

Cesión de datos de pasajeros a la Dirección General de Aviación Civil. Informe 526/2006

La consulta plantea si resulta conforme a lo dispuesto en la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de datos de Carácter Personal, si “cauteladamente y antes de decidir sobre la suspensión del Certificado de Operador Aéreo (AOC)” de una determinada compañía aérea, “la Dirección General de Aviación Civil podría requerir a la compañía aérea para que le proporcionara los datos de que disponga para identificar y localizar a todos los pasajeros afectados por dicha suspensión”, teniendo en consideración que, según se indica en la consulta “dicha compañía aérea no acredita ante la Dirección General de Aviación Civil que puede cumplir las obligaciones que respecto de sus pasajeros le impone el Reglamento CE 261/2004”, por lo que la Dirección General de Aviación Civil, “ante el incumplimiento por la compañía aérea de su obligación de traslado, decide en ejecución subsidiaria cumplir dicha obligación respecto de los pasajeros afectados en mayor medida por el incumplimiento (ello al amparo del artículo 16 del citado Reglamento CE 261/2004)”.

Se plantea así la posible cesión al Ministerio de Fomento por parte de una compañía aérea de los datos referidos a los pasajeros que hubieran adquirido un billete para el transporte aéreo por dicha compañía en caso de que se suspendiese la autorización para la realización del transporte aéreo de pasajeros.

El objeto de la cesión parece ser el poder contactar con los pasajeros a fin de ofrecer a los mismos una solución a la situación generada por la cancelación del vuelo como consecuencia de la suspensión de la licencia.

La Orden de 12 marzo 1998, reproduciendo lo dispuesto en el artículo 5.1 a) del Reglamento (CEE) núm. 2407/1992, de 23 julio, dispone que “La empresa de transporte aéreo que solicita una licencia de explotación por primera vez deberá poder demostrar de forma razonablemente satisfactoria a juicio de las autoridades competentes del Estado miembro que conceda la licencia que (...) puede hacer frente en cualquier momento a las obligaciones que haya contraído o pueda contraer, determinadas con arreglo a criterios realistas, durante un período de veinticuatro meses desde el inicio de su explotación”.

Añade el artículo 11.2 de la Orden que “La Dirección General de Aviación Civil podrá evaluar en cualquier momento la situación económica de las compañías aéreas a las que haya concedido una licencia y,

particularmente, de aquellas en las que existan indicios claros de atravesar dificultades financieras". De este modo, "si la Dirección General de Aviación Civil apreciara fundadamente que la compañía no puede hacer frente, por un período de doce meses, a las obligaciones que haya contraído o pueda contraer, podrá dejar en suspenso la licencia o revocarla. Siempre que no existan riesgos para la seguridad, podrá, asimismo, conceder una licencia temporal en tanto la compañía aérea lleva a cabo una reorganización financiera, debidamente justificada".

La suspensión de la licencia llevará aparejada, lógicamente, la cesación de las operaciones previstas por parte de la compañía aérea, con la consiguiente cancelación de los vuelos que se encontrasen previstos.

La cancelación generará unas obligaciones para la compañía, previstas en el Reglamento 261/2004/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) 295/91.

En particular, el artículo 5 impone una serie de obligaciones al transportista, referidas esencialmente a los derechos de compensación o de transporte por el medio más rápido posible, detalladas en los artículos 8 y 9 del propio Reglamento.

A su vez, el artículo 15.1 dispone que "Las obligaciones para con los pasajeros establecidas en el presente Reglamento no podrán limitarse ni derogarse, especialmente por medio de la inclusión de una cláusula de inaplicación o una cláusula restrictiva en el contrato de transporte, añadiendo el artículo 15.2 que "Si, no obstante, dicha cláusula de inaplicación o cláusula restrictiva se aplica con respecto al pasajero, o si no se le informa debidamente acerca de sus derechos y por esa razón acepta una compensación inferior a la que dispone este Reglamento, el pasajero seguirá teniendo el derecho de emprender las acciones necesarias en los tribunales y organismos competentes para obtener una compensación adicional".

El artículo 16.1 del reglamento dispone, por su parte, que "Cada Estado miembro designará un organismo responsable del cumplimiento del presente Reglamento en lo que concierne a los vuelos procedentes de aeropuertos situados en su territorio y a los vuelos procedentes de un país tercero y con destino a dichos aeropuertos". Según el último inciso, "Los Estados miembros

notificarán a la Comisión el organismo que hayan designado con arreglo al presente apartado”.

