



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 Секретариатом)

1. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1.1 На своей 39-й сессии (Монреаль, 25–28 июня 2024 г.) Юридический комитет рассмотрел рабочий документ под названием "*Международные перевозки и законы о защите данных*" (LC/39-WP/6-3), представленный ИАТА, и постановил обратиться к Совету с просьбой включить пункт "Международные перевозки и законы о защите данных" в качестве нового пункта 7 в программу работы Юридического комитета. На шестом заседании своей 233-й сессии, состоявшемся 4 ноября 2024 года, Совет утвердил пересмотренную общую программу работы Юридического комитета и постановил включить данный пункт в программу работы (C-DEC 233/6). При этом в отношении данного пункта Совет также согласился создать группу с целью предложить пути повышения информированности и осведомленности государств-членов и продвижения работы в этой области, принимая во внимание, что данный вопрос выходит за рамки сектора воздушного транспорта и что разработка политики в области защиты данных остается в сфере ответственности государств.

1.2 Исследовательская группа Секретариата по взаимосвязи между законами о международных воздушных перевозках и защите данных (SSG-DPL) была учреждена в мае 2025 года в соответствии с письмом государствам (IND/25/2) от 25 марта 2025 года, в котором был изложен круг ведения SSG-DPL и содержалась просьба к выбранным государствам представить кандидатуры экспертов с учетом надлежащего географического представительства, а также просьба представить кандидатуры экспертов к международным организациям, приглашенным для включения в состав Исследовательской группы. В своей работе группа обеспечивает координацию с Группой экспертов по упрощению формальностей (FALP), в том числе взаимодействует с целевой группой FALP по данным записи регистрации пассажиров.

1.3 В одном или нескольких совещаниях Исследовательской группы приняли участие эксперты из 18 государств-членов (Бразилия, Доминиканская Республика, Испания, Канада, Кения, Китай, Колумбия, Объединенные Арабские Эмираты, Саудовская Аравия, Сингапур, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Танзания, Турция, Франция, Чили, Южная Африка и Япония), а также представители четырех международных организаций (Международный совет аэропортов, Международная ассоциация воздушного транспорта, Международная федерация ассоциаций линейных пилотов и Европейский союз).

1.4 SSG-DPL провела четыре совещания: первое совещание – в Монреале, 5–6 июня 2025 года; второе совещание, в гибридном формате, – в Монреале, 23 сентября 2025 года; третье совещание, виртуальное, 14 января 2026 года; четвертое совещание, в гибридном формате, 10–11 марта 2026 года.

1.5 На своем первом совещании SSG-DPL приняла решение провести целевой юридический опрос для государств-членов и представителей отрасли с целью составления перечня всех видов данных, которые собираются, обрабатываются, хранятся и передаются в соответствии с национальным законодательством. Цель опроса заключается в сборе дополнительной информации в соответствии с кругом ведения рабочей группы для выявления основных проблем. Соответствующий вопросник был разослан в письме государствам (LE 4/77-25/82) от 27 августа 2025 года.

1.6 К январю 2026 года было получено в общей сложности 95 ответов. Подробный анализ ответов был представлен и обсужден в ходе четвертого совещания SSG-DPL. Основные выводы и рекомендуемые действия, согласованные SSG-DPL, приведены в **добавлении** к настоящему рабочему документу.

2. **ДЕЙСТВИЯ КОМИТЕТА**

Юридическому комитету предлагается:

- a) рассмотреть информацию, представленную в настоящем рабочем документе, в том числе основные выводы по результатам юридического опроса, приведенные в **добавлении** к нему;
- b) одобрить рекомендуемые действия, представленные в **добавлении**;

— — — — —

ДОБАВЛЕНИЕ

ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ЮРИДИЧЕСКОГО ОПРОСА ОТНОСИТЕЛЬНО ЗАКОНОВ О ЗАЩИТЕ ДАННЫХ ПРИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ И РЕКОМЕНДУЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ, ОПРЕДЕЛЕННЫЕ SSG-DPL

1. ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ

1.1 Результаты опроса показывают, что **вопросы защиты данных и конфиденциальности стали неотъемлемой частью нормативно-правовой базы международных воздушных перевозок**: подавляющее большинство государств, принявших участие в опросе, внедрили как специальные для авиационной отрасли, так и общие правовые механизмы защиты данных, регулирующие сбор, обработку, хранение и передачу данных о пассажирах.

1.2 В то же время анализ показывает, что **национальные правовые системы характеризуются высокой степенью фрагментации и существенным количеством расхождений**. Несмотря на наличие общих элементов – таких как требования к правовой основе, мерам защиты при передаче данных и механизмам обеспечения соблюдения – **сфера применения, структура и порядок реализации этих правил значительно различаются в разных юрисдикциях**, особенно в том, что касается сроков хранения данных, требований к трансграничной передаче данных и институциональной ответственности.

