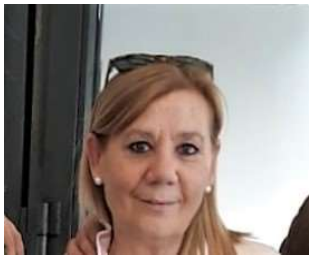
PRESENTACIÓN



Distinguidos miembros y amigos:

En estas fechas tan entrañables no podemos sino aprovechar estas primeras líneas del número 6 de NOTIDAE para desearos unas muy felices Navidades. Son sin duda días especiales en que todos intentamos vivir en familia, rodeados de los nuestros, pero en los que no puede faltar el recuerdo imborrable de los compañeros que nos dejaron en este año que pronto termina de 2019.

En el año que despedimos hemos celebrado el centenario del inicio del transporte aéreo comercial en España. El día 1 de septiembre de 1919 se inició la primera línea aérea a cargo de la compañía francesa *Lignes Aériennes Latécoère*, (Compañía Aérea Aeropostal, con la inauguración de la primera línea aérea aeropostal). Asimismo, otras compañías como Avianca y la holandesa KLM ha cumplido 100 años de servicio. Junto a ellas han estado conmemorando aniversario LATAM o Cubana de Aviación.

Recibiremos un nuevo año 2020 que esperamos con la gran ilusión de continuar con los programas que decidimos emprender para fortalecer el Instituto y que comienzan a dar sus frutos. Veremos la puesta en marcha del **Título universitario de posgrado Experto en Transporte aéreo y en Derecho aeronáutico y espacial**, del que más abajo os volvemos a dar detalle.

Sabéis que no sería posible el éxito en estas empresas sin vuestra colaboración y estamos convencidos de que los cursos, seminarios y conferencias que se celebrarán estarán fuertemente apoyados por todos y cada uno de vosotros. Aprovechamos para dar la más cálida bienvenida a los nuevos miembros de este Instituto que reseñamos en texto.

Termino estas breves líneas como empecé, deseándoos unas entrañables Navidades y nuestros mejores deseos para 2020 tanto en lo personal como en lo profesional.

María del Ángel Iglesias, Directora del Centro de Estudios

ACTIVIDADES DEL INSTITUTO

Título universitario de posgrado "Experto en Transporte aéreo y en Derecho aeronáutico y espacial".

Como ya os hemos anticipado, se ha lanzado el Título universitario de posgrado **Experto en Transporte aéreo y en Derecho aeronáutico y espacial**. La preparación del curso fue aprobada por la Asamblea General del Instituto celebrada en Buenos Aires en 2018 y por el Consejo, el 25 de abril de 2019.

Su impartición se realizará en colaboración con la **Universidad a Distancia de Madrid (UDIMA)**; constará de 800 horas lectivas y 32 ETCS, y a su término UDIMA entregará un diploma acreditativo del título.

El programa del curso pretende cubrir todos los aspectos del Derecho aeronáutico y del espacio, ofreciendo al alumno una visión de conjunto sobre ambos.

Consideramos que se trata de una oferta única en España, y en gran parte de las universidades de Iberoamérica, y que se trata de una materia que requiere complementarse y actualizarse constantemente en un sector sujeto al cambio.

El curso de posgrado está dirigido a licenciados y graduados de todos los países de Iberoamérica, así como a los profesionales del sector que requieran de una mayor especialización o precisen obtener una visión de conjunto que les permita relacionar el Derecho aeronáutico y del espacio con las instituciones y categorías básicas del derecho privado y público, con el derecho internacional y europeo, y con los ordenamientos estatales.

El curso, que dará inicio en el mes de febrero, se oferta a los miembros del Instituto con un descuento del 10% del importe, pudiéndose realizar el pago mediante transferencia bancaria, o mediante la pasarela de pago de PayPal que tenemos en la web, bien en un solo pago, al contado, o bien en dos plazos: 50% antes del 1 de febrero, y el 50% restante sesenta días después del comienzo del curso.

