



Bruselas, 27.11.2013
COM(2013) 844 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

sobre la revisión conjunta de la ejecución del Acuerdo entre la Unión Europea y los Estados Unidos de América sobre el tratamiento y la transferencia de datos del registro de nombres de los pasajeros al Departamento de Seguridad del Territorio Nacional de los Estados Unidos

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

sobre la revisión conjunta de la ejecución del Acuerdo entre la Unión Europea y los Estados Unidos de América sobre el tratamiento y la transferencia de datos del registro de nombres de los pasajeros al Departamento de Seguridad del Territorio Nacional de los Estados Unidos

El Acuerdo vigente entre los Estados Unidos de América y la Unión Europea sobre la utilización y la transferencia de los registros de nombres de los pasajeros al Departamento de Seguridad del Territorio Nacional de los Estados Unidos entró en vigor el 1 de julio de 2012.

El Acuerdo contempla la realización de una primera revisión conjunta un año después de su entrada en vigor y, en lo sucesivo, de forma periódica conforme a lo acordado. La revisión conjunta se llevó a cabo los días 8 y 9 de julio de 2013 en Washington. Se centraba esencialmente en la ejecución del Acuerdo, con especial énfasis en el método de transmisión de los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) así como en la transferencia ulterior de datos del PNR conforme a los artículos pertinentes del Acuerdo y de su considerando 18.

La revisión conjunta se basa en la metodología desarrollada por los equipos de la UE y los EE.UU. para la primera revisión conjunta del Acuerdo PNR de 2004, que se llevó a cabo en 2005. El primer componente de ese método consistió en el envío de un cuestionario al Departamento de Seguridad del Territorio Nacional (DHS) de los Estados Unidos por la Comisión Europea, de forma previa a la revisión conjunta. El DHS contestó por escrito al cuestionario antes de dicha revisión. El segundo componente consistió en una visita de campo del equipo de la UE a un centro de operaciones del DHS. El tercero fue una reunión entre representantes del DHS, el Departamento de Justicia y el Departamento de Estado de los EE.UU., el equipo de la UE y la Oficina de protección de la privacidad del DHS, en la que se discutieron los pormenores de la ejecución del Acuerdo.

Antes de la revisión conjunta, la Oficina de protección de la intimidad del DHS llevó a cabo una revisión interna de la ejecución del Acuerdo por parte del propio DHS con el fin de determinar si estaba actuando con arreglo a las normas y convenciones del Acuerdo con la UE.

El equipo de la UE concluyó que el DHS aplicaba el Acuerdo con arreglo a las condiciones en él fijadas. Por ejemplo, utiliza filtros efectivos para filtrar los datos sin nexo con EE.UU., así como los datos del PNR ajenos a las 19 categorías PNR descritas en el anexo del Acuerdo. Respeta las normas para enmascarar y suprimir los datos sensibles y ha declarado no haber accedido nunca a ese tipo de datos con fines operativos.

Además, el DHS cumple sus compromisos en relación con los derechos de los pasajeros, especialmente en lo que respecta al suministro de la información apropiada y a la aplicación del derecho de acceso a la información sin excepciones. No obstante, esta afirmación debe interpretarse a la luz de la cuarta recomendación indicada más adelante, referente a la necesidad de aumentar la transparencia en cuanto a los procedimientos de recurso de que disponen los pasajeros.

El DHS también se ajusta al Acuerdo en lo que respecta a la puesta en común de datos con otros organismos nacionales. La puesta en común se decide caso por caso, se registra y se efectúa sobre la base de compromisos por escrito. La puesta en común de datos con terceros

países también es objeto de una interpretación restrictiva conforme a lo dispuesto en el Acuerdo.

Como recomendación general, se aconseja prever otra revisión interna del Acuerdo por la Oficina de protección de la privacidad del DHS antes de la próxima revisión conjunta. Ambas partes sugieren que la próxima revisión conjunta se organice durante el primer semestre de 2015.

Se recomienda además finalizar lo antes posible y, en todo caso, no más tarde del 1 de julio de 2014, la transición al método «push» conforme requiere el artículo 15, apartado 4, del Acuerdo.

También se recomienda que los EE.UU. y la UE colaboren para fomentar el uso de las normas comunes de transmisión, particularmente la norma PNRGOV desarrollada por la IATA, las líneas aéreas y la Administración. A este propósito, sería muy útil que las discusiones celebradas en la IATA sobre la norma común «push» abocasen también a una norma común para las transmisiones «push» *ad hoc*.

