

nio». Mas os outros três pontos têm gerado alguma polémica. Na sua alegação mais controversa, a NAV afirma que o *site* NavPT, «pelas informações transmitidas em tempo real, é suscetível de fazer perigar a segurança da aviação civil».

Para Ricardo Lopes, dizer que o NavPT «colocava a segurança da aviação em perigo é uma falsa questão e é ridículo que alguém possa pensar assim». De facto, existem *sites* similares em todo o mundo, alguns deles com o apoio das próprias entidades responsáveis pelo controlo de tráfego aéreo.

MAIS DIFÍCEIS de discutir são os dois pontos fundados em artigos do Código Penal. A NAV invoca o artigo 276.º (“Instrumentos de escuta telefónica”), que criminaliza a posse de «instrumento ou aparelhagem especificamente destinados [...] à violação de [...] telecomunicações». E cita ainda o artigo 194.º (“Violação de correspondência ou de telecomunicações”), que determina uma pena para «quem, sem consentimento, se intrometer no conteúdo de telecomunicações ou dele tomar conhecimento».

É preciso perceber como funciona

Projetos similares

casper.frontier.nl — Mapeia o tráfego sobre 11 cidades, incluindo Lisboa. Os ícones dos aviões, com as silhuetas do modelo e as cores da companhia, são vistos 15 minutos depois da sua passagem real. Quem paga uma quota mensal pode vê-los com 45 segundos de atraso.

localizatodo.com — Mapeia a Península Ibérica. Atualizado a cada 15 segundos, os ícones dos aviões movem-se aos saltos e não com a fluidez do Casper ou do antigo NavPT. Não revela o modelo do avião. Deteta e mapeia também embarcações.

radarvirtuel.com — Grande cobertura de toda a Europa, à exceção de Portugal, Espanha e França. Atualizado a cada 10 segundos. Permite aplicar filtros de modo a visualizar apenas voos com determinada origem ou de um modelo específico, por exemplo.

flightradar24.com — Cobertura um pouco pior. Dá menos informação sobre os voos. Atualizado a cada 30 segundos. Não dá o número de voo nem origem ou destino. Foi lançada uma aplicação para iPhone.

planefinder.net — Cobertura razoável na Europa Central. Atualizado a cada 10 segundos. Tem também uma aplicação para iPhone.

um *site* deste tipo. Os aviões modernos têm um *transponder* que transmite as suas coordenadas e a sua identificação. Os destinatários dessa comunicação são os serviços de controlo de tráfego e as aeronaves mais próximas. Mas ela é emitida em *broadcast* (em sinal aberto) e pode ser escutada por qualquer privado que tenha um recetor ADS-B (“radar virtual”). Os radares virtuais encontram-se à venda, tal como outros aparelhos recetores, como um rádio de banda do cidadão ou uma antena parabólica. O que o *software* deste *site* faz é cruzar a informação de um ou mais recetores com bases de dados que permitam, para cada avião, visualizar-se a companhia, o voo, o número de registo, uma foto, etc.

Há juristas que entendem que a interpretação destes dois artigos do Código Penal se pode estender, respetivamente, aos instrumentos de receção ADS-B e à utilização dessa aparelhagem. Foi esta a interpretação do Gabinete Jurídico da NAV. Outros juristas têm dúvidas, mas, no desconhecimento da matéria técnica em questão, preferem não se pronunciar. Eduardo Arraia não hesita: «Os artigos mencionados não se aplicam» e «as comunicações em causa não têm qualquer carácter privado».

E, no final, em que ficamos? Provavelmente como estamos. Ricardo Lopes continuará a desenvolver *software* para a empresa de localização de veículos por GPS onde trabalha. Eduardo Arraia continuará na empresa de manutenção de ascensores de que é diretor. Nem um nem outro têm projetos que possam usar de novo todo o potencial já construído. E, de qualquer modo, com o diferendo que tiveram em relação ao aviso da NAV, cortaram relações. ✈



TAP