Indica asimismo el artículo 16.1 que “Cuando proceda, este organismo adoptará las medidas necesarias para garantizar el respeto de los derechos de los pasajeros”.

Además, conforme al artículo 16.2, “Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 12, todo pasajero podrá reclamar ante cualquier organismo designado en el apartado 1, o ante cualquier otro organismo competente designado por un Estado miembro, por un supuesto incumplimiento del presente Reglamento en cualquier aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro o con respecto a cualquier vuelo desde un tercer país a un aeropuerto situado en ese territorio”.

El artículo 10 del Real Decreto 1476/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento, establece las competencias de la Dirección General de Aviación Civil. Entre otras, corresponde a dicha Dirección general “La representación del departamento ante los organismos nacionales e internacionales propios del ámbito de la aviación civil, y la participación internacional en asuntos relacionados con esta materia, sin perjuicio de las competencias de otros órganos superiores o directivos del Ministerio de Fomento y del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación” (apartado a), “La ordenación e inspección de las actividades comerciales del transporte y de los trabajos aéreos y la expedición de licencias y autorizaciones de explotación a las empresas correspondientes (...)” (apartado b) y “La información y asesoramiento al usuario y la atención de sus quejas en relación con la calidad de los servicios y el contrato del transporte aéreo y los aeropuertos” (apartado c).

De lo indicado en los apartados anteriormente citados parece desprenderse que la Dirección General de Aviación Civil es el organismo responsable del cumplimiento del Reglamento (CE) 261/2004. Si ello es así, ha de considerarse que dicha Dirección General es el órgano designado por el Estado Español a los efectos previstos en el artículo 16 del citado Reglamento, que en consecuencia podrá y deberá ejercer las competencias previstas en dicho precepto.

Teniendo en cuenta lo anterior, la comunicación de los datos referidos a los pasajeros cuyos vuelos hayan sido cancelados, reclamada de la compañía aérea en caso de que no pueda afrontar las obligaciones derivadas del reglamento 261/2004/CE, puede resultar necesaria para que por el Órgano

competente, la Dirección General de Aviación Civil, se garantice el mantenimiento y control de la relación jurídica existente entre el pasajero y la compañía de la que se derivan las obligaciones de indemnización o acomodación previstas en los artículos 8 y 9, en relación con el artículo 5 del Reglamento.

Por este motivo, la comunicación de los datos de los pasajeros a la Dirección General de Aviación Civil puede considerarse amparada por el artículo 11.2 c) de la Ley Orgánica 15/1999, a cuyo tenor será posible la cesión de los datos de carácter personal sin contar con el consentimiento del afectado “cuando el tratamiento responda a la libre y legítima aceptación de una relación jurídica cuyo desarrollo, cumplimiento y control implique necesariamente la conexión de dicho tratamiento con ficheros de terceros”. Ello se funda en el hecho de que el artículo 16.1 del Reglamento 261/2004/CE, que goza de los principios de primacía y efecto directo, dispone que “Cuando proceda, este organismo (en nuestro caso la Dirección General de Aviación Civil) adoptará las medidas necesarias para garantizar el respeto de los derechos de los pasajeros”.

En todo caso, debe recordarse que el artículo 4.1 de la Ley Orgánica 15/1999 dispone que “Los datos de carácter personal sólo se podrán recoger para su tratamiento, así como someterlos a dicho tratamiento, cuando sean adecuados, pertinentes y no excesivos en relación con el ámbito y las finalidades determinadas, explícitas y legítimas para las que se hayan obtenido”.

Añade el artículo 4.2 que “los datos de carácter personal objeto de tratamiento no podrán usarse para finalidades incompatibles con aquellas para las que los datos hubieran sido recogidos”, estableciendo específicamente el artículo 11.2 c) de la propia Ley en su inciso final que “En este caso la comunicación sólo será legítima en cuanto se limite a la finalidad que la justifique”.

Ello supone que la cesión debería limitarse a los datos que sean precisos para identificar al pasajero, en su caso, poder asumir las obligaciones a las que se refiere la consulta mediante la localización de aquél.

Del mismo modo, la Dirección General de Aviación Civil deberá limitar el uso de los datos a las finalidades de mantenimiento y control de la relación jurídica entre el pasajero y la compañía aérea; es decir, en términos de la propia consulta “cumplir las obligaciones que respecto de sus pasajeros le

impone (a la compañía) el Reglamento CE 261/2004”, sin emplear los datos para ninguna otra finalidad distinta.