A pesar de que el Acuerdo se está ejecutando correctamente, se requerirían ciertas mejoras. En primer lugar, en lo que respecta al inicio del periodo de seis meses que pone en marcha la despersonalización de los datos del PNR con arreglo al artículo 8, apartado 1, del Acuerdo. Actualmente, el cálculo de este periodo no se inicia hasta la última actualización de un PNR en el sistema de detección automática (SDA) del DHS que contiene el PNR, y no cuando el PNR se carga en el SDA. Se recomienda empezar a aplicar ese periodo de seis meses a partir del día en el que el PNR se carga en el SDA (la fecha de carga en el SDA), que es el primer día en el que los datos se almacenan en el SDA, en lugar de seguir la práctica actual, que demora la aplicación del periodo de seis meses (hasta la última actualización del PNR en el SDA).

En segundo lugar, conviene prestar especial atención a la utilización del método «pull» de forma *ad hoc*. Se recomienda que, junto a sus registros actuales, el DHS mantenga un historial más completo de los motivos por los que aplica el método «pull» de forma *ad hoc* en cada caso, lo que permitiría una mejor evaluación de la proporcionalidad y una auditoría más eficaz de su uso, que es una excepción a la regla.

En tercer lugar, se solicita al DHS que respete su compromiso de velar por la reciprocidad y comparta de forma proactiva los PNR individuales y la información analítica extraída de los datos del PNR con los Estados miembros de la UE y, cuando proceda, con Europol y Eurojust.

En cuarto lugar, se recomienda dotar de mayor transparencia a los procedimientos de recurso disponibles al amparo de la legislación de los EE.UU. Esa transparencia permitirá a los pasajeros que no sean ciudadanos o residentes legales en los EE.UU. impugnar las decisiones del DHS relativas a los datos PNR, especialmente cuando el uso de esos datos pueda contribuir a que se recomiende la denegación de embarque por las líneas aéreas.

Por último, el DHS ha aplicado medidas que rebasan los requisitos del Acuerdo. El DHS prevé que se efectúe una notificación a la Comisión Europea en un plazo de 48 horas desde el acceso a PNR sensibles. El DHS ha implantado un nuevo procedimiento para supervisar y revisar trimestralmente la aplicación del SDA y para examinar todos los supuestos, análisis y normas de viaje a fin de garantizar su carácter proporcionado y de minimizar su impacto en los derechos y las libertades civiles y la privacidad de los viajeros de buena fe y para evitar toda discriminación de los viajeros.

Sin menoscabo de lo dispuesto en el artículo 23, apartado 1, que contempla una evaluación conjunta del Acuerdo cuatro años después de su entrada en vigor, el análisis preliminar para determinar si el PNR es un medio útil en la lucha contra el terrorismo y otros delitos de naturaleza transnacional puso de manifiesto que el PNR brinda al DHS la posibilidad de llevar a cabo valoraciones de todos los pasajeros hasta 96 horas antes de la salida, tiempo suficiente para que el DHS compruebe los antecedentes de un pasajero antes de su llegada y prepare su respuesta. Este procedimiento ayuda además al DHS a decidir si un pasajero debe embarcar en un avión o no, y le permite llevar a cabo evaluaciones de riesgo mediante reglas de selectividad basadas en determinadas hipótesis para identificar a las personas de alto riesgo potencial desconocidas. Además, el PNR ofrece la posibilidad de establecer vínculos entre pasajeros e identificar a los delincuentes pertenecientes a una misma organización delictiva. Según el DHS, el PNR se usa también con resultados satisfactorios para determinar los patrones de actuación de los delincuentes durante los viajes, obteniendo por ejemplo información sobre las rutas que siguen.

El informe de la revisión conjunta que se adjunta a la presente Comunicación consta de tres capítulos. El capítulo 1 presenta una visión general del contexto del ejercicio, su finalidad y sus aspectos procedimentales. El capítulo 2 recoge los principales resultados de la revisión conjunta y los aspectos en los que debe profundizar el DHS. Este capítulo se complementa con el anexo A, que contiene el cuestionario y las respuestas del DHS al mismo. Por último, el capítulo 3 presenta las conclusiones generales del ejercicio. En el anexo B figura la composición de los equipos de la UE y los EE.UU que llevaron a cabo el ejercicio de revisión.