terroristes visées aux articles 3 à 12 de la directive (UE) 2017/541 du Parlement européen et du Conseil ([21]);

12) «formes graves de criminalité»: les formes graves de criminalité telles qu'elles sont définies à l'article 3, point 9), de la directive (UE) 2016/681;

13) «routeur»: le routeur visé à l'article 9 du présent règlement et à l'article 11 du règlement (UE) 2025/12;

14) «données à caractère personnel»: les données à caractère personnel telles qu'elles sont définies à l'article 3, point 1), de la directive (UE) 2016/680 et à l'article 4, point 1), du règlement (UE) 2016/679;

15) «données de trafic aérien en temps réel»: les informations sur le trafic aérien entrant et sortant d'un aéroport couvert par le présent règlement.

CHAPITRE 2

COLLECTE, TRANSFERT, CONSERVATION ET SUPPRESSION DES DONNÉES API

Article 4

Collecte des données API par les transporteurs aériens

1. Les transporteurs aériens recueillent les données API de chaque passager et membre d'équipage sur les vols visés à l'article 2 qui doivent être transférées au routeur conformément à l'article 5. Lorsqu'il s'agit d'un vol en partage de code entre transporteurs aériens, l'obligation de transférer les données API incombe au transporteur aérien qui assure le vol.

2. Les données API se composent uniquement des données suivantes concernant chaque passager et membre d'équipage du vol:

a) le nom (nom de famille), le ou les prénoms;

b) la date de naissance, le sexe et la nationalité;

c) le type de document de voyage, le numéro du document de voyage et le code à trois lettres du pays de délivrance du document de voyage;

d) la date d'expiration de la validité du document de voyage;

e) le numéro d'identification d'un dossier passager utilisé par un transporteur aérien pour repérer un passager dans son système d'information (code repère du dossier passager);

f) les informations relatives aux sièges correspondant au siège de l'aéronef attribué à un passager, lorsque ces informations sont disponibles;

g) le ou les numéros de l'étiquette ou des étiquettes des bagages ainsi que le nombre de bagages enregistrés et leur poids, lorsque ces informations sont disponibles;

h) un code indiquant la méthode utilisée pour obtenir et valider les données visées aux points a) à d).

3. Les données API se composent également uniquement des informations de vol suivantes concernant le vol de chaque passager et membre d'équipage:

([21]) Directive (UE) 2017/541 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2017 relative à la lutte contre le terrorisme et remplaçant la décision-cadre 2002/475/JAI du Conseil et modifiant la décision 2005/671/JAI du Conseil (JO L 88 du 31.3.2017, p. 6).

a) le numéro d'identification du vol ou, lorsqu'il s'agit d'un vol en partage de code entre transporteurs aériens, les numéros d'identification du vol ou, à défaut, un autre moyen clair et approprié d'identification du vol;

b) le cas échéant, le point de passage frontalier d'entrée sur le territoire de l'État membre;

c) le code de l'aéroport d'arrivée ou, lorsqu'il est prévu que le vol atterrisse dans un ou plusieurs aéroports sur le territoire d'un ou de plusieurs États membres auxquels le présent règlement s'applique, les codes des aéroports d'escale sur le territoire des États membres concernés;

d) le code de l'aéroport de départ du vol;

e) le code de l'aéroport du point d'embarquement initial, le cas échéant;

f) la date et l'heure locales de départ;

g) la date et l'heure locales d'arrivée;

h) les coordonnées du transporteur aérien;

i) le format utilisé pour le transfert des données API.

4. Les transporteurs aériens recueillent les données API en vertu de l'article 4 de manière à garantir que les données API qu'ils transfèrent conformément à l'article 5 sont exactes, complètes et à jour. Le respect de cette obligation n'exige pas des transporteurs aériens qu'ils vérifient le document de voyage au moment de l'embarquement, sans préjudice du droit national qui est conforme au droit de l'Union.

5. Le présent règlement n'impose pas aux passagers l'obligation d'être munis d'un document de voyage lorsqu'ils voyagent, sans préjudice d'autres actes juridiques de l'Union ou du droit national qui est conforme au droit de l'Union.

6. Un État membre peut imposer aux transporteurs aériens l'obligation de prévoir la possibilité pour les passagers de téléverser volontairement les données visées à l'article 4, paragraphe 2, points a) à d), du règlement (UE) 2025/12 par des moyens automatisés et que ces données soient conservées par le transporteur aérien en vue d'être transférées pour des vols futurs conformément à l'article 5 du présent règlement et d'une manière conforme aux exigences énoncées aux paragraphes 4, 7 et 8 du présent article. Un État membre qui impose une telle obligation établit les règles et garanties en matière de protection des données, conformément au règlement (UE) 2016/679, y compris les règles relatives à la période de conservation. Toutefois, les données sont supprimées lorsque le passager ne consent plus à la conservation des données, ou au plus tard à la date d'expiration de la validité du document de voyage.

7. Les transporteurs aériens recueillent les données API visées au paragraphe 2, points a) à d), à l'aide de moyens automatisés permettant la collecte des données lisibles par machine du document de voyage du passager concerné. Ils recueillent ces données dans le respect des exigences techniques et des règles opérationnelles détaillées visées au paragraphe 12, dès que de telles règles ont été adoptées et sont applicables.

Lorsque les transporteurs aériens proposent une procédure d'enregistrement en ligne, ils permettent aux passagers de fournir les données API visées au paragraphe 2, points a) à d), par des moyens automatisés lors de cette procédure d'enregistrement en ligne. Pour les passagers qui ne s'enregistrent pas en ligne, les transporteurs aériens permettent à ces passagers de fournir ces données API par des moyens automatisés lors de l'enregistrement à l'aéroport en se rendant à une borne en libre-service ou avec l'aide du personnel des transporteurs aériens au comptoir.

Lorsque l'utilisation de moyens automatisés n'est pas techniquement possible, les transporteurs aériens recueillent les données API visées au paragraphe 2, points a) à d), manuellement, à titre exceptionnel, soit dans le cadre de l'enregistrement en ligne, soit dans le cadre de l'enregistrement à l'aéroport, de manière à garantir le respect du paragraphe 4.

8. Tout moyen automatisé utilisé par les transporteurs aériens pour recueillir des données API au titre du présent règlement doit être fiable, sécurisé et à jour. Les transporteurs aériens veillent à ce que les données API soient chiffrées lors du transfert de ces données du passager au transporteurs aérien.

9. Pendant une période transitoire, et en plus des moyens automatisés visés au paragraphe 7, les transporteurs aériens donnent aux passagers la possibilité de fournir manuellement les données API dans le cadre de l'enregistrement en ligne. Dans de tels cas, les transporteurs aériens ont recours à des techniques de vérification des données de manière à garantir le respect du paragraphe 4.

10. La période transitoire visée au paragraphe 9 ne porte pas atteinte au droit des transporteurs aériens de vérifier les données API recueillies dans le cadre de l'enregistrement en ligne à l'aéroport avant l'embarquement, de manière à garantir le respect du paragraphe 4, conformément au droit de l'Union applicable.

11. Quatre ans après la mise en service du routeur en ce qui concerne les données API visées à l'article 34, et sur la base d'une évaluation de la disponibilité et de l'accessibilité de moyens automatisés pour recueillir les données API, la Commission est habilitée à adopter un acte délégué conformément à l'article 43 afin de mettre un terme à la période transitoire visée au paragraphe 9 du présent article.

12. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 43 afin de compléter le présent règlement en fixant des exigences techniques et des règles opérationnelles détaillées pour la collecte des données API visées au paragraphe 2, points a) à d), du présent article à l'aide de moyens automatisés conformément aux paragraphes 7 et 8 du présent article, ainsi que pour la collecte manuelle des données API dans des circonstances exceptionnelles conformément au paragraphe 7 du présent article et pendant la période transitoire visée au paragraphe 9 du présent article. Ces exigences techniques et ces règles opérationnelles comprennent des exigences en matière de sécurité des données et en matière d'utilisation des moyens automatisés les plus fiables disponibles pour recueillir les données lisibles par machine d'un document de voyage.

Article 5

Obligations imposées aux transporteurs aériens concernant les transferts de données API et d'autres données PNR

1. Les transporteurs aériens transfèrent les données API chiffrées au routeur par voie électronique aux fins de leur transmission aux UIP conformément à l'article 12. Les transporteurs aériens transfèrent les données API conformément aux règles détaillées visées au paragraphe 4 du présent article, dès que de telles règles ont été adoptées et sont applicables.

2. Lorsqu'ils adoptent des mesures conformément à l'article 8, paragraphe 1, de la directive (UE) 2016/681, les États membres exigent des transporteurs aériens qu'ils transfèrent exclusivement au routeur toutes autres données PNR qu'ils collectent dans le cours normal de leurs activités, conformément aux protocoles communs et formats de données établis en vertu de l'article 16 de ladite directive.

3. Les transporteurs aériens transfèrent les données API:

a) pour les passagers:

   i) de chaque passager, au moment de l'enregistrement, mais au plus tôt 48 heures avant l'heure de départ du vol prévue; et

   ii) de tous les passagers qui ont embarqué, immédiatement après la clôture du vol, à savoir dès que les passagers ont embarqué à bord de l'aéronef prêt à partir et qu'il n'est plus possible pour des passagers ni d'embarquer à bord de l'aéronef ni d'en débarquer;

b) pour tous les membres d'équipage, immédiatement après la clôture du vol, à savoir dès que les membres d'équipage ont embarqué à bord de l'aéronef prêt à partir et qu'il n'est plus possible pour eux de débarquer de l'aéronef.

