Международная организация гражданской авиации

LC/40-WP/3-5[1]
10/09/26

РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ЮРИДИЧЕСКИЙ КОМИТЕТ – 40-Я СЕССИЯ

(Монреаль, 26–30 октября 2026 года)

Пункт 3 повестки дня. Пересмотр общей программы работы Юридического комитета

УПРАВЛЕНИЕ ДАННЫМИ И ИСКУССТВЕННЫМ ИНТЕЛЛЕКТОМ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

(Представлено Доминиканской Республикой)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Ранее состоявшиеся обсуждения, посвященные предварительной информации о пассажирах (API), записям регистрации пассажира (PNR), биометрическим данным и цифровым проездным документам, помогли определить обязательства, касающиеся данных о пассажирах, в том числе законность их обработки, задачи, для которых эти данные могут использоваться, а также вопросы их безопасности, хранения и передачи. Развитие искусственного интеллекта (ИИ) в настоящее время требует перехода от защиты отдельных категорий данных к правовому регулированию систем, использующих эти данные, и последствий их применения.

1.2 Это изменение не отменяет и не ограничивает защиту персональных данных, а, скорее, дополняет ее. Система может обрабатывать данные, полученные законным образом, и при этом создавать проблемы правового характера по причине непрозрачности, внесения недокументированных изменений, чрезмерной автоматизации, отсутствия возможности проведения аудита или зависимости от поставщика, ограничивающего доступ для профильного органа.

1.3 Этот вопрос имеет особую остроту в сфере международной авиации. Данные могут быть получены в одном государстве, обработаны в другом, храниться в третьем и быть включены в продукт или услугу, которые используются в нескольких юрисдикциях. Меры, принимаемые на национальном уровне, недостаточны для разрешения коллизий, вопросов регулирования доступа, сохранения доказательств и распределения ответственности.

1.4 С юридической точки зрения, ИИ представляет собой инструмент, использование которого не освобождает государства, операторов или поставщиков от их обязательств. Общая концепция должна определять сторону, несущую ответственность на каждом этапе, предусматривать соблюдение принципов должной осмотрительности и подотчетности, а также гарантировать, что передача функций автоматизированной системе не препятствует проверке соблюдения правовых норм или эффективному осуществлению контрольных полномочий.

[1] Версия документа на испанском языке предоставлена Доминиканской Республикой.

2. АКТУАЛЬНЫЕ ПОТРЕБНОСТИ И ПРОБЕЛЫ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ

2.1 Внедрение ИИ в различные сферы авиации влечет за собой разные правовые последствия в зависимости от функций системы и характера воздействия результатов ее работы. Следовательно, меры регулирования должны быть технологически нейтральными, соразмерными уровню риска и сообразными полномочиям соответствующих технических органов.

2.2 При рассмотрении документа A42-WP/467 Техническая комиссия 42-й Ассамблеи не одобрила создание предложенной исследовательской группы. Она отметила, что вопрос об ИИ следует в первую очередь рассмотреть на тех площадках, где обсуждается его применение; что такие общие аспекты, как управление и этика, следует координировать; и что ИКАО следует усилить свою внутреннюю и внешнюю координацию, в том числе с соответствующей деятельностью Организации Объединенных Наций.

2.3 Существующие правила применяются поуровнево: защита персональных данных, кибербезопасность, заключение договоров, вопросы интеллектуальной собственности, ответственность и авиационные нормы. Правовой пробел возникает в том случае, когда существующий свод норм не обеспечивает соответствующему органу полномочий, для того чтобы установить версию используемой системы, иметь доступ к необходимой документации, восстановить процесс формирования выходного результата и сохранить доказательства, достаточные для определения ответственности.

2.4 Общая концепция должна предусматривать разграничение между персональными данными и данными, не относящимися к персональным, и определять объем обязательств в соответствии с характером правового риска, связанного с каждым конкретным вариантом использования. Она должна описывать по крайней мере задачу и законное происхождение данных; документацию и прослеживаемость; надлежащий контроль со стороны человека; доступ со стороны соответствующего органа и сохранение доказательств; заключение договоров с подрядчиками и субподрядчиками; а также распределение ответственности по всей цепочке поставок.

2.5 Срочность вопроса не означает необходимости немедленного принятия некоего единого соглашения или применения единого подхода к регулированию всех видов использования. Напротив, она требует согласования минимального правового конечного результата и единой терминологии, анализа пробелов в существующих приложениях и документах, а также разработки основанной на оценке рисков дорожной карты, которая учитывала бы трансграничный характер каждого применения.

2.6 Анализ пробелов должен охватывать весь жизненный цикл данных и для каждого этапа определять правовые основания для обработки, ответственное физическое или юридическое лицо, правила, регулирующие доступ к данным и их хранение, а также необходимый уровень контроля со стороны человека. Такому контролю следует придать не вид абсолютного обязательства, единого для всех случаев использования данных, а вид защитной меры, пропорциональной типу риска и правовым последствиям решения, принимаемого с применением ИИ.

