

Proporcionar o no los datos personales de los pasajeros

La incompatibilidad de las leyes norteamericanas contra el terrorismo y las normas europeas sobre protección de datos, un dilema para las aerolíneas

Las disputas entre Estados Unidos y la Unión Europea han vuelto a colocar a las aerolíneas europeas entre la espada y la pared. Esta vez, el detonante han sido las medidas de seguridad establecidas en EE UU tras los atentados del 11-S. En concreto, la obligación de las aerolíneas de transferir los datos de los pasajeros que viajen a este país. Inicialmente, los europeos manifestaron la incompatibilidad de esta norma con la legislación europea sobre la privacidad de sus ciudadanos. Aun así, la UE se plegó a las exigencias de Washington en mayo de 2004.

Este acuerdo exigía a las aerolíneas que volasen o hiciesen tránsito en EE UU que enviaran a las autoridades norteamericanas información personal acerca de los pasajeros a bordo 15 minutos antes del despegue. Se trata de los denominados Passenger Name Records (PNR), contenidos en las reservas, entre los que se encuentran el nombre, dirección, forma de pago, números de teléfono, itinerarios, datos de las tarjetas de crédito, etc. Washington incluso pidió las solicitudes de menús especiales, porque esto puede indicar la religión u origen étnico de los pasajeros, aunque finalmente no se incluyó ese dato. En total son 34 referencias que las autoridades estadounidenses conservan durante dos años y medio y pueden transferir a terceros países.

Dos años después, el Tribunal de Justicia Europeo anuló el acuerdo al

considerarlo ilegal. Según los jueces, ni la decisión de la Comisión Europea, por la que se declaró que EE UU da una protección adecuada a dichos datos, ni la decisión posterior del Consejo de Ministros de la UE, por la que se aprobó el acuerdo para la transferencia de los datos, fueron adoptadas sobre una "base jurídica adecuada". "Estados Unidos tiene derecho a pedir todos los datos que quiera antes de los vuelos, pero debe hacerse en conformidad con nuestras reglas", afirma el eurodiputado Marco Capatto. Su opinión refleja perfectamente el sentir mayoritario del Parlamento Europeo, que desde un primer momento se ha mostrado contrario a que las aerolíneas europeas transfieran los datos de sus pasajeros al Ejecutivo norteamericano.

Entre dos legislaciones

Las compañías son las principales víctimas de la nueva situación. La decisión del Tribunal Europeo de Justicia coloca a compañías como Lufthansa, Iberia, Air France o British Airways en la tesitura de tener que elegir entre vulnerar la legislación europea o violar la estadounidense. Si no proporcionan a las autoridades estadounidenses acceso a los PNR pueden ser sancionadas con multas millonarias e incluso con la pérdida de los derechos de vuelo a EE UU. Por otra parte, las leyes de protección de datos de los Estados miembros de la UE, que desarrollan la Directiva europea 95/46 sobre la materia,



FOTO: AF/VIRGINIE CHOPELIN

DISCUSIÓN EN EL SENO DE LA UE

La Comisión Europea está a favor de transferir los datos a EE UU, frente al rechazo de Parlamento y Tribunal.

establecen requisitos estrictos para la transferencia internacional de datos personales, incompatibles con el nuevo sistema estadounidense de control previo de pasajeros. En consecuencia, las aerolíneas y sus ejecutivos pueden ser sancionados con multas millonarias por las agencias nacionales de protección de datos.

"Las compañías somos meros sufridores", afirma el presidente de Iberia, Fernando Conte, que reconoce que a la espera de un eventual acuerdo que resuelva la situación creada por la sentencia "nosotros tenemos que cumplir con las autoridades americanas". En la misma línea se expresan el resto de presidentes de grandes compañías europeas.

Durante el verano, el tráfico trasatlántico no se vio afectado debido a que el Tribunal concedió una prórroga hasta el 30 de septiembre para que Bruselas y Washington redactasen un nuevo acuerdo que respete las normas europeas de confidencialidad y disponga de una sólida base jurídica.

