Международная организация гражданской авиации

LC/40-WP/2-8[1]
23/9/26

РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ЮРИДИЧЕСКИЙ КОМИТЕТ – 40-Я СЕССИЯ

(Монреаль, 26–30 октября 2026 года)

Пункт 2 повестки дня. Рассмотрение общей программы работы Юридического комитета

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И ЗАКОНЫ О ЗАЩИТЕ ДАННЫХ

(Представлено Международной ассоциацией воздушного транспорта)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 ИАТА приветствует работу, проделанную Исследовательской группой Секретариата по взаимосвязи между законами о международных воздушных перевозках и защите данных (SSG-DPL), а также выводы и рекомендуемые действия, изложенные в приложении к рабочему документу LC/40-WP/2-2.

1.2 Ранее ИАТА поднимала перед Ассамблеей ИКАО и Юридическим комитетом[2] вопрос о трудностях, возникающих в связи с взаимодействием между международными воздушными перевозками и различными законами о защите данных. В рамках 39-й сессии Юридический комитет принял решение обратиться к Совету с просьбой включить этот вопрос в рабочую программу, после чего была создана исследовательская группа SSG-DPL. ИАТА принимала участие в работе исследовательской группы SSG-DPL.

1.3 Работа SSG-DPL, и, в частности, результаты проведенного ею правового исследования, обеспечивают важную основу для следующего этапа работы ИКАО. ИАТА считает, что итоговый результат исследования свидетельствует о необходимости практических рекомендаций, которые помогли бы государствам учитывать особые характеристики международных воздушных перевозок при разработке или адаптации своих национальных систем защиты данных.

2. РЕЗУЛЬТАТЫ ПРАВОВОГО ИССЛЕДОВАНИЯ

2.1 Как указано в Рабочем документе LC/40-WP/2-2, исследовательская группа SSG-DPL запустила целевое правовое исследование среди государств-членов и участников отрасли с целью определить типы данных, которые собираются, обрабатываются, хранятся и передаются

[1] Версии документа на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках предоставлены Международной ассоциацией воздушного транспорта.

[2] См. рабочие документы **LC/38-WP/7-1**, *Privacy Laws and International Carriage by Air* (представлено ИАТА); **A41-WP/73**, *Международные воздушные перевозки и законы о защите данных* (представлено ИАТА); и **LC/39-WP/6-3**, *International Carriage by Air and Data Protection Laws* (представлено ИАТА).

в соответствии с национальным законодательством, и выявить основные проблемы, возникающие в связи с международными воздушными перевозками. Исследование вызвало значительный интерес: было получено в общей сложности 95 ответов, что позволило получить существенный объем информации, на основе которой можно оценить проблемы в разных юрисдикциях.

2.2 Широкий спектр ответов обеспечивает прочную основу для оценки работы с данными, связанными с воздушным транспортом, в разных юрисдикциях. Важно отметить, что результаты свидетельствуют о высокой степени фрагментации и расхождений в национальных правовых системах. Сохраняются существенные различия в сроках хранения данных, требованиях к трансграничной передаче и институциональных обязанностях, при этом до половины практических вопросов, поднятых респондентами, по-видимому, связаны с взаимодействием различных правовых требований в разных юрисдикциях.

2.3 Исследование также подтверждает, что международные воздушные перевозки осуществляются на стыке нескольких правовых режимов, включая законы об авиационной безопасности, пограничном контроле, общественном здравоохранении и защите данных. Общее законодательство о защите данных может применяться наряду с отраслевыми требованиями, в частности касающимися предварительной информации о пассажирах (API) и данных записей о пассажирах (PNR). Это может привести к юридическим сложностям и потенциальному конфликту обязательств заинтересованных сторон.

2.4 Выводы, сделанные на основании полученных ответов, не ограничиваются различиями в правовых нормах. В ходе исследования также были выявлены практические и технические проблемы, включая вопросы совместимости систем, проблемы с качеством данных и их передачей, риски кибербезопасности и ограниченную осведомленность заинтересованных сторон. Исследовательская группа SSG-DPL отметила, что многие из этих проблем связаны с отсутствием гармонизации и функциональной совместимости между правовыми режимами и техническими стандартами.