4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 43 afin de compléter le présent règlement en fixant les règles détaillées nécessaires concernant les protocoles communs et les formats de données reconnus à appliquer aux transferts chiffrés de données API au routeur visés au paragraphe 1 du présent article, y compris le transfert de données API au moment de l'enregistrement et les exigences en matière de sécurité des données. Ces règles détaillées prévoient que les transporteurs aériens transfèrent les données API en utilisant la même structure et le même contenu.

Article 6

Période de conservation et suppression des données API

Les transporteurs aériens conservent, pendant un délai de 48 heures à compter du moment de la réception par le routeur des données API qui lui ont été transférées conformément à l'article 5, paragraphe 3, point a), ii), et point b), les données API relatives à tous les passagers et membres d'équipage qu'ils ont recueillies en vertu de l'article 4. Ils suppriment immédiatement et de manière définitive ces données API après l'expiration de ce délai, sans préjudice de la possibilité pour les transporteurs aériens de conserver et d'utiliser ces données lorsque cela est nécessaire dans le cours normal de leurs activités, dans le respect du droit applicable, et sans préjudice de l'article 16, paragraphes 1 et 3.

Article 7

Rectifier, compléter et mettre à jour les données API

1. Lorsque les transporteurs aériens constatent que les données qu'ils conservent au titre du présent règlement ont fait l'objet d'un traitement illicite, ou qu'elles ne constituent pas des données API, ils les suppriment immédiatement et de manière définitive. Si ces données ont été transférées au routeur, les transporteurs aériens informent immédiatement l'Agence de l'Union européenne pour la gestion opérationnelle des systèmes d'information à grande échelle au sein de l'espace de liberté, de sécurité et de justice (eu-LISA). Dès réception de ces informations, l'eu-LISA informe immédiatement les UIP qui ont reçu les données transmises par l'intermédiaire du routeur.

2. Lorsque les transporteurs aériens constatent que les données qu'ils conservent au titre du présent règlement sont inexactes, incomplètes ou ne sont plus à jour, ils les rectifient, les complètent ou les mettent à jour immédiatement. Cela est sans préjudice de la possibilité pour les transporteurs aériens de conserver et d'utiliser ces données lorsque cela est nécessaire dans le cours normal de leurs activités, dans le respect du droit applicable.

3. Lorsque, après le transfert des données API conformément à l'article 5, paragraphe 3, point a), i), mais avant le transfert conformément à l'article 5, paragraphe 3, point a), ii), les transporteurs aériens constatent que les données qu'ils ont transférées sont inexactes, ils transfèrent immédiatement les données API rectifiées au routeur.

4. Lorsque, après le transfert des données API conformément à l'article 5, paragraphe 3, point a), ii), ou point b), les transporteurs aériens constatent que les données qu'ils ont transférées sont inexactes, incomplètes ou ne sont plus à jour, ils transfèrent immédiatement les données API rectifiées, complétées ou mises à jour au routeur.

5. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 43 afin de compléter le présent règlement en fixant les règles détaillées qui sont nécessaires pour rectifier, compléter et mettre à jour les données API au sens du présent article.

Article 8

Droits fondamentaux

1. La collecte et le traitement de données à caractère personnel effectués conformément au présent règlement et au règlement (UE) 2025/12 par les transporteurs aériens et par les autorités compétentes ne peuvent entraîner aucune discrimination à l'encontre de personnes fondée sur les motifs énumérés à l'article 21 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne (ci-après dénommée «Charte»).

2. Le présent règlement respecte pleinement la dignité humaine ainsi que les droits fondamentaux et les principes consacrés dans la Charte, dont le droit au respect de la vie privée, à l'asile, à la protection des données à caractère personnel, à la liberté de circulation et à un recours juridictionnel effectif.

3. Une attention particulière est accordée aux enfants, aux personnes âgées, aux personnes handicapées et aux personnes vulnérables. L'intérêt supérieur de l'enfant est une considération primordiale lors de la mise en œuvre du présent règlement.

CHAPITRE 3

DISPOSITIONS RELATIVES AU ROUTEUR

Article 9

Le routeur

1. L'eu-LISA conçoit, développe, héberge et gère sur le plan technique, conformément aux articles 25 et 26, un routeur aux fins de faciliter le transfert des données API et d'autres données PNR chiffrées par les transporteurs aériens aux UIP conformément au présent règlement.

2. Le routeur se compose des éléments suivants:

a) une infrastructure centrale, comprenant un ensemble de composants techniques permettant la réception et la transmission des données API et d'autres données PNR chiffrées;

b) un canal de communication sécurisé entre l'infrastructure centrale et les UIP, ainsi qu'un canal de communication sécurisé entre l'infrastructure centrale et les transporteurs aériens, pour le transfert et la transmission des données API et d'autres données PNR et pour toute communication y afférente, ainsi que pour l'introduction dans le routeur des vols sélectionnés visés à l'article 12, paragraphe 4, par les États membres et toute mise à jour y afférente;

c) un canal sécurisé pour recevoir les données de trafic aérien en temps réel.

3. Sans préjudice de l'article 10 du présent règlement, le routeur partage et réutilise, s'il y a lieu et dans la mesure où cela est techniquement possible, les composants techniques, y compris les composants matériels et logiciels, du service internet visé à l'article 13 du règlement (UE) 2017/2226, du portail pour les transporteurs visé à l'article 6, paragraphe 2, point k), du règlement (UE) 2018/1240, et du portail pour les transporteurs visé à l'article 45 *quater* du règlement (CE) nº 767/2008.

L'eu-LISA conçoit le routeur, dans la mesure où cela est possible sur les plans technique et opérationnel, d'une manière qui soit cohérente et compatible avec les obligations à charge des transporteurs aériens énoncées dans les règlements (CE) nº 767/2008, (UE) 2017/2226 et (UE) 2018/1240.

4. Le routeur extrait automatiquement les données et les met automatiquement à la disposition du répertoire central des rapports et statistiques (CRRS), créé par l'article 39 du règlement (UE) 2019/818, conformément à l'article 39 du présent règlement.

5. L'eu-LISA conçoit et développe le routeur de manière que, pour tout transfert de données API et d'autres données PNR des transporteurs aériens au routeur, conformément à l'article 5, et pour toute transmission de données API et d'autres données PNR du routeur aux UIP, conformément à l'article 12, et au CRRS, conformément à l'article 39, paragraphe 2, les données API et les autres données PNR soient chiffrées de bout en bout lors du transit.

Article 10

Utilisation exclusive du routeur

Aux fins du présent règlement, le routeur est utilisé uniquement:

a) par les transporteurs aériens pour transférer des données API et d'autres données PNR chiffrées, conformément au présent règlement;

b) par les UIP pour recevoir des données API et d'autres données PNR chiffrées, conformément au présent règlement;

c) sur la base d'accords internationaux permettant le transfert de données PNR par l'intermédiaire du routeur, conclus par l'Union avec les pays tiers qui ont conclu un accord prévoyant leur association à la mise en œuvre, à l'application et au développement de l'acquis de Schengen.

Le présent article s'entend sans préjudice de l'article 12 du règlement (UE) 2025/12.

Article 11

Vérifications du format des données et du transfert des données

1. Le routeur vérifie, de manière automatisée et sur la base des données du trafic aérien en temps réel, si le transporteur aérien a transféré les données API conformément à l'article 5, paragraphe 1, ou d'autres données PNR conformément à l'article 5, paragraphe 2.

2. Le routeur vérifie, immédiatement et de manière automatisée, si les données API qui lui ont été transférées conformément à l'article 5, paragraphe 1, sont conformes aux règles détaillées concernant les formats de données reconnus, visées à l'article 5, paragraphe 4.

3. Le routeur vérifie, immédiatement et de manière automatisée, si les autres données PNR qui lui ont été transférées conformément à l'article 5, paragraphe 2, sont conformes aux règles concernant les formats de données reconnus, visées à l'article 16 de la directive (UE) 2016/681.

4. Lorsque la vérification visée au paragraphe 1 établit que les données n'ont pas été transférées par le transporteur aérien ou lorsque la vérification visée au paragraphe 2 ou 3 établit que les données ne sont pas conformes aux règles détaillées concernant les formats de données reconnus, le routeur en informe immédiatement et de manière automatisée le transporteur aérien concerné et les UIP des États membres auxquelles les données devaient être transmises en vertu de l'article 12, paragraphe 1. Dans de tels cas, le transporteur aérien transfère immédiatement les données API et les autres données PNR conformément à l'article 5.

5. La Commission adopte des actes d'exécution précisant les règles techniques et procédurales détaillées qui sont nécessaires pour les vérifications et les notifications visées aux paragraphes 1 à 4 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 42, paragraphe 2.

Article 12

Transmission de données API et d'autres données PNR du routeur aux UIP

1. Une fois que les vérifications du format des données et du transfert des données visées à l'article 11 ont été effectuées, le routeur transmet les données API et les autres données PNR chiffrées qui lui ont été transférées par les transporteurs aériens conformément à l'article 5, paragraphes 1 et 2, et, le cas échéant, à l'article 7, paragraphes 3 et 4, aux UIP de l'État membre sur le territoire duquel le vol doit atterrir ou du territoire duquel il doit partir, ou de ces deux États membres dans le cas de vols intra-UE. Il transmet ces données immédiatement et de manière automatisée, sans en modifier le contenu de quelque manière que ce soit. Lorsqu'un vol comporte une ou plusieurs escales sur le territoire d'autres États membres que celui d'où il est parti, le routeur transmet les données API et toutes autres données PNR aux UIP de tous les États membres concernés.

Aux fins de cette transmission, l'eu-LISA établit et tient à jour un tableau de correspondance entre les différents aéroports d'origine et de destination et les pays auxquels ils appartiennent.

Toutefois, pour les vols intra-UE, le routeur ne transmet que les données API et les autres données PNR des vols figurant sur la liste visée au paragraphe 4 aux UIP concernées.