Aunque esta información ya os ha sido enviada, sería de gran ayuda que pudierais difundirla al círculo de vuestros amigos y colegas del sector**.**

ACTIVIDADES DE NUESTROS ASOCIADOS

1. Desde el 9 de abril de 2019 se está desarrollando una nueva edición del **Programa de Actualización en Derecho Marítimo y Aeronáutico (PADMA)**.

El curso, que se ofrece en el posgrado de la **Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires-UBA**, tiene una duración de 130 horas efectivas de clase y se extenderá hasta el 10 de diciembre.

El Programa fue ideado por la Prof. María Cecilia Gómez Masía, implementado por Eduardo Cosentino y organizado por Griselda Capaldo a partir del año 2003.

Desde entonces se ofreció cada año con singular éxito en cuanto al número de inscriptos. A partir de 2011 comenzó a ser dictado bienalmente. Desde 2016 son sus directores Griselda Capaldo, Vicepresidenta del Instituto, Horacio Knobel y Diego Chami.

Dado que dos de sus directores son doctores en derecho, el curso también es válido para la carrera de doctorado.

La Facultad de Derecho de la UBA ocupa actualmente el puesto 50 en el ranking global QS, que evalúa más de 1200 casas de altos estudios en 78 países

2. El pasado día 3 de octubre, María del Ángel Iglesias, pronunció en la Universidad de La Coruña (España) en el marco de unas **Jornadas sobre Seguridad Nacional**, la conferencia *Seguridad nacional, derechos fundamentales y la Directiva (UE) 2016/681 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativa a la utilización de datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) para la prevención, detección, investigación y enjuiciamiento de los delitos de terrorismo y de la delincuencia grave*. En la sección "Reflexiones" la autora realiza un breve resumen sobre la misma.

PRÓXIMAS JORNADAS

Tenemos el placer de informaros de la celebración de las próximas Jornadas de nuestro Instituto en **Madrid del 12 al 15 de mayo de 2020**. Próximamente os enviaremos más detalles al respecto.

NUEVAS PUBLICACIONES

El próximo mes de enero se publicará en formato pdf el libro que recoge los trabajos de los ganadores del segundo y el tercer Premio Luis Tapia Salinas:

Reflexiones acerca de la aviación y el medioambiente en el contexto de la evolución jurisprudencial, de María del Luján Flores y Carlos Sapriza.

Obligaciones y derechos del comandante de aeronaves en el marco del contrato laboral. Derecho comparado colombo-argentino, de Julio César Rumbo Ustáriz.

NUEVAS INCORPORACIONES

Damos nuestra más cálida bienvenida a los nuevos miembros del Instituto: D. José María Barceló Meseguer (España), D. Alfonso Delgado Bonal (España), COPA AIRLINES (Panamá) y D. Jordi Sandalinas Baró (España).

Todos ellos se incorporan con muchas ganas de colaborar activamente en todas las actividades que el Instituto está promoviendo.

INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONAUTICO Y DEL ESPACIO Y DE LA AVIACION COMERCIAL
Organismo Consultivo de las Naciones Unidas (O.N.U.)

OTROS

Os informamos de que el Instituto ha creado un **perfil en LinkedIn**, que en menos de un mes ya tiene más de 550 seguidores. Os animamos a conectaros, porque va a ser un nuevo canal de comunicación para compartir eventos y noticias y para ampliar la red de contactos de todos nosotros con muchos más profesionales expertos o interesados en el sector del Derecho aeronáutico y espacial.

Por otra parte, os indicamos el nuevo teléfono de la Secretaría del Instituto: +34 91 067 56 59

