

Vigilância massiva de passageiros aéreos

Brevíssimas notas sobre a proteção da privacidade e dos dados pessoais à luz do direito da União Europeia

Manuel Aires Magriço

Magistrado do Ministério Público

SUMÁRIO: I. INTRODUÇÃO. II. A ANÁLISE DE PERFIS DE PASSAGEIROS AÉREOS NOS EUA. 1. O desvio de aviões nos EUA a partir de 1960. 2. O *Computer Assisted Passenger Screening I*. 3. O *Computer Assisted Passenger Screening II*. 4. O sistema *Secure Flight*. III. A APROXIMAÇÃO DA UE AOS EUA NA JUSTIFICAÇÃO DE UTILIZAÇÃO DE DADOS PNR. IV. A DIRETIVA (UE) 2016/681 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA RELATIVA À UTILIZAÇÃO DE DADOS PNR. V. CONCLUSÃO.

I. INTRODUÇÃO

A Diretiva (UE) 2016/681 do Parlamento Europeu e do Conselho da União Europeia (UE), de 27 de abril de 2016, veio estabelecer as normas jurídicas relativas à transferência dos dados dos registos de identificação dos passageiros (PNR)^[1], pelas transportadoras aéreas, relativos a voos extra-UE e intra-UE, programados para partir, aterrar ou fazer escala em território nacional dos Estados-Membros da UE.

[1] Os dados (pessoais) tratados ao abrigo da referida Directiva são os seguintes: a) código de identificação do registo PNR; b) data da reserva/emissão do bilhete; c) data(s) da viagem prevista; d) nome(s); e) endereço e informações de contacto (número

de telefone, endereço de correio eletrónico); f) todas as informações sobre as modalidades de pagamento, incluindo o endereço de faturação; g) itinerário completo para o PNR em causa; h) informação de passageiro frequente; i) agência/agente de viagens;

j) situação do passageiro, incluindo confirmações, situação do registo, não comparência ou passageiro de última hora sem reserva; k) informação do PNR separada/dividida; l) observações gerais, designadamente todas as informações disponíveis sobre meno-

A referida Diretiva regula, ainda, o intercâmbio desses dados entre os Estados-Membros da UE, para efeitos de prevenção, deteção, investigação e repressão das infrações terroristas e da criminalidade grave, incluindo os dados API^[2].

A aprovação deste regime na UE não esteve isenta de dificuldades, atravessou um longo período de reflexões, de avanços e de recuos na posição dos Estados-Membros e dos órgãos da UE em relação à valia e utilidade na utilização deste tipo de informação para a prevenção, deteção, investigação e repressão do terrorismo e da criminalidade grave.

O que é certo é que, com os ataques terroristas de 11 de setembro de 2001 em solo norte-americano, Michael Chertoff, Secretário de Segurança Interna dos Estados Unidos da América (EUA), observou, num artigo no *Washington Post*, em 2006, que: «Se aprendemos alguma coisa com o 11 de setembro de 2001, é que precisamos ser melhores a ligar os pontos de informação relacionadas com o terrorismo».

res não acompanhados com idade inferior a 18 anos, como nome e sexo do menor, idade, línguas faladas, nome e contactos da pessoa que o acompanha no momento da partida e sua relação com o menor, nome e contactos da pessoa que o acompanha no momento da chegada e sua relação com o menor, agente presente na partida e na chegada; m) informações sobre a emissão dos bilhetes, incluindo número dos bilhetes, data de emissão, bilhetes só de ida, dados ATFQ (*Automatic Ticket Fare Quote*); n) número do lugar e outras informações relativas ao lugar; o) informações sobre a partilha de código; p) todas as informações relativas às bagagens; q) número e outros nomes de passageiros que figuram no PNR; r) todas as informações prévias sobre os passageiros (dados API) que

tenham sido recolhidas, incluindo, tipo e número de documentos, país de emissão e termo de validade dos documentos, nacionalidade, nomes e apelidos, sexo, data de nascimento, companhia aérea, número de voo, data de partida, data de chegada, aeroporto de partida, aeroporto de chegada, hora de partida e hora de chegada; e s) historial completo das modificações dos dados PNR enumerados nas alíneas anteriores.

[2] Os dados API — *advance passenger information* a que se refere a alínea r) da nota anterior estão regulados na Diretiva 2004/82/ do Conselho de 29 de abril de 2004, que regula a transmissão antecipada de dados referentes a informações prévias sobre passageiros pelas transportadoras aéreas às autori-

dades nacionais competentes, a fim de melhorar os controlos nas fronteiras e combater a imigração ilegal. Os dados (pessoais) tratados ao abrigo desta Diretiva são os seguintes: a) o número e o tipo do documento de viagem utilizado; b) a nacionalidade; c) o nome completo; d) a data de nascimento; e) o ponto de passagem da fronteira à entrada no território dos Estados-Membros; f) o código do transporte; g) a hora de partida e de chegada do transporte; h) o número total de passageiros incluídos nesse transporte; e i) o ponto inicial de embarque. A transmissão de dados API está prevista no artigo 42.º da Lei n.º 23/2007, de 4 de julho, que aprova o regime jurídico de entrada, permanência, saída e afastamento de estrangeiros do território nacional.

Na verdade, é notável constatar que nove dos 19 terroristas do 11 de setembro tenham sido identificados como riscos de ameaça pelo sistema de seleção de passageiros mas que, apesar dessa circunstância, lograram obter autorização para embarcar nos aviões. O contra-terrorismo na aviação e as medidas de segurança empregues até ao ataque terrorista de 11 de setembro nos EUA foram criticadas por serem ineficientes, uma vez que se concentravam em objetos, em vez de pessoas. Após aquela trágica ocorrência, as autoridades policiais foram impelidas a atuar de forma proativa. Onde antes era difícil justificar o controlo massivo de passageiros aéreos tornou-se, pois, uma necessidade imperiosa face à ameaça terrorista. Espera-se agora, além do mais, que as autoridades policiais se concentrem nas pessoas, pois a prevenção e a deteção de ataques terroristas, no âmbito do transporte aéreo, não passa, no presente, apenas por fiscalizar a bagagem dos passageiros, mas também por escrutinar os próprios passageiros.

Começaremos, assim, por fazer um breve enquadramento histórico sobre a origem do controlo de passageiros nos EUA, o qual, a partir de certo momento, consistiu no cruzamento da informação constante de bases de dados comerciais das companhias aéreas com informação constante de bases de dados de informação criminal. Na realidade, com o objetivo de detetar pessoas que pudessem estar envolvidas com o terrorismo, criaram-se critérios de seleção de passageiros para fiscalização por parte das autoridades de controlo dos aeroportos, com base em características de pessoas fornecidas pela *intelligence* policial e dos serviços secretos. Tratava-se de tentar construir perfis de passageiros, com o sentido de procurar identificar suspeitos conhecidos de estarem envolvidos com o terrorismo ou com o seu financiamento, procurando-se, do mesmo jeito, identificar outras pessoas, cujo envolvimento em atos criminosos da mesma natureza era desconhecido das autoridades de repressão dos Estados.