2. Le routeur transfère les données API et les autres données PNR conformément aux règles détaillées visées au paragraphe 6, dès que de telles règles ont été adoptées et sont applicables.

3. Les États membres veillent à ce que, lorsqu'elles reçoivent des données API et d'autres données PNR conformément au paragraphe 1, leurs UIP confirment au routeur, immédiatement et de manière automatisée, la réception de ces données.

4. Les États membres qui décident d'appliquer la directive (UE) 2016/681 aux vols intra-UE conformément à l'article 2 de ladite directive établissent chacun une liste des vols ou liaisons intra-UE sélectionnés. Les États membres peuvent utiliser le code de l'aéroport de départ et de l'aéroport d'arrivée pour indiquer les vols ou liaisons sélectionnés. Conformément à l'article 2 de ladite directive et à l'article 13 du présent règlement, ces États membres réexaminent régulièrement ces listes et, si nécessaire, les actualisent. Un État membre peut sélectionner tous les vols ou toutes les liaisons intra-UE lorsque cela est dûment justifié, conformément à la directive (UE) 2016/681 et à l'article 13 du présent règlement.

Les États membres introduisent, au plus tard à la date d'application pertinente du présent règlement visée à l'article 45, deuxième alinéa, les vols ou liaisons sélectionnés dans le routeur, par des moyens automatisés via le canal de communication sécurisé visé à l'article 9, paragraphe 2, point b), et communiquent ensuite au routeur toute mise à jour de ces vols ou liaisons.

5. Les informations introduites par les États membres dans le routeur sont traitées de manière confidentielle et l'accès du personnel de l'eu-LISA à ces informations est limité à ce qui est strictement nécessaire pour résoudre les problèmes techniques. L'eu-LISA veille, dès réception par le routeur de telles informations ou de toute mise à jour de telles informations en provenance d'un État membre, à ce que le routeur transmette immédiatement les données API et les autres données PNR à l'UIP de cet État membre en ce qui concerne les vols ou liaisons sélectionnés, conformément au paragraphe 1.

6. La Commission adopte des actes d'exécution précisant les règles techniques et procédurales détaillées qui sont nécessaires pour la transmission de données API et d'autres données PNR par le routeur visée au paragraphe 1 du présent article, et pour l'introduction d'informations dans le routeur prévue au paragraphe 4 du présent article, y compris sur les exigences en matière de sécurité des données. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 42, paragraphe 2.

Article 13

Sélection des vols intra-UE

1. Les États membres qui décident, conformément à l'article 2 de la directive (UE) 2016/681, d'appliquer ladite directive et, par conséquent, le présent règlement aux vols intra-UE sélectionnent ces vols intra-UE conformément au présent article.

2. Les États membres peuvent appliquer la directive (UE) 2016/681 et, par conséquent, le présent règlement à tous les vols intra-UE à destination ou au départ de leur territoire uniquement dans des situations de menace terroriste réelle et actuelle ou prévisible, sur la base d'une décision fondée sur une évaluation de la menace, limitée dans le temps à ce qui est strictement nécessaire et susceptible de faire l'objet d'un recours effectif soit devant une juridiction, soit devant un organe administratif indépendant dont la décision est contraignante.

3. En l'absence de menace terroriste réelle et actuelle ou prévisible, les États membres qui appliquent la directive (UE) 2016/681 et, par conséquent, le présent règlement aux vols intra-UE sélectionnent ces vols intra-UE en fonction des résultats d'une évaluation effectuée sur la base des exigences énoncées aux paragraphes 4 à 7 du présent article.

4. L'évaluation visée au paragraphe 3:

a) est réalisée de manière objective, dûment motivée et non discriminatoire, conformément à l'article 2 de la directive (UE) 2016/681;

b) tient compte uniquement de critères qui sont pertinents pour la prévention et la détection des infractions terroristes et des formes graves de criminalité présentant un lien objectif, y compris un lien indirect, avec le transport aérien de passagers, ainsi que pour les enquêtes et les poursuites en la matière, et qui ne se fondent pas exclusivement sur les motifs énumérés à l'article 21 de la Charte, pour un passager ou un groupe de passagers;

c) utilise uniquement des informations susceptibles d'étayer une évaluation objective, dûment motivée et non discriminatoire.

5. Sur la base de l'évaluation visée au paragraphe 3, les États membres ne sélectionnent que des vols intra-UE concernant, entre autres, des liaisons, de schémas de voyage ou des aéroports spécifiques pour lesquels il existe des indices d'infractions terroristes et de formes graves de criminalité et qui justifient le traitement de données API et d'autres données PNR. La sélection des vols intra-UE est limitée à ce qui est strictement nécessaire pour atteindre les objectifs de la directive (UE) 2016/681 et du présent règlement.

6. Les États membres conservent tous les documents relatifs à l'évaluation visée au paragraphe 3, y compris, le cas échéant, tout réexamen de celle-ci, et les mettent, sur demande, à la disposition de leurs autorités de contrôle indépendantes et de leurs autorités de contrôle nationales conformément à la directive (UE) 2016/680.

7. Conformément à l'article 2 de la directive (UE) 2016/681, les États membres réexaminent régulièrement et au moins tous les douze mois leur évaluation visée au paragraphe 3, afin de tenir compte des changements de circonstances qui ont justifié la sélection des vols intra-UE et afin de veiller à ce que la sélection des vols intra-UE continue d'être limitée au strict nécessaire.

8. La Commission facilite un échange de vues régulier sur les critères de sélection destinés à l'évaluation visée au paragraphe 3, y compris le partage des bonnes pratiques, ainsi que, sur une base volontaire, l'échange d'informations sur les vols sélectionnés.

Article 14

Suppression des données API et d'autres données PNR du routeur

Les données API et autres données PNR, transférées au routeur conformément au présent règlement, ne sont conservées sur le routeur que dans la mesure où cela est nécessaire pour achever la transmission aux UIP concernées conformément au présent règlement, et sont supprimées du routeur immédiatement, de manière définitive et automatisée, dans les deux situations suivantes:

a) lorsqu'il est confirmé, conformément à l'article 12, paragraphe 3, que la transmission des données API et d'autres données PNR aux UIP concernées est achevée;

b) lorsque les données API ou d'autres données PNR se rapportent à des vols intra-UE autres que ceux figurant sur les listes visées à l'article 12, paragraphe 4.

Le routeur informe automatiquement l'eu-LISA et les UIP de la suppression immédiate des vols intra-UE visés au point b).

Article 15

Traitement des données API et d'autres données PNR par les UIP

Les données API et les autres données PNR transmises aux UIP conformément au présent règlement sont traitées ultérieurement par les UIP conformément à la directive (UE) 2016/681, notamment en ce qui concerne les règles relatives au traitement des données API et d'autres données PNR par les UIP, y compris celles énoncées aux articles 6, 10, 12 et 13 de ladite directive, et uniquement aux fins de la prévention et de la détection des infractions terroristes et des formes graves de criminalité, ainsi que des enquêtes et des poursuites en la matière.

Les UIP ou les autres autorités compétentes ne traitent en aucun cas les données API et d'autres données PNR à des fins de profilage, comme prévu à l'article 11, paragraphe 3, de la directive (UE) 2016/680.

Article 16

Mesures à prendre en cas d'impossibilité technique d'utiliser le routeur

1. Lorsqu'il est techniquement impossible d'utiliser le routeur pour transmettre des données API ou d'autres données PNR en raison d'une défaillance de celui-ci, l'eu-LISA notifie, immédiatement et de manière automatisée, cette impossibilité technique aux transporteurs aériens et aux UIP. Dans ce cas, l'eu-LISA prend immédiatement des mesures pour remédier à l'impossibilité technique d'utiliser le routeur et adresse immédiatement une notification aux transporteurs aériens et aux UIP lorsqu'il y a été remédié.

Durant la période comprise entre ces notifications, l'article 5, paragraphe 1, ne s'applique pas, dans la mesure où l'impossibilité technique empêche le transfert de données API ou d'autres données PNR au routeur. Les transporteurs aériens conservent les données API ou d'autres données PNR jusqu'à ce qu'il ait été remédié à l'impossibilité technique. Dès qu'il a été remédié à l'impossibilité technique, les transporteurs aériens transfèrent les données au routeur conformément à l'article 5, paragraphe 1.

Lorsqu'il est techniquement impossible d'utiliser le routeur et dans des cas exceptionnels liés aux objectifs du présent règlement conformément auxquels les UIP doivent recevoir immédiatement les données API et les autres données PNR au cours de la période pendant laquelle il est techniquement impossible d'utiliser le routeur, les UIP peuvent demander aux transporteurs aériens d'utiliser tout autre moyen approprié, garantissant le niveau nécessaire de sécurité, de qualité et de protection des données, pour leur transférer directement les données API et les autres données PNR. Les UIP traitent les données API et les autres données PNR qu'elles ont reçues par l'intermédiaire de tout autre moyen approprié conformément aux règles et aux garanties énoncées dans la directive (UE) 2016/681.

À la suite de la notification de l'eu-LISA indiquant qu'il a été remédié à l'impossibilité technique, et lorsqu'il est confirmé, conformément à l'article 12, paragraphe 3, que la transmission des données API ou d'autres données PNR par l'intermédiaire du routeur à l'UIP concernée est achevée, cette dernière supprime immédiatement les données API ou les autres données PNR qu'elle a reçues par l'intermédiaire de tout autre moyen approprié.