NOVEDADES LEGISLATIVAS y JURISPRUDENCIALES

1. Con fecha 17 de mayo de 2019, el Tribunal Supremo español, dictó sentencia en el asunto 3439/2016. Trae origen en autos de juicio ordinario 729/2013 del Juzgado de lo Mercantil 8 de Barcelona, sobre indemnización por fallecimiento acaecido en un accidente aéreo (Spanair). La aseguradora Mapfre había presentado este Recurso que el TS resuelve realizando, entre otras las siguientes consideraciones: "1.- La responsabilidad civil de la compañía Spanair por el fallecimiento y las lesiones sufridas por los pasajeros del vuelo siniestrado, cubierta por el seguro concertado con Mapfre, estaba regulada por el Convenio de Montreal de 28 de mayo de 1999, para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (en adelante, CM) y por el Reglamento (CE) 2027/1997 del Consejo de 9 de octubre de 1997, relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje. El Reglamento (CE) nº 2027/1997, tras la modificación operada por el Reglamento (CE) nº 889/2002, hace extensiva la aplicación de las disposiciones del Convenio de Montreal "al transporte aéreo en el interior de un Estado miembro" (art. 1) y a la regulación de la responsabilidad de las compañías aéreas comunitarias en relación con el transporte de pasajeros y su equipaje (art. 3.1). (…) la Ley de Navegación Aérea, cuya infracción se denuncia al formular el motivo del recurso, no era aplicable a la responsabilidad del transportista aéreo por los daños personales producidos a los pasajeros en un accidente de aviación. Esta ley solo regula actualmente el transporte aéreo de mercancías de carácter nacional. 3.- La responsabilidad del transportista por la muerte o las lesiones de los pasajeros está regulada en los arts. 17 y siguientes CM, que configuran un sistema que se ha denominado "de doble estrato". (...) el Convenio de Montreal no establece dos indemnizaciones distintas para un mismo daño. Lo que establece son regímenes distintos para el tramo de la indemnización inferior a los 100.000 DEG y para el que supere esa cifra. En el primer tramo se trata de una responsabilidad que ha venido en llamarse "cuasi objetiva", pues la única causa de exoneración del transportista aéreo es que el daño haya sido causado por la propia víctima, y en el segundo tramo es una responsabilidad que ha sido denominada como "subjetiva objetivizada", pues solo puede exonerarse si prueba que el daño no se debió a una conducta negligente o indebida del transportista, sus dependientes o agentes o que se debió únicamente a la conducta indebida de un tercero.

La sentencia se encuentra disponible en http://www.poderjudicial.es/search/contenidos.action?action=contentpdf&databasematch=TS&reference=8767492&statsQueryId=121199870&calledfrom=searchresults&links=varsovia&optimize=20190522&publicinterface=true.

2. Con fecha 21 de noviembre de 2019, el Juzgado de lo Mercantil número 13 de Madrid, ha fallado en contra de la práctica de la aerolínea Ryanair de cobrar por equipaje de mano, desde que el primero del mismo mes, implantara la política de cobro permitiéndose únicamente bolsos de mano o pequeñas mochilas. Ello a pesar de que el Tribunal de Justicia

de la Unión Europea ya había fallado con anterioridad que "estima como elemento indispensable del transporte aéreo por lo que la compañía viene obligada a transportarlo sin poder exigir ningún tipo de suplemento o sobrecoste sobre el precio del billete al pasajero".

3. Igualmente, con fecha 21 de noviembre el Tribunal de Justicia (Sala Cuarta) ha dictado sentencia pronunciándose en el asunto C-379/18 (ECLI:EU:C:2019:1000) que trae como origen la cuestión prejudicial planteada en el asunto *Deutsche Lufthansa AG vs Land Berlin*. La duda elevada gira en torno a la aplicación de la Directiva 2009/12/CE, en particular la interpretación de los artículos 3 y 6, artículo 11, apartados 1 y 7. Así vierte doctrina sobre tasas aeroportuarias, tutela de los derechos de los usuarios de los aeropuertos, posibilidad de que la entidad gestora del aeropuerto pacte tasas inferiores a las aprobadas por la autoridad de supervisión independiente, vías de recurso de los usuarios de los aeropuertos e impugnación incidental ante un órgano jurisdiccional civil que resuelve en equidad. Reproducimos el fallo:

"1) La Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2009, relativa a las tasas aeroportuarias, y, en particular, su artículo 3, su artículo 6, apartado 5, letra a), y su artículo 11, apartados 1 y 7, debe interpretarse en el sentido de que se opone a una disposición nacional que permite a una entidad gestora de aeropuerto determinar con un usuario del aeropuerto tasas aeroportuarias diferentes a las establecidas por dicha entidad y aprobadas por la autoridad de supervisión independiente, en el sentido de dicha Directiva.