2.7 Различается и способность государств обеспечивать соблюдение этих защитных мер. В рамках инициативы ИКАО *"Ни одна страна не остается без внимания"* предоставляется институциональный инструктивный материал в целях содействия выполнению общих обязательств посредством сотрудничества и оказания технической помощи. Однако данную инициативу не следует рассматривать как обязательство в соответствии со статьей 44 f) *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикаго, 1944 год) (Чикагская конвенция), которая

гарантирует права Договаривающихся сторон и справедливые возможности осуществления международного воздушного сообщения.

3. СРАВНЕНИЕ С ДОМИНИКАНСКОЙ ПРАВОВОЙ СИСТЕМОЙ

3.1 Данное предложение соответствует статье 44 Конституции Доминиканской Республики и Закону № 172–13, которые обеспечивают неприкосновенность частной жизни и регулируют обработку персональных данных, в том числе автоматизированную. Эти положения служат применимой правовой основой, однако сами по себе не затрагивают вопросы прослеживаемости, контроля и ответственности в контексте использования ИИ в сфере авиации.

3.2 Закон № 53–07 обеспечивает защиту целостности, доступности и конфиденциальности систем и данных от противоправных действий, а Закон № 491–06 определяет полномочия государственных органов в сфере гражданской авиации и предусматривает гармонизацию с Чикагской конвенцией. Предлагаемая международная нормативная база дополнила бы эти положения, не изменяя при этом внутреннее распределение полномочий и не расширяя мандат Юридического комитета за счет включения в него задач по проведению технических оценок.

4. ПРАВОВЫЕ РИСКИ, СВЯЗАННЫЕ С ЗАДЕРЖКОЙ В ПРИНЯТИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ МЕР

4.1 ***Фрагментация и конфликт нормативных требований.*** Сосуществование несовместимых норм, касающихся передачи данных, их хранения и регулирования доступа, интеллектуальной собственности или коммерческой тайны, может повлечь за собой одновременное возникновение у эксплуатантов и органов власти обязательств, которые трудно согласуются между собой.

4.2 ***Ответственность и доказательства.*** Отсутствие документации, записей и возможности прослеживания может затруднить реконструкцию процесса принятия решения, сохранение доказательств и установление ответственности государства, эксплуатанта, производителя, поставщика или пользователя в зависимости от обстоятельств.

4.3 ***Реальная возможность регулирующего органа принимать меры.*** Следует обеспечить, чтобы ни контрактная база, ни технологическая архитектура не препятствовали наличию у профильного органа доступа к необходимой информации, проведению им проверки соблюдения применимых обязательств и осуществлению контрольных полномочий.

4.4 ***Права и гарантии.*** Использование ИИ в целях биометрической идентификации, профайлинга или оценки рисков может повлиять на конфиденциальность, равенство прав, соблюдение надлежащих процедур и способность оспорить решение. В рамках этой концепции следует обеспечивать наличие достаточной информации, эффективных механизмов проверки и рассмотрения жалоб.

4.5 ***Технологическая зависимость.*** Не следует в целом запрещать заключение договоров на оказание трансграничных услуг; они должны сопровождаться гарантиями в отношении возможности аудита, переносимости, непрерывности обслуживания, сотрудничества и замены поставщика в целях сохранения способности государства осуществлять эффективный контроль.

4.6 Задержки в гармонизации этих гарантий усиливают правовую неопределенность и позволяют несовместимым договорным или национальным решениям укорениться, прежде чем будет создана общая рамочная концепция.

5. ДЕЙСТВИЯ КОМИТЕТА

5.1 Юридическому комитету предлагается:

a) принять к сведению заключение 42-й Ассамблеи в отношении документа A42-WP/467 и содержащегося в нем призыва к укреплению внутренней и внешней координации деятельности ИКАО в области ИИ;

b) признать, что защита данных пассажиров является необходимой основой, но не решает всех правовых вопросов, возникающих на протяжении жизненного цикла систем ИИ, используемых в авиации;

c) поддержать проведение скоординированного анализа пробелов, охватывающего вопросы юрисдикции, регулирования доступа, прослеживаемости, контроля со стороны человека, доказательств, ответственности, заключения договоров и трансграничного сотрудничества;

d) рекомендовать, чтобы каждая сфера применения рассматривалась профильным техническим подразделением, а юридические вопросы общего характера рассматривались Юридическим комитетом;

e) содействовать внедрению минимальных правовых принципов, которые предполагали бы соразмерность риску и технологический нейтралитет, а также обеспечивали бы соблюдение прав, юридическую интероперабельность и эффективную контролирующую функцию государств;

f) просить, чтобы надлежащая юридическая форма любых вытекающих из этого мер определялась только после завершения анализа пробелов без предварительного принятия решения о том, что именно потребуется: инструктивные материалы, Стандарты и Рекомендуемая практика, процедуры или иные инструменты;

g) признать, что использование ИИ не освобождает соответствующие субъекты от их обязательств и что контроль со стороны человека должен быть соразмерен риску и правовым последствиям в каждом конкретном варианте применения;

h) просить, чтобы в ходе анализа пробелов учитывались различия в потенциале государств и определялись механизмы сотрудничества и технической помощи, соответствующие целям и политике ИКАО.

— КОНЕЦ —