2. Lorsqu'il est techniquement impossible d'utiliser le routeur pour transmettre des données API ou d'autres données PNR en raison d'une défaillance des systèmes ou de l'infrastructure d'un État membre, visés à l'article 23, l'UIP dudit État membre notifie, immédiatement et de manière automatisée, cette impossibilité technique aux autres UIP, à l'eu-LISA et à la Commission. Dans ce cas, l'État membre prend immédiatement des mesures pour remédier à l'impossibilité technique d'utiliser le routeur et adresse immédiatement une notification aux autres UIP, à l'eu-LISA et à la Commission lorsqu'il y a été remédié. Le routeur conserve les données API ou les autres données PNR jusqu'à ce qu'il ait été remédié à l'impossibilité technique. Dès qu'il a été remédié à l'impossibilité technique, le routeur transmet les données conformément à l'article 12, paragraphe 1.

Lorsqu'il est techniquement impossible d'utiliser le routeur et dans des cas exceptionnels liés aux objectifs du présent règlement dans lesquels il est nécessaire pour les UIP de recevoir immédiatement les données API ou d'autres données PNR au cours de la période pendant laquelle il est techniquement impossible d'utiliser le routeur, les UIP peuvent demander aux transporteurs aériens d'utiliser tout autre moyen approprié, garantissant le niveau nécessaire de sécurité, de qualité et de protection des données, pour leur transférer directement les données API et les autres données PNR. Les UIP traitent les données API et les autres données PNR qu'elles ont reçues par l'intermédiaire de tout autre moyen approprié conformément aux règles et aux garanties énoncées dans la directive (UE) 2016/681.

À la suite de la notification de l'eu-LISA indiquant qu'il a été remédié à l'impossibilité technique, et lorsqu'il est confirmé, conformément à l'article 12, paragraphe 3, que la transmission des données API ou d'autres données PNR par l'intermédiaire du routeur à l'UIP concernée est achevée, cette dernière supprime immédiatement les données API ou les autres données PNR qu'elle a reçues par l'intermédiaire de tout autre moyen approprié.

3. Lorsqu'il est techniquement impossible d'utiliser le routeur pour transférer des données API ou d'autres données PNR en raison d'une défaillance des systèmes ou de l'infrastructure d'un transporteur aérien, visés à l'article 24, ledit transporteur aérien notifie, immédiatement et de manière automatisée, cette impossibilité technique aux UIP, à l'eu-LISA et à la Commission. Dans ce cas, ledit transporteur aérien prend immédiatement des mesures pour remédier à l'impossibilité technique d'utiliser le routeur et adresse immédiatement une notification aux UIP, à l'eu-LISA et à la Commission lorsqu'il y a été remédié.

Durant la période comprise entre ces notifications, l'article 5, paragraphe 1, ne s'applique pas, dans la mesure où l'impossibilité technique empêche le transfert de données API et d'autres données PNR au routeur. Les transporteurs aériens conservent les données API ou les autres données PNR jusqu'à ce qu'il ait été remédié à l'impossibilité technique. Dès qu'il a été remédié à l'impossibilité technique, les transporteurs aériens transfèrent les données au routeur conformément à l'article 5, paragraphe 1.

Lorsqu'il est techniquement impossible d'utiliser le routeur et dans des cas exceptionnels liés aux objectifs du présent règlement dans lesquels il est nécessaire pour les UIP de recevoir immédiatement les données API et les autres données PNR au cours de la période pendant laquelle il est techniquement impossible d'utiliser le routeur, les UIP peuvent demander aux transporteurs aériens d'utiliser tout autre moyen approprié, garantissant le niveau nécessaire de sécurité, de qualité et de protection des données pour leur transférer directement les données API et les autres données PNR. Les UIP traitent les données API et les autres données PNR qu'elles ont reçues par l'intermédiaire de tout autre moyen approprié conformément aux règles et aux garanties énoncées dans la directive (UE) 2016/681.

À la suite de la notification de l'eu-LISA indiquant qu'il a été remédié à l'impossibilité technique, et lorsqu'il est confirmé, conformément à l'article 12, paragraphe 3, que la transmission des données API ou d'autres données PNR par l'intermédiaire du routeur à l'UIP concernée est achevée, cette dernière supprime immédiatement les données API ou les autres données PNR qu'elle a reçues par l'intermédiaire de tout autre moyen approprié.

Lorsqu'il a été remédié à l'impossibilité technique, le transporteur aérien concerné soumet, sans tarder, à l'autorité nationale de contrôle des API visée à l'article 37 un rapport contenant toutes les précisions nécessaires sur l'impossibilité technique, notamment les raisons de cette impossibilité technique, son ampleur et ses conséquences, ainsi que les mesures prises pour y remédier.

CHAPITRE 4

DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES RELATIVES À LA PROTECTION DES DONNÉES À CARACTÈRE PERSONNEL ET À LA SÉCURITÉ

Article 17

Tenue de registres

1. Les transporteurs aériens établissent des registres de toutes les opérations de traitement liées aux données API et effectuées au titre du présent règlement, en utilisant les moyens automatisés visés à l'article 4, paragraphe 7. Ces registres indiquent la date, l'heure et le lieu de transfert des données API. Ces registres ne contiennent aucune donnée à caractère personnel autre que les informations nécessaires pour identifier le membre du personnel concerné du transporteur aérien.

2. L'eu-LISA tient des registres de toutes les opérations de traitement liées au transfert et à la transmission de données API et d'autres données PNR par l'intermédiaire du routeur au titre du présent règlement. Ces registres indiquent les informations suivantes:

a) le transporteur aérien qui a transféré les données API et d'autres données PNR au routeur;

b) le transporteur aérien qui a transféré d'autres données PNR au routeur;

c) les UIP auxquelles les données API ont été transmises par l'intermédiaire du routeur;

d) les UIP auxquelles d'autres données PNR ont été transmises par l'intermédiaire du routeur;

e) la date et l'heure du transfert ou de la transmission visés aux points a) à d), ainsi que le lieu de ce transfert ou de cette transmission;

f) tout accès du personnel de l'eu-LISA nécessaire à la maintenance du routeur, comme visé à l'article 26, paragraphe 3;

g) toute autre information relative à ces opérations de traitement qui est nécessaire pour contrôler la sécurité et l'intégrité des données API et des autres données PNR ainsi que la licéité de ces opérations de traitement.

Ces registres ne contiennent aucune donnée à caractère personnel autre que les informations nécessaires pour identifier le membre du personnel concerné de l'eu-LISA visé au premier alinéa, point f).

3. Les registres visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article ne peuvent servir qu'à garantir la sécurité et l'intégrité des données API et des autres données PNR ainsi que la licéité du traitement, en particulier en ce qui concerne le respect des exigences énoncées dans le présent règlement, y compris les procédures de sanction en cas de violation de ces exigences conformément aux articles 37 et 38.

4. Les transporteurs aériens et l'eu-LISA prennent des mesures appropriées pour protéger les registres qu'ils ont créés conformément aux paragraphes 1 et 2, respectivement, contre un accès non autorisé et d'autres risques pour la sécurité.

5. L'autorité nationale de contrôle des API visée à l'article 37 et les UIP ont accès aux registres pertinents visés au paragraphe 1 du présent article lorsque cela est nécessaire aux fins visées au paragraphe 3 du présent article.

6. Les transporteurs aériens et l'eu-LISA conservent les registres qu'ils ont créés conformément aux paragraphes 1 et 2, respectivement, pendant un délai d'un an à compter de la date de leur création. Ils suppriment lesdits registres, immédiatement et de manière définitive, à l'expiration de ce délai.

Toutefois, si ces registres sont nécessaires aux procédures destinées à contrôler ou à garantir la sécurité et l'intégrité des données API ou la licéité des opérations de traitement, ainsi qu'il est mentionné au paragraphe 3, et si ces procédures ont déjà commencé à la date d'expiration du délai visé au premier alinéa du présent paragraphe, les transporteurs aériens et l'eu-LISA conservent ces registres aussi longtemps que nécessaire aux fins de ces procédures. Dans ce cas, ils suppriment immédiatement lesdits registres lorsqu'ils ne sont plus nécessaires aux fins de ces procédures.

Article 18

Responsabilités en matière de protection des données

1. Les transporteurs aériens sont les responsables du traitement, au sens de l'article 4, point 7), du règlement (UE) 2016/679, pour le traitement des données API et des autres données PNR constituant des données à caractère personnel lorsqu'ils recueillent ces données et les transfèrent au routeur en vertu du présent règlement.

2. Les États membres désignent chacun une autorité compétente en tant que responsable du traitement conformément au présent article. Les États membres notifient le nom de ces autorités à la Commission, à l'eu-LISA et aux autres États membres.

Toutes les autorités compétentes désignées par les États membres sont les responsables conjoints du traitement, conformément à l'article 21 de la directive (UE) 2016/680, aux fins du traitement des données à caractère personnel dans le routeur.

3. L'eu-LISA est un sous-traitant au sens de l'article 3, point 12), du règlement (UE) 2018/1725 aux fins du traitement, par l'intermédiaire du routeur, des données API et des autres données PNR constituant des données à caractère personnel au titre du présent règlement, y compris la transmission des données du routeur aux UIP et la conservation, pour des raisons techniques, de ces données sur le routeur. L'eu-LISA veille à ce que le routeur soit utilisé conformément au présent règlement.

4. La Commission adopte des actes d'exécution établissant les responsabilités respectives des responsables conjoints du traitement et les obligations respectives des responsables conjoints du traitement et du sous-traitant. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 42, paragraphe 2.

Article 19

Informations destinées aux passagers

Conformément à l'article 13 du règlement (UE) 2016/679, les transporteurs aériens fournissent aux passagers, sur les vols couverts par le présent règlement, des informations sur la finalité de la collecte de leurs données à caractère personnel, le type de données à caractère personnel recueillies, les destinataires des données à caractère personnel et les moyens d'exercer leurs droits en tant que personnes concernées.