2) La Directiva 2009/12 debe interpretarse en el sentido de que se opone a una interpretación del Derecho nacional conforme a la cual un usuario de aeropuerto no puede impugnar directamente la decisión que aprueba el sistema de tasas aeroportuarias de la autoridad de supervisión independiente, pero puede interponer un recurso contra la entidad gestora del aeropuerto ante un tribunal civil y alegar únicamente, en ese momento, que la tasa fijada en el sistema de tasas aeroportuarias que debe pagar ese usuario no se ajusta a la equidad".

La sentencia se encuentra disponible en http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=220810&pageIndex=0&doclang=es&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=6913618.

INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO Y DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL
Organismo Consultivo de las Naciones Unidas (O.N.U.)

INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO, DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL (Organismo Consultivo de la ONU)

REFLEXIONES

El sistema API (Directiva 2004) y los PNR (Directiva 2016): Privacidad de los datos de los pasajeros *versus* Seguridad

Por María del Ángel Iglesias

El dilema *privacidad vs seguridad* se ha venido planteando desde hace tiempo, y con fuerza desde los atentados del 11-S. A raíz de estos acontecimientos fueron implantándose medidas tendentes a combatir el terrorismo y con ello la seguridad nacional no sólo en los Estados Unidos sino en Europa y en concreto en la Unión Europea (UE). A la vez, la protección de la privacidad de los datos personales se ha tornado en una cuestión cada vez más relevante en el sistema jurídico de la UE y concretada actualmente en el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (de aplicación desde 2018). En el ámbito del transporte aéreo están vigentes la Directiva 2004/82/CE del Consejo (API) y la Directiva (UE) 2016/681 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativa a la utilización de datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) para la prevención, detección, investigación y enjuiciamiento de los delitos de terrorismo y de la delincuencia grave.

INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONAUTICO Y DEL ESPACIO Y DE LA AVIACION COMERCIAL

Encontramos así de un lado una normativa tendente a la protección del derecho fundamental a la privacidad y de otra la que atiende a proteger la seguridad nacional. Ambas pueden entrar en colisión y aquí es donde se produce la problemática jurídica: ¿cómo establecer el debido equilibrio?

A efectos de poner de manifiesto aquélla, interesa ahora señalar el sistema planteado por la Directiva (que denominamos "paralela") **sobre la obligación de los transportistas de comunicar los datos de las personas transportadas a las autoridades nacionales competentes de información anticipada sobre los pasajeros** (datos API, por sus siglas en inglés «advance passenger information»), basado en su transmisión a tales autoridades (cada estado ha de comunicar la competente) tras la entrada de las personas en el territorio de la Unión persiguiendo un objetivo concreto y bien determinado[1]. Se establece el deber de proceder a su borrado[2] "en un plazo de 24

[1] El primero de sus Considerandos dice: "Con objeto de luchar eficazmente contra la inmigración ilegal y de mejorar el control fronterizo, resulta esencial que todos los Estados miembros cuenten con un sistema que regule las obligaciones de los transportistas aéreos que traen pasajeros al territorio de los Estados miembros".

[2] Para esta función y se estableció la Unidad de Información del Pasajero, que en España es la Secretaria de Estado de Seguridad, conforme al art. 2 ap. m) del Real Decreto 952/2018, de 27 de julio, por el que se

horas desde su comunicación, a menos que los datos vayan a ser necesarios posteriormente para el ejercicio de las funciones legales de las autoridades encargadas de los controles de personas en las fronteras exteriores con arreglo a la legislación nacional y respetando las disposiciones sobre protección de datos[3]" (la Directiva menciona la derogada recientemente Directiva 95/46 por lo que debe entenderse corregida conforme al Reglamento de Protección de Datos, aplicable en su totalidad desde 2018).

