

Privacidade, Proteção de dados e Coronavírus (Covid-19)

O Caso do Transporte Aéreo Internacional

Resiliência, certamente uma das palavras chaves destes últimos meses, e a que mais bem descreve o transporte aéreo. Apesar de ser o mais seguro dos meios de transporte, cada acidente é uma tragédia, que justifica medidas de segurança inéditas. Dos mediáticos episódios de *hijacking* do final dos anos sessenta, que fizeram da segurança a primeira preocupação da Organização da Aviação Civil Internacional-OACI, aos atentados do início dos anos 2000, que levaram aos sistemas atuais de troca de dados de passageiros entre companhias aéreas e autoridades públicas e ao uso cada vez maior de novas tecnologias, viajar não é mais a mesma experiência. A crise atual decorrente da pandemia de Covid-19 não será diferente, com a necessidade de garantir a saúde dos passageiros e, além de tudo, evitar que aeronaves se transformem em vetores de contaminação e disseminação global do vírus. Porém, desta vez, ao passo de terem à disposição tecnologias mais avançadas, companhias aéreas e autoridades públicas devem também lidar com regras mais exigentes. É o caso da regulamentação sobre proteção de dados pessoais, em primeira linha o Regulamento geral de proteção de dados na União Europeia (RGPD) e a Lei geral de Proteção de dados no Brasil (LGPD). Passageiros, depois de meses de isolamento sem poder viajar a trabalho, a passeio, ou para visitar familiares, serão dispostos a compartilhar mais dados pessoais, até mesmo dados sensíveis como de saúde. Porém, isso não pode ser feito sem garantias e, sobretudo, sem transparência. No entanto, apesar de uma consciência maior da sociedade sobre esse tema, poucos passageiros têm a exata medida dos tratamentos de dados pessoais envolvidos numa viagem aérea.

Empresas aéreas – e o setor aéreo como um todo, incluindo autoridades públicas – são consumidoras ávidas de dados pessoais, da reserva à aterrissagem no local de destino, passando pelo check-in, a experiência nos aeroportos, o controle migratório e os serviços a bordo. O tratamento desses dados pessoais tem diversas finalidades (como segurança ou marketing) e bases legais (como obrigação legal, interesse legítimo, ou consentimento). Em termos de segurança, há dois sistemas de tratamento de dados pessoais de passageiros e tripulação reconhecidos internacionalmente: o *Advanced Passenger Information* – API e o *Passenger Name Record* – PNR, regulados no Brasil pela Resolução ANAC nº 255/2012. Esse normativo relaciona os dados que as companhias aéreas brasileiras e estrangeiras devem coletar em voos internacionais com destino, origem, escala ou conexão em território brasileiro, e estabelece os

prazos e meios de compartilhamento com as autoridades públicas. O API reúne dados coletados pelas companhias aéreas em nome das autoridades, para fins de controle de fronteira e migração; são, em maioria, os dados do passaporte legíveis por máquina, dados de residência e dados sobre a viagem. O PNR, mais amplo, reúne os dados coletados pelas companhias no seu sistema de reservas (incluindo dados da reserva, da compra, do itinerário, ou ainda das bagagens) para suas necessidades próprias, mas de compartilhamento compulsório. A falha no envio desses dados sujeita as empresas à penalidades.

Se estes sistemas estão fora do escopo da LGPD,¹ a coleta de dados pessoais e o seu compartilhamento no âmbito do combate à pandemia de Covid-19 deverá estar em conformidade com esta lei. Em particular, o tratamento de dados pessoais tem de respeitar os princípios de adequação, necessidade, transparência e segurança, devendo os passageiros ter uma informação clara e completa sobre os tratamentos realizados.²

A OACI publicou um guia, em maio passado, “*Take-off: Guidance for Air Travel through the COVID-19 Public Health Crisis*”,³ que detalha medidas para mitigação dos riscos ligados ao Covid-19, a partir de cinco fases de risco. Várias dessas medidas envolvem novas tecnologias e tratamento de dados pessoais, inclusive sensíveis (como *health screening* e autodeclarações eletrônicas). Entre elas, uma é particularmente polêmica: o *contact tracing*. Nos termos do documento da OACI:

Rastreamento de Contato: Métodos para a coleta de informações de contato de passageiros e funcionários devem ser explorados, incluindo aplicativos Internet, para apoiar as autoridades de saúde pública no rastreamento de contatos. Informações de contato atualizadas devem ser solicitadas como parte da autodeclaração de saúde e a interação entre passageiros e governos deve ser feita diretamente através de portais governamentais. Isso deve estar de acordo com as regras aplicáveis de proteção de privacidade de dados.⁴ (Destaque adicionado)

No aeroporto, a solução preconizada se aproxima de filmes como *Gataca* e *Minority Report*:

Sempre que possível, aeroporto e partes interessadas deveriam usar processos e tecnologia sem contato, incluindo biometria sem contato, como reconhecimento facial ou da íris. Esses processos de identificação digital podem ser aplicados a despacho de malas em autoatendimento, acesso a várias filas, portões de embarque e comércios e *duty free*. Isso

¹ LGPD, art. 4º: “*Esta Lei não se aplica ao tratamento de dados pessoais: [...] III - realizado para fins exclusivos de: a) segurança pública; b) defesa nacional; c) segurança do Estado*”.

² LGPD, art. 6º, II, III, VI e VII.

³ OACI. Council Aviation Recovery Task Force – CART. *Take-off: Guidance for Air Travel through the COVID-19 Public Health Crisis*. Montreal, Canadá, 27.05.2020. Disponível: https://www.icao.int/covid/cart/Documents/CART_Report_Take-Off_Document.pdf. Acessado em 26.07.2020.

⁴ *Ibid.*, p. A-2 (tradução livre).

eliminará ou reduzirá substancialmente a necessidade de contato com documentos de viagem entre funcionários e passageiros. Também pode acelerar vários processos, resultando em maior proteção à saúde, filas reduzidas e outras eficiências do processo.⁵

As mesmas tecnologias de identificação digital por biometria, controle automatizado e *eGates* são recomendadas no desembarque, para procedimentos de imigração e controle de fronteiras, além de uso de aplicações móveis (*QR codes*, entre outras), para menos contato humano.

Todas essas medidas são formas legítimas de retomar viagens aéreas internacionais, olhando às necessidades de saúde pública. Contudo, todas envolvem tratamento de dados pessoais, inclusive sensíveis, e o seu eventual compartilhamento com autoridades públicas nacionais e estrangeiras, até mediante transferências internacionais de dados.

Neste contexto, os tratamentos de dados pessoais submetidos à lei brasileira estão num certo limbo, entre as reviravoltas sobre a efetiva entrada em vigor da LGPD e a autoridade nacional que pena a sair do papel. Passageiros, como titulares, poderão sentir-se fragilizados, e companhias aéreas, como controladoras, inseguras sobre regras e padrões a seguir. A solução mais intuitiva para estas será, como sempre, seguir o RGPD e eventuais diretrizes do *European Data Protection Board-EDPB*. Outra saída talvez seria uma regulamentação setorial, pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, assumindo assim temporariamente o papel da ANPD para enquadrar o tratamento de dados pessoais de passageiros no âmbito do combate à pandemia de Covid-19.

A aplicação da LGPD e a garantia à privacidade não são monopólio da ANPD; a própria lei prevê que compete à Autoridade Nacional “*articular-se com as autoridades reguladoras públicas para exercer suas competências em setores específicos de atividades econômicas e governamentais sujeitas à regulação*”.⁶ Contudo, achar o justo equilíbrio entre direito à privacidade e imperativos de saúde pública é uma equação difícil de resolver, ainda mais para uma agência reguladora que não é especializada no tema de proteção de dados pessoais, e sem qualquer diretriz de aplicação da LGPD, o que justamente será o papel da ANPD.

Aos que acreditam que o contexto atual justifica uma prorrogação da *vacatio legis* e que a ANPD não é uma prioridade, os efeitos da pandemia de Covid-19 no transporte aéreo internacional são mais uma ilustração de que estão no caminho errado.

⁵ *Ibid.*, p. A-8 (tradução livre).

⁶ LGPD, art. 55-J, XXIII. A Lei prevê também a aplicação cumulativa de sanções administrativas em legislação específica (art. 52, §2).

Mickael Viglino

mickael.viglino@gmail.com

JG Assis de Almeida & Associados

Advogado com inscrições ativas na OAB/RJ e no *Barreau de Paris*, possui um Mestrado em direito empresarial pela Universidade Paris II-Panthéon-Assas (França) e uma especialização em proteção de dados e privacidade pela FGV Direito Rio.