Ces informations sont communiquées aux passagers par écrit et dans un format facilement accessible au moment de la réservation et au moment de l'enregistrement, quel que soit le moyen utilisé pour recueillir les données à caractère personnel au moment de l'enregistrement, conformément à l'article 4.

Article 20

Sécurité

1. L'eu-LISA veille à la sécurité et au chiffrement des données API et d'autres données PNR, en particulier celles constituant des données à caractère personnel, qu'elle traite en vertu du présent règlement. Les UIP et les transporteurs aériens veillent à la sécurité des données API, en particulier celles constituant des données à caractère personnel, qu'ils traitent en vertu du présent règlement. L'eu-LISA, les UIP et les transporteurs aériens coopèrent entre eux, en fonction de leurs responsabilités respectives et dans le respect du droit de l'Union, afin d'assurer cette sécurité.

2. L'eu-LISA assure la sécurité et la confidentialité des données relatives aux vols et aux liaisons sélectionnés par les États membres conformément à l'article 12, paragraphe 4. Les UIP et les transporteurs aériens veillent à la sécurité des données API, en particulier celles constituant des données à caractère personnel, qu'ils traitent en vertu du présent règlement. L'eu-LISA, les UIP et les transporteurs aériens coopèrent, en fonction de leurs responsabilités respectives et dans le respect du droit de l'Union, afin d'assurer cette sécurité.

3. L'eu-LISA prend les mesures nécessaires pour assurer la sécurité du routeur et des données API et d'autres données PNR, en particulier celles constituant des données à caractère personnel, transmises par l'intermédiaire du routeur, notamment en établissant, en mettant en œuvre et en mettant régulièrement à jour un plan de sécurité, un plan de continuité des activités et un plan de rétablissement après sinistre, afin:

a) de garantir la protection physique du routeur, notamment en élaborant des plans d'urgence pour la protection de ses composants critiques;

b) d'empêcher tout traitement non autorisé des données API et d'autres données PNR, y compris tout accès non autorisé à celles-ci et leur copie, modification ou suppression, tant pendant le transfert des données API et d'autres données PNR vers le routeur et depuis le routeur que pendant toute conservation des données API et d'autres données PNR sur le routeur lorsque cela est nécessaire pour achever la transmission, notamment au moyen de techniques de chiffrement appropriées;

c) de garantir que les personnes autorisées à accéder au routeur n'ont accès qu'aux données couvertes par leur autorisation d'accès;

d) de garantir qu'il est possible de vérifier et d'établir à quelles UIP les données API ou d'autres données PNR sont transmises par l'intermédiaire du routeur;

e) d'informer dûment son conseil d'administration de toute anomalie dans le fonctionnement du routeur;

f) de contrôler l'efficacité des mesures de sécurité requises en vertu du présent article et du règlement (UE) 2018/1725, et d'évaluer et de mettre à jour ces mesures de sécurité si nécessaire au regard de l'évolution technologique ou opérationnelle.

Les mesures visées au premier alinéa du présent paragraphe sont sans préjudice de l'article 32 du règlement (UE) 2016/679, de l'article 33 du règlement (UE) 2018/1725 ou de l'article 29 de la directive (UE) 2016/680.

Article 21

Autocontrôle

Les transporteurs aériens et les UIP contrôlent le respect de leurs obligations respectives au titre du présent règlement, en particulier en ce qui concerne leur traitement des données API constituant des données à caractère personnel. Pour les transporteurs aériens, le contrôle comprend une vérification régulière des registres visés à l'article 17.

Article 22

Audits sur la protection des données à caractère personnel

1. Les autorités de contrôle indépendantes visées à l'article 41 de la directive (UE) 2016/680 procèdent, au moins une fois tous les quatre ans, à un audit des opérations de traitement des données API constituant des données à caractère personnel qui sont effectuées par les UIP aux fins du présent règlement. Les États membres veillent à ce que leurs autorités de contrôle indépendantes disposent des ressources et de l'expertise suffisantes pour s'acquitter des tâches qui leur sont confiées en vertu du présent règlement.

2. Le Contrôleur européen de la protection des données procède, au moins une fois par an, à un audit des opérations de traitement des données API et autres données PNR constituant des données à caractère personnel qui sont effectuées par l'eu-LISA aux fins du présent règlement, conformément aux normes internationales d'audit applicables. Un rapport de cet audit est communiqué au Parlement européen, au Conseil, à la Commission, aux États membres et à l'eu-LISA. L'eu-LISA a la possibilité de formuler des observations avant l'adoption des rapports.

3. En ce qui concerne les opérations de traitement visées au paragraphe 2, l'eu-LISA, sur demande, communique au Contrôleur européen de la protection des données les renseignements qu'il demande, lui octroie l'accès à tous les documents qu'il demande et aux registres visés à l'article 17, paragraphe 2, et lui permet d'accéder, à tout moment, à l'ensemble de ses locaux.

CHAPITRE 5

QUESTIONS RELATIVES AU ROUTEUR

Article 23

Connexion des UIP au routeur

1. Les États membres veillent à ce que leurs UIP soient connectées au routeur. Ils veillent à ce que leurs systèmes et infrastructures nationaux pour la réception et le traitement ultérieur des données API et d'autres données PNR transférées en vertu du présent règlement soient intégrés au routeur.

Les États membres veillent à ce que la connexion au routeur et l'intégration à celui-ci permettent à leurs UIP de recevoir et de traiter ultérieurement ces données API et autres données PNR, ainsi que d'échanger toute communication y afférente, de manière licite, sécurisée, efficace et rapide.

2. La Commission adopte des actes d'exécution précisant les règles détaillées nécessaires concernant les connexions au routeur et l'intégration à celui-ci visées au paragraphe 1 du présent article, y compris concernant les exigences en matière de sécurité des données. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 42, paragraphe 2.

Article 24

Connexions des transporteurs aériens au routeur

1. Les transporteurs aériens veillent à être connectés au routeur. Ils veillent à ce que leurs systèmes et infrastructures pour le transfert des données API et d'autres données PNR au routeur en vertu du présent règlement soient intégrés au routeur.

Les transporteurs aériens veillent à ce que la connexion au routeur et l'intégration à celui-ci leur permettent de transférer ces données API et autres données PNR, ainsi que d'échanger toute communication y afférente, de manière licite, sécurisée, efficace et rapide. À cette fin, les transporteurs aériens effectuent des essais de transfert des données API et d'autres données PNR vers le routeur en coopération avec l'eu-LISA, conformément à l'article 27, paragraphe 3.

2. La Commission adopte des actes d'exécution précisant les règles détaillées nécessaires concernant les connexions au routeur et l'intégration à celui-ci visées au paragraphe 1 du présent article, y compris concernant les exigences en matière de sécurité des données. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 42, paragraphe 2.

Article 25

Tâches de l'eu-LISA liées à la conception et au développement du routeur

1. L'eu-LISA est chargée de concevoir l'architecture physique du routeur, y compris de définir ses spécifications techniques.

2. L'eu-LISA est chargée de développer le routeur, y compris de procéder à toute adaptation technique nécessaire au fonctionnement de celui-ci.

Le développement du routeur consiste en l'élaboration et la mise en œuvre des spécifications techniques, en la réalisation d'essais et en la gestion globale du projet et la coordination de la phase de développement.

3. L'eu-LISA veille à concevoir et à développer le routeur de manière à ce qu'il fournisse les fonctionnalités précisées dans le présent règlement, et à ce qu'il entre en service dès que possible après l'adoption par la Commission des actes délégués prévus à l'article 4, paragraphe 12, à l'article 5, paragraphe 3, et à l'article 7, paragraphe 2, et des actes d'exécution prévus à l'article 11, paragraphe 5, à l'article 12, paragraphe 4, à l'article 23, paragraphe 2, et à l'article 24, paragraphe 2, du présent règlement, et des actes d'exécution prévus à l'article 16, paragraphe 3, de la directive (UE) 2016/681, et après la réalisation d'une analyse d'impact relative à la protection des données conformément à l'article 35 du règlement (UE) 2016/679.

4. L'eu-LISA fournit aux UIP, à d'autres autorités des États membres concernées et aux transporteurs aériens un ensemble d'essais de conformité. Cet ensemble d'essais de conformité comprend un environnement d'essai, un simulateur, des ensembles de données d'essai et un plan d'essai. L'ensemble d'essais de conformité permet des essais complets du routeur comme visé aux paragraphes 5 et 6 et reste disponible après l'achèvement de ces essais.

5. Lorsque l'eu-LISA considère que la phase de développement est achevée en ce qui concerne les données API, elle procède, dans les meilleurs délais, à un essai complet du routeur, en coopération avec les UIP et d'autres autorités des États membres concernées et les transporteurs aériens, et informe la Commission des résultats de cet essai.

6. Lorsque l'eu-LISA considère que la phase de développement est achevée en ce qui concerne d'autres données PNR, elle procède, dans les meilleurs délais, à des essais complets du routeur afin de garantir la fiabilité des connexions du routeur avec les transporteurs aériens et les UIP, la nécessaire transmission normalisée d'autres données PNR par les transporteurs aériens et le transfert et la transmission d'autres données PNR conformément à l'article 16 de la directive (UE) 2016/681, y compris l'utilisation des protocoles communs et des formats de données normalisés reconnus visés à l'article 16, paragraphes 2 et 3, de ladite directive, afin de garantir la lisibilité des autres données PNR. Ces essais sont menés en coopération avec les UIP et d'autres autorités des États membres concernées et les transporteurs aériens. L'eu-LISA informe la Commission des résultats de ces essais.

Article 26

Tâches de l'eu-LISA liées à l'hébergement et à la gestion technique du routeur

1. L'eu-LISA héberge le routeur sur ses sites techniques.

2. L'eu-LISA est responsable de la gestion technique du routeur, y compris de sa maintenance et de ses évolutions technologiques, de manière à garantir une transmission sécurisée, efficace et rapide des données API et d'autres données PNR par l'intermédiaire du routeur, en conformité avec le présent règlement.