1.3 **Международные воздушные перевозки осуществляются на стыке нескольких правовых режимов, порой противоречащих друг другу**, в частности в сфере авиационной безопасности, пограничного контроля, общественного здравоохранения и законов о защите данных. В большинстве государств к обработке данных, связанных с авиацией, применяется общее законодательство о защите данных (непосредственно или в субсидиарном порядке). Однако **отраслевые требования – особенно те, которые касаются данных API и PNR – могут иметь преимущественную силу или создавать исключения**, что приводит к юридическим сложностям и потенциальным конфликтам обязательств для заинтересованных сторон.

1.4 **Трансграничные потоки данных необходимы для функционирования международного воздушного транспорта**, однако на них распространяются **все более строгие и неоднородные правовые условия**, включая требования о приемлемости, предварительные разрешения и договорные гарантии. Эти различия приводят к возникновению **эксплуатационных проблем, правовой неопределенности, рискам несоблюдения требований и повышению сложности внедрения**, особенно для авиаперевозчиков, осуществляющих деятельность в нескольких юрисдикциях.

1.5 С институциональной точки зрения, хотя многие государства внедрили **механизмы обеспечения соблюдения и системы координации**, ответственность **на национальном уровне зачастую распределена между несколькими органами**, что может приводить к дублированию полномочий и несогласованности в толковании или применении правил. Хотя большинство государств сообщают о наличии некоторого уровня координации, **пробелы по-прежнему остаются**, особенно в тех юрисдикциях, где отсутствуют официальные механизмы.

1.6 Реализация требований, касающихся данных, сопряжена с **практическими и техническими сложностями**. К ним относятся проблемы функциональной совместимости систем,

сложности с качеством и передачей данных, риски в области кибербезопасности, а также недостаточная осведомленность заинтересованных сторон. Примечательно, что многие из этих проблем напрямую связаны с **недостаточным уровнем согласованности и функциональной совместимости между правовыми режимами и техническими стандартами.**

1.7 **Механизмы регионального и международного сотрудничества играют важную и все более признаваемую роль в решении этих задач.** Большинство государств, предоставивших ответы, участвуют в **региональных или глобальных системах управления данными**, включая многосторонние правовые документы, региональные режимы защиты данных и платформы международного сотрудничества, либо соблюдают их требования. Эти механизмы способствуют **продвижению общих принципов, обеспечению предсказуемости трансграничного обмена данными и сближению нормативных баз.** Однако их сфера применения, правовые последствия и степень реализации значительно различаются в зависимости от региона, а участие в них не носит повсеместный характер. В результате, хотя такие инициативы и закладывают ценную основу, они **пока не позволяют в полной мере решить проблему фрагментированности правовых систем или устранить расхождения в сфере управления трансграничной передачей данных.**

1.8 Группа признала, что в настоящее время сложно создать глобальную и международную правовую базу в области защиты данных, специально предназначенную для авиационной отрасли, ввиду различий в существующих национальных или региональных правовых режимах защиты данных.

1.9 Что касается дальнейших перспектив, в ходе опроса выявлен ряд **новых и меняющихся вызовов**, в том числе последствия оценки и профилирования рисков с использованием ИИ, систем цифровой идентификации и растущей сложности трансграничного обмена данными. Ожидается, что эти изменения еще больше **усилят необходимость выработки согласованных подходов к регулированию и развития международного сотрудничества.**

2. РЕКОМЕНДУЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ

2.1 Признавая, что законы о защите данных остаются в компетенции государств и выходят за рамки авиационного сектора, ИКАО может содействовать упрощению формальностей в области международных воздушных перевозок за счет повышения уровня согласованности в применении механизмов, касающихся данных. Группа считает, что в этом отношении стоит повышать осведомленность, в частности среди государств, в которых пока отсутствует специальное законодательство о защите данных или которые планируют в будущем внести изменения в действующее законодательство и которым могут пригодиться соответствующие рекомендации.

2.2 Соответственно, ИКАО рекомендуется:

- a) **призвать государства учитывать динамику развития международной гражданской авиации при разработке и внедрении других национальных законов о защите данных;**
- b) **собрать информацию о законах, правилах и передовом опыте государств, а также о соответствующих региональных и международных механизмах, касающихся сбора, обработки, хранения и передачи данных и/или личной информации в сфере международных воздушных перевозок;**
- c) **разработать на основе этого передового опыта не имеющие обязательной силы инструктивные материалы для использования государствами при**

разработке или изменении своего национального законодательства, чтобы способствовать надежности и эффективности международного воздушного транспорта и одновременно обеспечивать надлежащие меры защиты данных;

- d) отслеживать изменения, связанные с управлением данными в сфере международных воздушных перевозок, включая новые технологии и подходы к регулированию.**

— КОНЕЦ —