Las API recogen una serie de datos como "número y tipo de documento de viaje utilizado, nacionalidad, nombre y apellidos, fecha de nacimiento, paso fronterizo de entrada en el territorio de los Estados miembros, código de transporte, hora de salida y de llegada del transporte, número total de personas transportadas en ese medio y lugar inicial de embarque[4]". Hasta aquí nada hay que resaltar y parece dirigida al objetivo que se propone.

Ahora bien, estando en vigor esta norma, no se entiende bien que el nuevo acto legislativo (la Directiva PNR) establezca unos plazos de conservación diferentes: se guardan en una base de datos de la Unidad a la que tal tarea le esté encomienda durante un plazo de cinco años a partir de su transmisión a la UIP[5] del Estado miembro en cuyo territorio tenga su punto de aterrizaje u origen el vuelo.

Para proceder a diferenciar ambos tipos de datos (API y PNR) tomamos la aportación de Pérez Gil y Gaicitúa: "Los datos del PNR se utilizan principalmente como un instrumento para la prevención y represión de ilícitos terroristas y formas graves de delitos transnacionales, en cambio, los datos API se utilizan esencialmente para el control de identidad en los pasos fronterizos europeos y en el combate a la inmigración ilegal" "mediante la comunicación anticipada de los datos de las personas transportadas por parte de los transportistas a las autoridades competentes en cada Estado europeo"6.

INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO Y DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL
Organismo Consultivo de las Naciones Unidas (O.N.U.)

La información API viene recogida en el artículo 3 (Comunicación de datos) apartado 2 de la Directiva 2004/82/CE que en realidad son datos básicos que en nada -entendemos- colisionan con derechos fundamentales o refuerza la seguridad nacional, como antes hemos adelantado.

---

desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior, BOE» núm. 183, de 30 de julio de 2018. Referencia: BOE-A-2018-10755.

[3] Cfr. artículo 6 de la Directiva 2004/82/CE.

[4] Cfr. artículo 3.

[5] Se trata de la Unidad de Información sobre los Pasajeros («UIP») que será quien recoja los datos PNR de las compañías aéreas, almacenar y procesar esos datos y transferir dichos datos o el resultado de su tratamiento a las autoridades competentes e intercambie tanto los datos PNR como de los resultados de su tratamiento con las UIP de otros Estados miembros y con Europol.

[6] Informe sobre el PNR. La utilización de datos personales contenidos en el registro de nombres de pasajeros: ¿fines represivos o preventivos? *Working Papers 297. Institut de Ciències Politiques i Socials*, p. 4.

Sin embargo, algunos de los PNR que figuran en el Anexo I de la Directiva de 2016 son criticables. Por señalar algunos, la información sobre viajeros asiduos, "situación de vuelo del pasajero: confirmaciones, facturación, no comparecencia o pasajeros de última hora sin reserva, observaciones generales (incluida toda la información disponible sobre menores de 18 años no acompañados, como nombre y sexo del menor, edad, idiomas que habla, nombre, apellidos y dirección de contacto del acompañante en el aeropuerto de salida y vínculo con el menor, nombre, apellidos y dirección de contacto del acompañante en el aeropuerto de llegada y vínculo con el menor, agente en el lugar de salida y de llegada) datos del asiento, incluido el número, información relativa al equipaje o número de viajeros y otros nombres de viajeros que figuran en el PNR7" o todo el historial de cambios de los datos PNR indicados en los números 1 a 18.