La gestion technique du routeur consiste à effectuer toutes les tâches et à mettre en œuvre toutes les solutions techniques nécessaires au bon fonctionnement du routeur conformément au présent règlement, de manière ininterrompue, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Elle comprend les travaux de maintenance et les perfectionnements techniques indispensables pour que le routeur fonctionne à un niveau satisfaisant de qualité technique, notamment quant à la disponibilité, l'exactitude et la fiabilité de la transmission des données API et d'autres données PNR, conformément aux spécifications techniques et, dans la mesure du possible, en fonction des besoins opérationnels des UIP et des transporteurs aériens.

3. Le personnel de l'eu-LISA n'a accès à aucune des données API et des autres données PNR qui sont transmises par l'intermédiaire du routeur. Toutefois, cette interdiction n'empêche pas le personnel de l'eu-LISA d'avoir accès à ces données dans la mesure strictement nécessaire à la maintenance et à la gestion technique du routeur.

4. Sans préjudice du paragraphe 3 du présent article et de l'article 17 du statut des fonctionnaires de l'Union européenne fixé par le règlement (CEE, Euratom, CECA) n° 259/68 du Conseil ([22]), l'eu-LISA applique des règles appropriées en matière de secret professionnel ou impose des obligations de confidentialité équivalentes à tous les membres de son personnel appelés à travailler avec des données API et d'autres données PNR transmises par l'intermédiaire du routeur. Cette obligation continue de s'appliquer après que ces personnes ont cessé leurs fonctions ou quitté leur emploi ou après la cessation de leur activité.

Article 27

Tâches d'appui de l'eu-LISA liées au routeur

1. L'eu-LISA dispense aux UIP, à d'autres autorités des États membres concernées ou aux transporteurs aériens, à leur demande, une formation sur l'utilisation technique du routeur et sur leur connexion et intégration à celui-ci.

2. L'eu-LISA fournit un appui aux UIP pour la réception des données API et d'autres données PNR par l'intermédiaire du routeur conformément au présent règlement, notamment en ce qui concerne l'application des articles 12 et 23.

3. Conformément à l'article 24, paragraphe 1, et en utilisant l'ensemble d'essais de conformité visé à l'article 25, paragraphe 4, l'eu-LISA effectue des essais du transfert de données API et d'autres données PNR au routeur, en coopération avec les transporteurs aériens.

CHAPITRE 6

GOUVERNANCE

Article 28

Conseil de gestion du programme

1. Au plus tard le 28 janvier 2025, le conseil d'administration de l'eu-LISA établit un conseil de gestion du programme. Il se compose de dix membres et comprend:

a) sept membres nommés par le conseil d'administration de l'eu-LISA parmi ses membres ou ses suppléants;

b) le président du groupe consultatif sur les API-PNR visé à l'article 29;

c) un membre du personnel de l'eu-LISA désigné par son directeur exécutif; et

d) un membre nommé par la Commission.

En ce qui concerne le point a), les membres nommés par le conseil d'administration de l'eu-LISA sont élus uniquement parmi ses membres ou ses suppléants issus des États membres auxquels s'applique le présent règlement.

2. Le conseil de gestion du programme élabore son règlement intérieur, qui est adopté par le conseil d'administration de l'eu-LISA.

La présidence est assurée par un État membre qui est membre du conseil de gestion du programme.

3. Le conseil de gestion du programme contrôle la bonne exécution des tâches de l'eu-LISA relatives à la conception et au développement du routeur conformément à l'article 25.

Sur demande du conseil de gestion du programme, l'eu-LISA fournit des informations détaillées et actualisées sur la conception et le développement du routeur, y compris sur les ressources allouées par l'eu-LISA.

4. Le conseil de gestion du programme soumet régulièrement, et au moins trois fois par trimestre, des rapports écrits sur l'état d'avancement de la conception et du développement du routeur au conseil d'administration de l'eu-LISA.

5. Le conseil de gestion du programme n'a aucun pouvoir décisionnel ni aucun mandat lui permettant de représenter le conseil d'administration de l'eu-LISA ou les membres de celui-ci.

6. Le conseil de gestion du programme cesse d'exister à la date d'application du présent règlement, visée à l'article 45, deuxième alinéa.

([22]) JO L 56 du 4.3.1968, p. 1.

Article 29

Groupe consultatif sur les API-PNR

1. À compter du 28 janvier 2025, le groupe consultatif sur les API-PNR, institué en vertu de l'article 27, paragraphe 1, point d *sexies*), du règlement (UE) 2018/1726, apporte au conseil d'administration de l'eu-LISA l'expertise nécessaire liée aux API-PNR, en particulier dans le cadre de la préparation de son programme de travail annuel et de son rapport d'activité annuel.

2. L'eu-LISA fournit au groupe consultatif sur les API-PNR des versions, même provisoires, des spécifications techniques et des ensembles d'essais de conformité visés à l'article 25, paragraphes 1, 2 et 4, lorsqu'elles sont disponibles.

3. Le groupe consultatif sur les API-PNR exerce les fonctions suivantes:

a) il apporte une expertise à l'eu-LISA et au conseil de gestion du programme sur la conception et le développement du routeur conformément à l'article 25;

b) il apporte une expertise à l'eu-LISA sur l'hébergement et la gestion technique du routeur conformément à l'article 26;

c) il donne son avis au conseil de gestion du programme, à sa demande, sur l'état d'avancement de la conception et du développement du routeur, y compris sur l'état d'avancement des spécifications techniques et des ensembles d'essais de conformité visés au paragraphe 2.

4. Le groupe consultatif sur les API-PNR n'a aucun pouvoir décisionnel ni aucun mandat lui permettant de représenter le conseil d'administration de l'eu-LISA ou les membres de celui-ci.

Article 30

Groupe de contact API-PNR

1. Au plus tard à la date d'application pertinente du présent règlement visée à l'article 45, deuxième alinéa, le conseil d'administration de l'eu-LISA établit un groupe de contact API-PNR.

2. Le groupe de contact API-PNR facilite la communication entre les autorités compétentes des États membres et les transporteurs aériens sur des questions techniques liées à leurs tâches et obligations respectives en vertu du présent règlement.

3. Le groupe de contact API-PNR se compose de représentants des autorités compétentes des États membres et des transporteurs aériens, du président du groupe consultatif sur les API-PNR et d'experts de l'eu-LISA.

4. Le conseil d'administration de l'eu-LISA établit le règlement intérieur du groupe de contact API-PNR, après avoir consulté le groupe consultatif sur l'API-PNR.

5. Lorsqu'il l'estime nécessaire, le conseil d'administration de l'eu-LISA peut également créer des sous-groupes du groupe de contact API-PNR pour discuter de questions techniques spécifiques liées aux tâches et obligations respectives des autorités compétentes des États membres et des transporteurs aériens en vertu du présent règlement.

6. Le groupe de contact API-PNR, y compris ses sous-groupes, n'a aucun pouvoir décisionnel ni aucun mandat lui permettant de représenter le conseil d'administration de l'eu-LISA ou les membres de celui-ci.

Article 31

Groupe d'experts sur les API

1. Au plus tard à la date d'application du présent règlement visée à l'article 45, deuxième alinéa, point a), la Commission établit un groupe d'experts sur les API conformément aux règles horizontales sur la création et le fonctionnement des groupes d'experts de la Commission.

2. Le groupe d'experts sur les API permet la communication entre les autorités compétentes des États membres, et entre les autorités compétentes des États membres et les transporteurs aériens, sur des questions politiques liées à leurs tâches et obligations respectives en vertu du présent règlement, y compris en ce qui concerne les sanctions visées à l'article 38.

3. Le groupe d'experts sur les API est présidé par la Commission et constitué selon les règles horizontales sur la création et le fonctionnement des groupes d'experts de la Commission. Il se compose de représentants des autorités compétentes des États membres, de représentants des transporteurs aériens et d'experts de l'eu-LISA. Lorsque cela est nécessaire à l'exécution de ses tâches, le groupe d'experts sur les API peut inviter des parties prenantes concernées, en particulier des représentants du Parlement européen, du Contrôleur européen de la protection des données et des autorités de contrôle nationales indépendantes, à participer à ses travaux.

4. Le groupe d'experts sur les API s'acquitte de ses tâches dans le respect du principe de transparence. La Commission publie les procès-verbaux des réunions du groupe d'experts sur les API et d'autres documents pertinents sur son site internet.

Article 32

Coûts exposés par l'eu-LISA, le Contrôleur européen de la protection des données, les autorités de contrôle nationales et les États membres

1. Les coûts exposés par l'eu-LISA en ce qui concerne la mise en place et le fonctionnement du routeur au titre du présent règlement sont à la charge du budget général de l'Union.

2. Les coûts exposés par les États membres pour la mise en œuvre du présent règlement, en particulier pour leur connexion au routeur et l'intégration à celui-ci visées à l'article 23, sont à la charge du budget général de l'Union, conformément aux règles d'éligibilité et aux taux de cofinancement fixés dans les actes juridiques applicables de l'Union.

3. Les coûts exposés par le Contrôleur européen de la protection des données pour les tâches qui lui sont confiées par le présent règlement sont à la charge du budget général de l'Union.

4. Les coûts exposés par les autorités de contrôle nationales indépendantes pour les tâches qui leur sont confiées par le présent règlement sont à la charge des États membres.

