



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ**

**ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

**Пункт 13 повестки дня. Программы упрощения формальностей**

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ  
И ЗАЩИТА ДАННЫХ О ПАССАЖИРАХ**

(Представлено Китаем)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В настоящем документе отмечается важность упорядоченного потока и защиты личных данных международных авиапассажиров с точки зрения эффективности и удобства деятельности международной гражданской авиации и указывается, что в различных государствах аспекты упорядоченного потока и защиты личных данных регулируются разными законодательными документами и правилами. Также содержится информация о том, как в Китае обеспечивается баланс между правовым регулированием и транснациональным потоком данных.

Координация национальных законодательных норм в отношении данных в области гражданской авиации играет важную роль в восстановлении и упорядоченном росте объемов международного воздушного транспорта, и Международная организация гражданской авиации (ИКАО) может играть важную направляющую роль и оказывать содействие.

**Действия:** Ассамблее предлагается согласиться с действиями, рекомендованными в разделе 4.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Авиационная безопасность и упрощение формальностей"
<i>Финансовые последствия</i>	Деятельность, о которой идет речь в настоящем документе, будет проводиться за счет ресурсов, предусмотренных в бюджете Регулярной программы на 2022–2025 гг.
<i>Справочный материал</i>	Приложение 9 "Упрощение формальностей" Генеральное соглашение о торговле услугами (ГАТС) в рамках ГАТТ, заключенное в 1994 году

**1. ВВЕДЕНИЕ**

1.1 Государства всего мира продолжают работу над усилением законодательных норм в области защиты информации персонального характера. Аспекты получения, сбора, использования и передачи личных данных международных авиапассажиров также регулируются

<sup>1</sup> Тексты на английском и китайском языках представлены Китаем.

законами и правилами различных государств. Различия в законодательстве между государствами приводят к различиям в уровне защиты личных данных пассажиров.

1.2 Трансграничное использование личных данных пассажиров является необходимым элементом международного воздушного транспорта. Различия между государствами в законодательных нормах и правилах в отношении данных о пассажирах может создавать препятствия, влияющие на эффективность и удобство деятельности международного воздушного транспорта и приводить к возможным разногласиям и судебным искам против авиакомпаний.

1.3 В условиях пандемии COVID-19 во всем мире государства могут просить прибывающих лиц предоставлять другую информацию в дополнение к данным, указанным в Приложении 9 "*Упрощение формальностей*", включая такую базовую информацию, как фамилии, даты рождения и дополнительные данные, требуемые в различных странах. Могут также запрашиваться данные о состоянии биологического здоровья пассажиров. Одновременно, технические усовершенствования, вводимые для упрощения формальностей в международных путешествиях, могут также предусматривать представление пассажирами большего объема личных данных.

1.4 В целях содействия восстановлению объемов международных путешествий и авиационной отрасли авиакомпаниям и поставщикам информационного обслуживания необходимо более детально изучить вопрос о достижении сбалансированности между требованиями государств в отношении защиты данных и затратами на защиту данных, что требует координации законодательства о защите данных между государствами. ИКАО следует внести надлежащий вклад в решение этого вопроса.

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

### 2.1 **Возможные последствия законодательства Договаривающихся государств о защите данных для международных перевозок гражданской авиации**

2.1.1 В настоящем документе мы используем некоторые термины из *Генерального соглашения о торговле услугами* (ГАТС) в рамках ГАТТ, заключенного в 1994 году, включая термин "автоматизированная система бронирования" (CRS).

2.1.2 Целью документа является изучение возможного влияния национального законодательства государств-членов о защите данных на международные перевозки гражданской авиации.

2.1.3 Деятельность различных сторон, начиная от поставщиков обслуживания CRS, ответственных за бронирование билетов, до авиакомпаний, предлагающих транспортные услуги, регулируется национальным законодательством о защите данных в разных государствах, включая государство, из которого отправился пассажир, государство его промежуточной остановки/транзита и государство пункта назначения. Тем не менее, для целей международных путешествий необходима трансграничная передача данных.