2.5 По мнению ИАТА, это исследование имеет важное значение, поскольку оно выводит обсуждение за рамки выявления потенциальных трудностей и предоставляет данные, полученные от государств-членов и отрасли, о масштабах и характере несоответствий, влияющих на международные воздушные перевозки. Это свидетельствует о том, что, несмотря на существующие региональные и международные инициативы, сохраняются существенные различия в том, как требования к защите данных применяются к международным воздушным перевозкам.

3. НЕОБХОДИМОСТЬ В РУКОВОДЯЩИХ УКАЗАНИЯХ ИКАО

3.1 ИАТА поддерживает выводы и рекомендуемые действия, представленные исследовательской группой SSG-DPL. В частности, ИАТА считает, что разработка руководящих материалов ИКАО станет надлежащим, практичным и соразмерным следующим шагом в этой работе.

3.2 Международные воздушные перевозки по своей сути носят трансграничный характер. Неотъемлемой частью единой международной перевозки могут стать сбор, обработка данных пассажиров и обмен ими между авиаперевозчиками, авиакомпаниями-партнерами, поставщиками услуг и государственными полномочными органами в различных юрисдикциях. Соответственно, различия между национальными системами защиты данных имеют последствия, выходящие за рамки обычных вопросов соблюдения требований на национальном уровне: они

могут повлиять на потоки данных, которые являются неотъемлемой частью международных воздушных перевозок, и на эффективность применения государственных требований.

3.3 ИАТА, как и исследовательская группа SSG-DPL, признает, что законы о защите данных остаются в сфере ответственности государств и выходят за рамки авиатранспортной отрасли. Руководящая работа ИКАО не должна быть направлена на установление единообразного глобального режима защиты данных, создание новых правил или замену национальных или региональных систем регулирования. Более того, исследовательская группа SSG-DPL признала существующие трудности для создания глобальной международной правовой основы в этой области.

3.4 Именно по этой причине создание руководящего документа является надлежащим решением. Это позволило бы сохранить регулирующую роль государств, одновременно обеспечив общие ориентиры специфичные для воздушного транспорта, которые помогли бы государствам учитывать последствия их требований к защите данных для международных (т. е. по своей сути трансграничных) операций и эксплуатации. Такой подход согласуется с более широкой практикой ИКАО по разработке политики и руководящих указаний, касающихся авиации, в областях, которые пересекаются с более обширными национальными системами регулирования, в том числе в области налогообложения, взимания сборов и экономического регулирования.[3] Таким образом, тот факт, что защита данных выходит за рамки сектора воздушного транспорта, не мешает ИКАО предоставлять рекомендации в отношении её конкретного применения и значения в контексте международных воздушных перевозок.

3.5 В настоящее время исследование обеспечило существенную доказательную базу, на основе которой можно разработать такое руководство. Его целью может быть обеспечение большей практической согласованности требований и результатов, предсказуемости и осведомленности о последствиях, которые могут иметь национальные требования для международных воздушных перевозок.

4. СООБРАЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ РАЗРАБОТКИ РУКОВОДЯЩИХ УКАЗАНИЙ ИКАО

4.1 ИАТА поддерживает рекомендацию исследовательской группы SSG-DPL о том, что ИКАО следует обобщить соответствующие законы, нормативные акты и передовую практику государств и соответствующих региональных и международных структур и использовать результаты этой работы в качестве основы для руководящего документа. При разработке такого руководства, по мнению ИАТА, особое внимание следует уделить следующим специфическим для воздушного транспорта вопросам, выявленным в ходе исследования, проведенного группой SSG-DPL.

4.2 **Международные (т. е. трансграничные) потоки данных.** Руководящие указания должны помочь государствам учитывать международный по своей сути характер воздушных перевозок. Трансграничная передача данных о пассажирах является неотъемлемой частью деятельности авиакомпаний, а также соблюдения государственных требований и обеспечения их максимальной целостности. Исследовательская группа SSG-DPL выявила существенные различия в национальных требованиях, регулирующих такую передачу, включая требования в отношении адекватности, предварительных разрешений и договорных гарантий. Руководящие указания

[3] См документы ИКАО: ***Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта*****, Doc 8632;** ***Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание*****, Doc 9082**; и ***Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта*****, Doc 9587.**

должны помочь государствам в рассмотрении вопроса о том, как действуют такие требования в конкретном контексте международных воздушных перевозок.