Article 33

Responsabilité concernant le routeur

Si le non-respect, par un État membre ou un transporteur aérien, des obligations qui lui incombent au titre du présent règlement cause un dommage au routeur, cet État membre ou ce transporteur est responsable de ce dommage, comme prévu par le droit de l'Union ou le droit national applicable, sauf si, et dans la mesure où, il est démontré que l'eu-LISA, un autre État membre ou un autre transporteur aérien n'a pas pris de mesures raisonnables pour empêcher le dommage de se produire ou pour en réduire au minimum les effets.

Article 34

Mise en service du routeur en ce qui concerne les données API

La Commission fixe dans les meilleurs délais, par la voie d'un acte d'exécution, la date à compter de laquelle le routeur est mis en service en ce qui concerne les données API une fois que l'eu-LISA l'a informée que l'essai complet du routeur visé à l'article 25, paragraphe 5, était concluant. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 42, paragraphe 2.

La Commission fixe la date visée au premier alinéa à trente jours au plus tard à compter de la date de l'adoption de cet acte d'exécution.

Article 35

Mise en service du routeur en ce qui concerne les autres données PNR

La Commission fixe dans les meilleurs délais, par la voie d'un acte d'exécution, la date à compter de laquelle le routeur est mis en service en ce qui concerne les autres données PNR une fois que l'eu-LISA l'a informée que les essais complets du routeur visés à l'article 25, paragraphe 6, étaient concluants, y compris en ce qui concerne la fiabilité des connexions du routeur avec les transporteurs aériens et les UIP et en ce qui concerne la lisibilité des autres données PNR transférées par les

transporteurs aériens et transmises par le routeur dans le format normalisé nécessaire, conformément à l'article 16 de la directive (UE) 2016/681. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 42, paragraphe 2.

La Commission fixe la date visée au premier alinéa à trente jours au plus tard à compter de la date de l'adoption de cet acte d'exécution.

Article 36

Utilisation volontaire du routeur

1. Les transporteurs aériens sont autorisés à utiliser le routeur pour transmettre les informations visées à l'article 3, paragraphes 1 et 2, de la directive 2004/82/CE ou d'autres données PNR recueillies conformément à l'article 8 de la directive (UE) 2016/681 à une ou plusieurs des UIP responsables, conformément auxdites directives, à condition que l'État membre concerné ait accepté cette utilisation, à partir d'une date appropriée fixée par cet État membre. Cet État membre n'accepte qu'après avoir établi que, en particulier en ce qui concerne la connexion de sa propre UIP au routeur et celle du transporteur aérien concerné, les informations peuvent être transmises de manière licite, sécurisée, efficace et rapide.

2. Lorsqu'un transporteur aérien commence à utiliser le routeur conformément au paragraphe 1 du présent article, il continue d'utiliser le routeur pour transmettre ces informations à l'UIP de l'État membre concerné jusqu'à la date d'application pertinente du présent règlement visée à l'article 45, deuxième alinéa. Toutefois, cette utilisation est interrompue, à partir d'une date appropriée fixée par cet État membre, lorsque cet État membre considère qu'il existe des raisons objectives qui exigent une telle interruption et a informé le transporteur aérien en conséquence.

3. L'État membre concerné:

a) consulte l'eu-LISA avant d'accepter l'utilisation volontaire du routeur conformément au paragraphe 1;

b) sauf dans des situations d'urgence dûment justifiées, donne au transporteur aérien concerné la possibilité de formuler des observations sur son intention d'interrompre cette utilisation conformément au paragraphe 2 et, le cas échéant, consulte également l'eu-LISA à cet égard;

c) informe immédiatement l'eu-LISA et la Commission de toute utilisation de ce type qu'il a acceptée et de toute interruption de cette utilisation, en fournissant toutes les informations nécessaires, y compris la date de début de l'utilisation, la date de l'interruption et les raisons de cette interruption, selon le cas.

CHAPITRE 7

CONTRÔLE, SANCTIONS, STATISTIQUES ET MANUEL

Article 37

Autorité nationale de contrôle des API

1. Les États membres désignent une ou plusieurs autorités nationales de contrôle des API chargées de contrôler l'application, sur leur territoire, des dispositions du présent règlement par les transporteurs aériens et de veiller au respect de ces dispositions.

2. Les États membres veillent à ce que les autorités nationales de contrôle des API disposent de tous les moyens et de tous les pouvoirs d'enquête et d'exécution nécessaires pour s'acquitter de leurs missions prévues par le présent règlement, y compris en imposant les sanctions visées à l'article 38, s'il y a lieu. Les États membres veillent à ce que l'exercice des pouvoirs conférés à l'autorité nationale de contrôle des API fasse l'objet de garanties appropriées dans le respect des droits fondamentaux garantis par le droit de l'Union.

3. Les États membres notifient à la Commission, au plus tard à la date d'application pertinente du présent règlement visée à l'article 45, deuxième alinéa, le nom et les coordonnées des autorités qu'ils ont désignées en vertu du paragraphe 1 du présent article. Ils notifient à la Commission sans tarder tout changement ou toute modification ultérieurs à cet égard.

4. Le présent article s'entend sans préjudice des pouvoirs des autorités de contrôle visées à l'article 51 du règlement (UE) 2016/679, à l'article 41 de la directive (UE) 2016/680 et à l'article 15 de la directive (UE) 2016/681.

Article 38

Sanctions

1. Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations du présent règlement et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre de ces sanctions. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.

2. Les États membres informent la Commission, au plus tard à la date d'application pertinente du présent règlement, visée à l'article 45, deuxième alinéa, du régime ainsi déterminé et des mesures ainsi prises, de même que, sans retard, de toute modification apportée ultérieurement à ce régime ou à ces mesures.

3. Les États membres veillent à ce que les autorités nationales de contrôle des API, lorsqu'elles décident s'il y a lieu d'imposer une sanction et lorsqu'elles déterminent le type et le niveau de sanction, tiennent compte des circonstances pertinentes, qui peuvent comprendre:

a) la nature, la gravité et la durée de l'infraction;

b) la gravité de la faute du transporteur aérien;

c) les infractions antérieures commises par le transporteur aérien;

d) le niveau global de coopération du transporteur aérien avec les autorités compétentes;

e) la taille du transporteur aérien, par exemple le nombre de passagers transportés sur une année;

f) l'existence ou non de précédentes sanctions qui ont déjà été appliquées par d'autres autorités nationales de contrôle des API au même transporteur aérien pour la même infraction.

4. Les États membres veillent à ce qu'un manquement récurrent à l'obligation de transférer des données API conformément à l'article 5, paragraphe 1, fasse l'objet de sanctions financières proportionnées pouvant atteindre jusqu'à 2 % du chiffre d'affaires mondial du transporteur aérien pour l'exercice précédent. Les États membres veillent à ce que le non-respect des autres obligations énoncées dans le présent règlement fasse l'objet de sanctions proportionnées, y compris des sanctions financières.

Article 39

Statistiques

1. Pour faciliter la mise en œuvre et le contrôle de l'application du présent règlement, et sur la base des informations statistiques visées aux paragraphes 5 et 6, l'eu-LISA publie chaque trimestre des statistiques sur le fonctionnement du routeur et sur le respect par les transporteurs aériens des obligations énoncées au présent règlement. Ces statistiques ne permettent pas l'identification de personnes.

2. Aux fins énoncées au paragraphe 1, le routeur transmet automatiquement les données énumérées aux paragraphes 5 et 6 au CRRS.

3. Pour faciliter la mise en œuvre et le contrôle de l'application du présent règlement, chaque année, l'eu-LISA établit des données statistiques dans un rapport annuel pour l'année précédente. L'eu-LISA publie ce rapport annuel et le transmet au Parlement européen, au Conseil, à la Commission, au Contrôleur européen de la protection des données, à l'Agence européenne de garde-frontières et de garde-côtes et aux autorités nationales de contrôle des API visées à l'article 37. Le rapport annuel ne divulgue pas les méthodes de travail confidentielles et ne compromet pas les enquêtes en cours des autorités compétentes des États membres.

4. À la demande de la Commission, l'eu-LISA lui fournit des statistiques sur des aspects spécifiques ayant trait à la mise en œuvre du présent règlement, ainsi que les statistiques visées au paragraphe 3.

5. Le CRRS fournit à l'eu-LISA les informations statistiques nécessaires suivantes à l'établissement des rapports visés à l'article 44 et à la production de statistiques conformément au présent article, sans que ces statistiques sur les données API permettent l'identification des passagers concernés:

a) si les données concernent un passager ou un membre d'équipage;

b) la nationalité, le sexe et l'année de naissance du passager ou du membre d'équipage;

c) la date et le point d'embarquement initial, la date et l'aéroport de départ, ainsi que la date et l'aéroport d'arrivée;

d) le type de document de voyage et le code à trois lettres du pays de délivrance ainsi que la date d'expiration de la validité du document de voyage;

e) le nombre de passagers enregistrés sur le même vol;

f) le code du transporteur aérien assurant le vol;

g) s'il s'agit d'un vol régulier ou d'un vol non régulier;

h) si les données API ont été transférées immédiatement après la clôture du vol;

i) si les données à caractère personnel du passager sont exactes, complètes et à jour;

j) les moyens techniques utilisés pour obtenir les données API.

6. Le CRRS fournit à l'eu-LISA les informations statistiques nécessaires suivantes aux fins de l'établissement des rapports visés à l'article 44 et de la production de statistiques conformément au présent article, sans que ces statistiques sur d'autres données PNR permettent l'identification des passagers concernés:

a) la date et l'heure de réception du message PNR par le routeur;

b) les informations de vol contenues dans l'itinéraire de voyage dans le message PNR spécifique;

c) les informations sur le partage de code contenues dans le message PNR spécifique.