Por su parte, la Comisión Europea, enfrentada con el Tribunal y el Parlamento por este asunto, persiste en su voluntad de transferir este tipo de in-

Estados Unidos obliga al envío de los datos de reserva de los pasajeros 15 minutos antes de la salida del vuelo



formación a pesar de los recelos europeos sobre los reiterados fallos de la inteligencia estadounidense. A fin de evitar nuevos varapalos judiciales, la Comisión ya anunció el inmediato inicio de las gestiones y negociaciones oportunas para subsanar el problema antes del 30 de septiembre. Bruselas tendrá que recibir un mandato del Consejo para formular una propuesta con una base legal correcta. Los 25 deberán aprobar la propuesta, a ser posible tras haberla negociado con la Eurocámara para evitar un nuevo recurso. Y todo ello en paralelo a la necesaria negociación con Estados Unidos para la firma de un nuevo acuerdo. Para Washington sería preferible redactar un nuevo acuerdo con la Unión Europea antes que iniciar contactos bilaterales con los países miembros. Por este motivo, las partes han descartado, en principio, la alternativa de que cada uno de los 25 países celebre acuerdos bilaterales de entrega de datos con EE UU.

Desde el Ejecutivo comunitario se muestran confiados en alcanzar una solución, aunque reconocen que el plazo es “muy corto”. También EE UU es optimista. “Tengo esperanzas de que lle-

garemos a una solución que mantendrá el flujo de datos y que hará posible que prosigan los vuelos”, declaró Stewart Baker, adjunto al responsable del Departamento de Seguridad Nacional.

Cronología de los hechos

El origen de esta situación se remonta al 11 de septiembre de 2001. En el marco de la lucha contra el terrorismo Washington exigió a las compañías aéreas que operan en su territorio la transferencia de información sobre todos los pasajeros que pretendieran entrar en el país.

Estas exigencias, que entraron en vigor el 5 de marzo de 2003, originaron suspicacia en la UE por atentar contra la normativa comunitaria y de los estados miembros en materia de protección de datos. Pero, ante el riesgo de que derivase en un conflicto político y comercial de grandes proporciones, la Comisión Europea decidió entablar contactos bilaterales. Inicialmente, la Comisión y las autoridades estadounidenses emitieron una declaración conjunta anunciando una serie de compromisos transitorios respecto al acceso a los PNR. Esta declaración no tenía efectos jurídicos, pero invitaba a las

agencias nacionales de protección de datos a no actuar contra las empresas que proporcionasen a las autoridades estadounidenses acceso a sus PNR.

Finalmente, el 14 de mayo de 2004 la Comisión concluyó que EE UU garantizaba la protección de los datos transferidos, y tres días después el Consejo Europeo aprobó la firma de un acuerdo bilateral sobre el traspaso de información. Este documento se rubricó en Washington el 28 de mayo y entró en vigor ese mismo día. El Parlamento Europeo reaccionó en contra y pidió al Tribunal de Justicia Europeo la anulación del acuerdo.

Control de inmigración ilegal

Este rifirrafe institucional no ha evitado que la UE haya sellado recientemente acuerdos similares con otros países como Canadá. Pero lo más paradójico es que los socios comunitarios preparan la implantación de medidas similares en territorio europeo contra la inmigración ilegal y los datos serán destruidos a las 24 horas frente a los 2 años y medio en EE UU.

A partir de septiembre, la UE exigirá que todas las aerolíneas entreguen una lista completa de los viajeros que se dispongan a trasladarse a territorio europeo antes de que finalice el embarque en los países de origen. El objetivo de esta práctica es que, antes del despegue del avión, la Policía de los estados miembros pueda comprobar si algún pasajero tiene antecedentes penales o prohibida la entrada en el país. Esta nueva normativa surge por iniciativa española, que ya la introdujo en la pasada reforma de la Ley de Extranjería, que entró en vigor en diciembre de 2003. De ahí que Iberia, Air Europa o Spanair ya la estén llevando a cabo, aunque de manera experimental.

Pero éste no es el único conflicto en el que se han visto envueltas las autoridades comunitarias y americanas con la aviación civil como telón de fondo. Hace un par de años, el Tribunal de la UE declaró ilegales los acuerdos bilaterales sobre 'cielo abierto' firmados entre Estados Unidos y todos los países de la UE salvo España, Reino Unido, Grecia e Irlanda. Y hace menos de un año, ambas partes denunciaron ante la Organización Mundial del Comercio la ilegalidad de las ayudas estatales que reciben Boeing y Airbus. ■

INMIGRACIÓN ILEGAL

La policía de los países europeos comprobará antes del embarque los datos de los pasajeros que vuelen a algún país de la UE.