Pero la Directiva de 2016 también contiene una lista de delitos graves (no los de terrorismo que figuran en el apartado 8) que se definen como los punibles con una pena privativa de libertad o un auto de internamiento de una duración máxima no inferior a tres años **con arreglo al derecho nacional de un Estado miembro**. Esta es una cuestión que igualmente llama la atención, habida cuenta de la disparidad de los ordenamientos jurídicos penales de los estados miembros de la Unión Europea. Señalaremos algunos y acudiendo a los diferentes cuerpos normativos, comprobaremos cómo pueden estar penados con menos de tres años, dada la diferente conceptuación jurídica y que en consecuencia pueden provocar conflictos entre autoridades de los estados UE:

"6. Corrupción, 7. fraude, incluido el que afecte a los intereses financieros de la Unión, 8. blanqueo del producto del delito y falsificación de moneda, con inclusión del euro, 9. delitos informáticos/ciberdelincuencia, 10. delitos contra el medio ambiente, incluido el tráfico ilícito de especies animales protegidas y de especies y variedades vegetales protegidas[8] 11. ayuda a la entrada y residencia ilegales, 13. tráfico ilícito de órganos y tejidos humanos, 16. tráfico ilícito de bienes culturales, incluidas las antigüedades y las obras de arte, 17. falsificación y violación de derechos de propiedad intelectual o industrial de mercancías, 18. falsificación de documentos administrativos y tráfico de documentos administrativos falsos, 19. tráfico ilícito de sustancias hormonales y otros factores de crecimiento, 20. tráfico ilícito de materiales radiactivos o sustancias nucleares, o 26. espionaje industrial[9]".

Por otra parte, por más que la Directiva 2016 haga énfasis en que su aplicación debe garantizar el pleno respeto de los derechos fundamentales y el derecho a la intimidad, es bien sabido que las aerolíneas piden al cliente "observación de determinada dieta alimenticia" (puede serlo por enfermedad, pero también por razón de creencias) o la mencionada sobre los datos relativos a los idiomas que habla un menor. Ello, puede conducirnos a que la línea de separación sea demasiado difícil de establecer.

[7] Cfr. Anexo I.
[8] Cuestión no penada en todos los ordenamientos jurídicos.
[9] Cfr. Anexo I.

Otro problema es el derivado de la necesaria (pero compleja aquí) cooperación internacional. Estando la norma dirigida a vuelos exteriores[10] se ha de poner especial cuidado en las transferencias efectuadas a terceros estados que pueden no gozar de garantías idóneas y adecuadas o de igual estándar de protección que las habidas en la UE. De hecho, el Acuerdo con Canadá fue objeto de examen por parte del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Dictamen 1/15) que estableció la exigencia de determinación "con claridad y precisión [de] los datos del registro de nombres de los pasajeros que han de transferirse desde la Unión Europea a Canadá[11]" junto a lo que se debería "establecer que las bases de datos utilizadas se limiten a las utilizadas por Canadá en relación con la lucha contra el terrorismo y con los delitos graves de carácter transnacional[12]" y en fin otra serie de requisitos directamente dirigidos a la protección de la privacidad de las personas de tal forma que al especificarlos va marcando el modelo a seguir en los acuerdos de este tipo que concilien seguridad y privacidad. El Acuerdo con Estados Unidos tampoco fue fácil: según Whitman, "el derecho europeo a la privacidad, al estar basado en la dignidad personal, se centra en la protección de derechos como la imagen, el nombre, la reputación y la autodeterminación informativa de la persona". ¿libertad vs dignidad, nos preguntamos? Whitman identificó a los medios de comunicación como el principal enemigo del derecho a la privacidad en la concepción continental europea. Por el contrario, Estados Unidos, según el mismo autor, está mucho más orientado hacia los valores de la libertad, y así, en esencia, el núcleo conceptual del derecho estadounidense a la privacidad yace en el derecho a aquélla frente a las intrusiones por parte del Estado, "especialmente en el propio hogar". Tales afirmaciones merecen de nuestra parte la adición de un buen número de puntos sucesivos en cuanto a que el concepto americano de privacidad yazca en la libertad.

INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONAUTICO Y DEL ESPACIO Y DE LA AVIACION COMERCIAL

Otro punto sobre la norma PNR, a la vista de la gran cantidad y diversidad, nos lleva a plantearnos el porqué de que tanto dato se extraiga, recolecte y transmita y es que, en efecto, una vez comprado un billete de avión, se colectan y se centralizan en bases de datos. La respuesta es un tanto complicada.