7. Aux fins de l'établissement des rapports visés à l'article 44 et en vue de la production de statistiques conformément au présent article, l'eu-LISA conserve les données visées aux paragraphes 5 et 6 du présent article dans le CRRS. Elle conserve ces données pour une durée de cinq ans conformément au paragraphe 2, tout en veillant à ce que les données ne permettent pas d'identifier les passagers concernés. Le CRRS fournit au personnel dûment autorisé des UIP et à d'autres autorités des États membres concernées des rapports et des statistiques personnalisables sur les données API visées au paragraphe 5 du présent article et sur les autres données PNR visées au paragraphe 6 du présent article, aux fins de la mise en œuvre et du contrôle de l'application du présent règlement.

8. L'utilisation des données visées aux paragraphes 5 et 6 du présent article ne peut aboutir au profilage des personnes, comme visé à l'article 11, paragraphe 3, de la directive (UE) 2016/680, ni entraîner de discriminations à l'encontre des personnes fondées sur les motifs énumérés à l'article 21 de la Charte. Les données visées aux paragraphes 5 et 6 du présent article ne sont pas utilisées pour les comparer avec des données à caractère personnel ou les rapprocher de données à caractère personnel ou pour les combiner avec des données à caractère personnel.

9. Les procédures mises en place par l'eu-LISA pour suivre le développement et le fonctionnement du routeur, mentionnées à l'article 39, paragraphe 2, du règlement (UE) 2019/818, incluent la possibilité de produire régulièrement des statistiques aux fins de ce suivi.

Article 40

Manuel pratique

La Commission, en étroite coopération avec les UIP, d'autres autorités des États membres concernées, les transporteurs aériens et les organes et agences de l'Union concernés, élabore et met à la disposition du public un manuel pratique contenant des lignes directrices, des recommandations et des bonnes pratiques pour la mise en œuvre du présent règlement, y compris en ce qui concerne le respect des droits fondamentaux ainsi que les sanctions visées à l'article 38.

Le manuel pratique tient également compte d'autres manuels pertinents.

La Commission adopte le manuel pratique sous la forme d'une recommandation.

CHAPITRE 8

RELATION AVEC D'AUTRES INSTRUMENTS EXISTANTS

Article 41

Modifications du règlement (UE) 2019/818

À l'article 39 du règlement (UE) 2019/818, les paragraphes 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant:

«1. Un répertoire central des rapports et statistiques (CRRS) est créé pour soutenir les objectifs du SIS, d'Eurodac et de l'ECRIS-TCN, conformément aux différents instruments juridiques régissant ces systèmes, et pour fournir des statistiques intersystèmes et des rapports analytiques à des fins stratégiques, opérationnelles et de qualité des données. Le CRRS soutient également les objectifs du règlement (UE) 2025/13 du Parlement européen et du Conseil (*).

2. L'eu-LISA établit, met en œuvre et héberge sur ses sites techniques le CRRS, contenant les données et les statistiques visées à l'article 74 du règlement (UE) 2018/1862 et à l'article 32 du règlement (UE) 2019/816, séparées logiquement par système d'information de l'UE. L'eu-LISA recueille également les données et les statistiques provenant du routeur visé à l'article 39, paragraphe 1, du règlement (UE) 2025/13. L'accès au CRRS est accordé, moyennant un accès contrôlé et sécurisé et des profils d'utilisateur spécifiques, aux seules fins de l'élaboration de rapports et de statistiques, aux autorités visées à l'article 74 du règlement (UE) 2018/1862, à l'article 32 du règlement (UE) 2019/816 et à l'article 13, paragraphe 1, du règlement (UE) 2025/13.

(*) Règlement (UE) 2025/13 du Parlement européen et du Conseil du 19 décembre 2024 relatif à la collecte et au transfert des informations préalables sur les 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, et modifiant le règlement (UE) 2019/818 (JO L, 2025/13, 8.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/13/oj).».

CHAPITRE 9

DISPOSITIONS FINALES

Article 42

Comité

1. La Commission est assistée par un comité. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) nº 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) nº 182/2011 s'applique. Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) nº 182/2011 s'applique.

Article 43

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 4, paragraphes 11 et 12, à l'article 5, paragraphe 4, et à l'article 7, paragraphe 5, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 28 janvier 2025. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation au plus tard trois mois avant la fin de chaque période.

En ce qui concerne un acte délégué adopté en vertu de l'article 4, paragraphe 11, si une objection a été exprimée par le Parlement européen ou le Conseil comme prévu au paragraphe 6 du présent article, le Parlement européen ou le Conseil ne s'oppose pas à la prorogation tacite visée au premier alinéa du présent paragraphe.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 4, paragraphe 12, à l'article 5, paragraphe 4, et à l'article 7, paragraphe 5, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».

5. Dès qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 4, paragraphe 11 ou 12, de l'article 5, paragraphe 4, ou de l'article 7, paragraphe 5, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 44

Suivi et évaluation

1. L'eu-LISA veille à ce que des procédures soient mises en place pour suivre le développement du routeur par rapport aux objectifs fixés en matière de planification et de coûts et pour suivre le fonctionnement du routeur par rapport aux objectifs fixés en matière de résultats techniques, de rapport coût-efficacité, de sécurité et de qualité du service.

2. Au plus tard le 29 janvier 2026, puis tous les ans pendant la phase de développement du routeur, l'eu-LISA établit un rapport sur l'état d'avancement du développement du routeur et présente ce rapport au Parlement européen et au Conseil. Ce rapport contient des informations détaillées sur les coûts exposés et sur tout risque susceptible d'avoir une incidence sur les coûts globaux qui sont à la charge du budget général de l'Union conformément à l'article 32.

3. Une fois le routeur mis en service, l'eu-LISA élabore et soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport expliquant en détail la manière dont les objectifs, en particulier ceux ayant trait à la planification et aux coûts, ont été atteints, et indiquant les raisons d'éventuels écarts.

4. Au plus tard le 29 janvier 2029, puis tous les quatre ans, la Commission établit un rapport présentant une évaluation globale du présent règlement, y compris sur la nécessité et la valeur ajoutée de la collecte des données API, dont une évaluation de:

a) l'application du présent règlement;

b) la mesure dans laquelle le présent règlement a atteint ses objectifs;

c) l'incidence du présent règlement sur les droits fondamentaux protégés par le droit de l'Union;

d) l'incidence du présent règlement sur l'expérience de voyage vécue par les passagers en règle;

e) l'incidence du présent règlement sur la compétitivité du secteur de l'aviation et la charge supportée par les entreprises;

f) la qualité des données transmises par le routeur aux UIP;

g) la performance du routeur à l'égard des UIP.

Aux fins du premier alinéa, point e), le rapport de la Commission traite également de l'interaction entre le présent règlement et d'autres actes législatifs de l'Union pertinents, notamment les règlements (CE) nº 767/2008, (UE) 2017/2226 et (UE) 2018/1240, en vue d'évaluer les répercussions globales des obligations connexes de déclaration imposées aux transporteurs aériens, recense les dispositions qui pourraient être mises à jour et simplifiées, le cas échéant, afin d'alléger la charge pesant sur les transporteurs aériens, et envisage des actions et des mesures qui pourraient être entreprises pour réduire le coût total de la mise en œuvre pour les transporteurs aériens.

5. L'évaluation visée au paragraphe 4 comprend également une évaluation de la nécessité, de la proportionnalité et de l'efficacité de l'inclusion de la collecte et du transfert obligatoires de données API relatives aux vols intra-UE dans le champ d'application du présent règlement.

6. La Commission soumet le rapport d'évaluation au Parlement européen, au Conseil, au Contrôleur européen de la protection des données et à l'Agence des droits fondamentaux de l'Union européenne. S'il y a lieu, au vu de l'évaluation effectuée, la Commission soumet une proposition législative au Parlement européen et au Conseil en vue de modifier le présent règlement.

7. Les États membres et les transporteurs aériens communiquent à l'eu-LISA et à la Commission, à leur demande, les informations nécessaires à l'établissement des rapports visés aux paragraphes 2, 3 et 4. En particulier, les États membres fournissent des informations quantitatives et qualitatives sur la collecte des données API d'un point de vue opérationnel. Les informations fournies ne comprennent pas de données à caractère personnel. Les États membres peuvent s'abstenir de communiquer ces informations si, et dans la mesure où, cela est nécessaire pour ne pas divulguer des méthodes de travail confidentielles ou ne pas compromettre des enquêtes en cours de leurs UIP ou d'autres autorités compétentes. La Commission veille à ce que toute information confidentielle communiquée soit correctement protégée.

Article 45

Entrée en vigueur et application

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il s'applique:

a) en ce qui concerne les données API, à compter de la date correspondant à deux ans à compter de la date de mise en service du routeur, telle qu'elle est déterminée par la Commission conformément à l'article 34; et

b) en ce qui concerne les autres données PNR, à compter de la date correspondant à quatre ans à compter de la date de mise en service du routeur, telle qu'elle est déterminée par la Commission conformément à l'article 35.

Toutefois:

a) l'article 4, paragraphe 12, l'article 5, paragraphe 3, l'article 7, paragraphe 5, l'article 11, paragraphe 5, l'article 12, paragraphe 6, l'article 18, paragraphe 4, l'article 23, paragraphe 2, l'article 24, paragraphe 2, les articles 25, 28 et 29, l'article 32, paragraphe 1, les articles 34, 35, 42 et 43 sont applicables à partir du 28 janvier 2025;

b) l'article 6, l'article 17, paragraphes 1, 2 et 3, l'article 18, paragraphes 1, 2 et 3, et les articles 19, 20, 26, 27, 33 et 36 s'appliquent à partir de la date de mise en service du routeur, telle qu'elle est déterminée par la Commission conformément aux articles 34 et 35.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans les États membres conformément aux traités.

Fait à Bruxelles, le 19 décembre 2024.

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
La présidente	*Le président*
R. METSOLA	BÓKA J.