4.3 **Взаимосвязь между юридическими обязательствами.** Руководящие указания должны затрагивать взаимодействие между общими требованиями к защите данных и специфическими для воздушного транспорта или другими государственными требованиями, включая, среди прочего, конкретные обязательства, касающиеся данных API и PNR. Особое внимание может быть уделено обстоятельствам, при которых различные применимые правовые режимы предъявляют противоречивые требования в отношении сбора, передачи или хранения одних и тех же данных.

4.4 **Хранение данных.** Различные требования к хранению данных могут создавать особые трудности, когда один применимый режим требует сохранения информации, в то время как другой требует её удаления или ограничивает её дальнейшее хранение. Эти аспекты могут быть затронуты в руководящих указаниях.

4.5 **Координация и гибкость регулирования.** Руководящие указания могли бы способствовать координации между соответствующими национальными полномочными органами, включая те, которые отвечают за авиацию, пограничный контроль, авиационную безопасность, общественное здравоохранение и защиту данных, особенно в тех случаях, когда их обязанности или мандаты частично совпадают. Руководящие указания могут обеспечить гибкость при адаптации правовых требований для международных воздушных перевозок там, где это применимо, возможно, за счет полномочий по принятию дополнительных нормативных актов или адаптации существующих на подзаконном уровне, как это предусмотрено в некоторых государствах.

4.6 **Практическое внедрение и развитие технологий.** В руководящих указаниях следует учесть практическую реализацию требований законодательства, включая проблемы, связанные с возможностью взаимодействия, качеством данных, их передачей и кибербезопасностью, выявленные в ходе исследования. Следует также предвидеть все более широкое использование цифровых решений для идентификации, включая процессы, основанные на использовании биометрии, во время поездок пассажиров. Такие разработки ставят в центр особого внимания вопросы, касающиеся сбора и обработки персональных данных, трансграничной передачи данных и взаимодействия между системами и правовыми нормами. Поэтому руководящие указания должны быть в достаточной степени адаптируемыми, чтобы оставаться актуальными по мере развития технологий и подходов к регулированию, в том числе в отношении цифровой идентификации, биометрии, оценки рисков и профилирования на основе искусственного интеллекта, а также всё более сложного трансграничного обмена данными.

4.7 Руководящие указания обеспечат государства информацией о конкретных аспектах воздушного транспорта, соответствующей передовой практике и практических ориентирах для разработки или адаптации национальных правовых основ. Это поможет обеспечить бóльшую практическую согласованность и предсказуемость результатов при сохранении надлежащих гарантий защиты данных и ответственности государств за свои национальные законы и политику.

4.8 ИАТА готова и впредь вносить свой вклад в эту работу, используя отраслевые знания и практический опыт эксплуатации, в том числе путем содействия взаимодействию с авиаперевозчиками и другими соответствующими заинтересованными сторонами, в зависимости от обстоятельств. Участие представителей отрасли может способствовать обеспечению того, чтобы руководящие указания отражали практические условия, в которых осуществляется сбор, обработка, хранение и передача данных при международных воздушных перевозках.

5. ДЕЙСТВИЯ КОМИТЕТА

5.1 Юридическому комитету предлагается:

a) принять к сведению мнения, выраженные в настоящем рабочем документе;

b) одобрить выводы и рекомендуемые действия, представленные исследовательской группой SSG-DPL, содержащиеся в приложении к рабочему документу LC/40-WP/2-2, включая предложение о разработке силами ИКАО инструктивного материала на основе соответствующих законов, правил и передовой практики;

c) поддержать разработку таких руководящих указаний с целью обеспечения большей практической последовательности и предсказуемости в применении систем защиты данных к международным воздушным перевозкам; и

d) обратиться к ИКАО с просьбой принять во внимание при разработке руководящих указаний специфические для международного воздушного транспорта проблемы, описанные в разделе 4 настоящего рабочего документа.

— КОНЕЦ —