Al respecto nos parece interesante el trabajo de Korff (2015, 8) en el que afirma que, a su entender, la única razón por la que las autoridades -primero en los EE.UU., pero ahora también en la UE, y en Rusia, México, los Emiratos Árabes Unidos, Corea del Sur, Brasil, Japón, Argentina y Arabia Saudí- querrían un acceso completo y masivo a todos los registros PNR, para todos los viajeros, es porque quieren utilizar los datos adicionales para el *data mining* y la "elaboración de perfiles", …a fin de poder "identificar" a los "posibles" o "probables" o incluso a los "potenciales" delincuentes, especialmente a los "posibles", "probables" o "potenciales" terroristas, lo que se está extendiendo

[10] Art. 1 a): a) la transferencia por las compañías aéreas de datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) de vuelos exteriores de la UE; Ello sin perjuicio de que su aplicación se haga extensible a los interiores.
[11] Punto 3 a) del fallo.
[12] Punto 3 b) del fallo.

inevitablemente ahora a "extremistas" aún menos definidos (y en algunos de los países que acaban de mencionar es probable que se extienda a todo tipo de disidentes). En otras palabras, las solicitudes de datos del PNR forman parte de otras más amplias de recogida, retención y análisis de datos en masa sin sospechas: de las comunicaciones electrónicas datos, datos de transacciones financieras, y ahora los datos de los viajeros y, especialmente, la vinculación y combinación de esos datos". "los datos de los pasajeros están "minados" y vinculados entre sí."

Y advierte que la identificación automatizada de terroristas a través de la minería de datos (o de cualquier otra forma metodología conocida) ni es ni factible como objetivo ni deseable como objetivo de desarrollo tecnológico. Lo que es de todos conocido es que ese cruce de datos puede conducir a la elaboración de perfiles que pueden resultar falsos, cuestión que como afirma el autor se encuentra prohibido por las leyes de protección de datos europeas[13].

La cuestión alcanza, en nuestra opinión, cariz ético: ¿quién maneja o puede tener acceso a estos datos? ¿cuántos Snowden podemos encontrar? ¿son absolutamente fiables los programas (y quienes proveen los datos necesarios)?

La preocupación por el adecuado uso de los datos, como no podía ser de otra forma, se ha de tratar en el seno de la OACI. En el *Working Paper Passenger Name Record (PNR) Data*, la organización puso sobre la mesa la cuestión del creciente número de estados que requieren PNR pero sin seguir el Anexo 9 ni las especificaciones específicas acordadas internacionalmente contenidas en el documento 9944: *Guidelines on PNR Data*.

INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONAUTICO Y DEL ESPACIO Y DE LA AVIACION COMERCIAL

A fin de colaborar con la OACI, el 13 de septiembre pasado, se presentó el documento COM (2019) 416 final, Propuesta de DECISIÓN DEL CONSEJO sobre la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, ante el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, en relación con la revisión del capítulo 9 del anexo 9 («Facilitación») del Convenio sobre Aviación Civil Internacional en lo que respecta a las normas y los métodos recomendados sobre los datos del registro de nombres de los pasajeros. Siguiendo la Resolución 2396 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, el Consejo de la UE aprobó "aprobó el 18 de julio de 2019 un documento informativo sobre las normas y los principios aplicables a la recogida, el uso y el tratamiento de los datos del registro del nombre de los pasajeros (PNR), con miras a su presentación en la cuadragésima sesión de la Asamblea de la OACI. Ese documento ha sido enviado a la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) con fines consultivos.

[13] Vid. pág. 5

Y, en fin, tomando literalmente las palabras del profesor Fernández Rodríguez[14], dejamos la cuestión planteada: "Seguridad y Libertad ¿un equilibrio imposible?".

NOTIDAE, Dirección: María del Ángel Iglesias Vázquez

INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONAUTICO Y DEL ESPACIO
Y DE LA AVIACION COMERCIAL
Organismo Consultivo de las Naciones Unidas (O.N.U.)

[14] Fernández Rodríguez, Jose Julio, director del Centro de Estudios de Seguridad y profesor titular de la Universidad de Santiago de Compostela.