2.1.4 Такие меры повлекут за собой дополнительные расходы на передачу и проверку соответствия данных. Авиакомпаниям необходимо корректировать свои стратегии защиты данных в свете требований внутреннего законодательства о защите данных в разных государствах. Тем не менее, эти расходы не учитываются в рамках основополагающих соглашений о международном воздушном транспорте.

2.1.5 Пандемия COVID-19 и темпы технического развития требуют установления более жестких стандартов для трансгосударственного и трансграничного потока данных, требуемых для международных поездок, что создает дополнительные нагрузки для авиакомпаний, причем какого-либо скоординированного подхода по этому вопросу в различных государствах не имеется.

## 2.2 **Защита данных и практика упрощения формальностей в воздушном транспорте в Китае**

2.2.1 По мнению Китая, использование и защита личных данных пассажиров должны быть составной частью деятельности по упрощению формальностей при поездках.

2.2.2 Законодательство Китая о защите данных обеспечивает общую защиту личной информации. Например, закон о кибербезопасности и закон о безопасности данных защищают личную информацию от ненадлежащего использования, а закон о защите личной информации предусматривает правовые обязательства, которые необходимо соблюдать при предоставлении личной информации за рубеж. Эти законы и правила предусматривают требования и инструктивные указания о защите информации для поставщиков обслуживания CRS и авиакомпаний.

2.2.3 Пункт 5 статьи 76 закона о кибербезопасности содержит определение личной информации. В статьях 5–9 закона о защите личной информации оговариваются принципы использования личной информации: четкие и разумные рамки; минимальный объем и уровни необходимости; принципы открытости и транспарентности; и полнота и точность информации. В статье 13 закона о защите личной информации оговариваются предварительные условия для обработки личной информации, а статья 29 устанавливает, что для использования конфиденциальной личной информации требуется особое согласие соответствующего лица.

2.2.4 В отношении некоторых национальных и иностранных поставщиков обслуживания CRS и авиакомпаний положения о сборе, использовании и передаче конфиденциальной личной информации должны соответствовать требованиям Китая в отношении защиты данных и их трансграничной передачи при условии особого согласия соответствующего лица.

2.2.5 В Китае местные поставщики обслуживания CRS осуществляют трансграничную передачу данных с использованием установленных стандартов и оборудования для защиты личных данных, проводя оценки безопасности согласно соответствующим законам и правилам. Такая практика обеспечивает более высокий уровень защиты личных данных пассажиров международного воздушного транспорта при условии соблюдения законодательства Китая.

## 2.3 **Координация международных норм**

2.3.1 Защита и упрощение формальностей, связанных с личными данными пассажиров, требуют взаимных усилий государств, причем совместимость правил и стандартов различных государств может способствовать трансграничной передаче данных, необходимых для нормального функционирования отрасли международного воздушного транспорта.

2.3.2 На основе координации действий государств ИКАО может создать согласованную в глобальном плане правовую практику путем формулирования международных конвенций или стандартов и рекомендуемой практики, регулирующих вопросы трансграничного потока данных пассажиров международной гражданской авиации, что станет важным шагом в упорядоченном и эффективном развитии и снижении затрат международного воздушного транспорта.

### 3. **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

3.1 Обеспечивая защиту и неприкосновенность данных о пассажирах, различным государствам следует выступить с инициативой уменьшения и регулирования затрат авиакомпаний в условиях восстановления их деятельности после пандемии посредством координации различных национальных действий, способствуя тем самым восстановлению и развитию международного воздушного транспорта.

### 4. **ДЕЙСТВИЯ**

4.1 Ассамблее предлагается:

- a) просить Секретариат рассмотреть возможность координации аспектов деятельности международного воздушного транспорта и защиты данных пассажиров, принимая во внимание тот факт, что государствам следует совместно устанавливать целевые показатели защиты данных и определять цели повышения совместимости мер нормативного характера;
- b) поручить Секретариату учредить специальную группу по защите данных пассажиров для дальнейшего изучения этого вопроса и разработки инструктивных материалов.

— КОНЕЦ —