

УДК 004:347.822.4

НЕКОТОРЫЕ ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ИНФОРМАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Т.Л. СОЛОВЬЕВА

Статья представлена доктором юридических наук, профессором Елисеевым Б.П.

В статье исследуются проблемные вопросы обеспечения транспортной безопасности с точки зрения исполнения правовых предписаний нормативных правовых актов, регулирующих отношения в сфере защиты персональных данных

Ключевые слова: транспортная безопасность, информационная безопасность, защита персональных данных, электронный билет.

17 декабря 1997 г. Указом Президента Российской Федерации была утверждена Концепция национальной безопасности страны, которая положила начало формированию комплексной системы обеспечения в России безопасности личности, общества и государства. Элементами этой системы являются военная безопасность, экологическая безопасность, транспортная безопасность, информационная безопасность и т.д. При этом следует отметить, что при обеспечении всех видов безопасности обязательно присутствует информационная составляющая, т.к. при осуществлении любого вида деятельности имеет место как информационное взаимодействие участников процесса, так и информационное взаимодействие с внешним окружением.

Согласно Доктрине информационной безопасности Российской Федерации, утвержденной Указом Президента РФ 9 сентября 2000 г., одной из составляющих национальных интересов Российской Федерации в информационной сфере является развитие и совершенствование единого информационного пространства, развитие отечественной индустрии информационных услуг, повышение эффективности использования государственных информационных ресурсов, а также защита информационных ресурсов от несанкционированного доступа. При этом в качестве одних из возможных внутренних источников информационных угроз называются, в том числе, недостаточная разработанность нормативной правовой базы регулирования отношений в информационной сфере, недостаточная правоприменительная практика, а также недостаточная координация деятельности федеральных органов государственной власти субъектов России по формированию и реализации единой государственной политики в области обеспечения информационной безопасности.

Предметом рассмотрения данной статьи являются некоторые правовые аспекты осуществления информационной безопасности при обеспечении транспортной безопасности в сфере гражданской авиации.

В гражданской авиации понятие безопасности воздушного транспорта включает в себя, как минимум, два элемента – безопасность полетов и авиационную безопасность. Первый элемент представляет собой свойство авиационно-транспортной системы (АТС) осуществлять полеты без ущерба для жизни и здоровья людей, второй – состояние защищенности авиации от актов незаконного вмешательства в деятельность в области авиации и использования воздушного пространства.

В АТС происходит непрерывный процесс передачи и обмена информацией между всеми звеньями системы (всеми видами обеспечения полетов) как при выполнении самого полета, так и при наземном обслуживании пассажиров, подготовки воздушного судна (ВС) к полету и пр.

В соответствии с законом «Об информации, информационных технологиях и защите информации» информация – это сведения (сообщения, данные) независимо от формы их представления.

Наибольшие объемы информации в процессе функционирования авиационно-транспортной системы фиксируются при осуществлении так называемого горизонтального общения (например, между членами экипажа, среди авиационного персонала) и при передаче сообщений, при этом максимально искаженная информация и наименьшего объема идет по вертикали (например, от рядового сотрудника к генеральному директору компании). Чем более достоверна получаемая информация и чем скорее она доходит до адресата, тем выше качество коммуникаций.

Примером внедрения в гражданскую авиацию IT технологий с большими объемами перерабатываемой информации можно назвать введенные систему взаиморасчетов и электронное билетооформление. Впервые такая система была апробирована в 1990 г., когда компания United Airlines оформила первый электронный билет, реализовав разработанную в США в 1984 г. для внутренних авиалиний концепцию электронного оформления билетов.

Согласно резолюции IATA 722G, «электронное оформление перевозочных документов – это способ документирования продажи и контроля за ходом пассажирской перевозки (электронный билет) и предоставления сопутствующих услуг (электронные документы) без оформления бумажных расчетных документов».

Конечно, технология электронного билета имеет существенные преимущества как для пассажира (например, дополнительные каналы приобретения билетов, невозможно потерять билет и т.д.), так и для государства (создание, эксплуатация и обеспечение доступа к актуальным электронным базам данных для реализации собственных задач) и для авиакомпаний, предоставляя им дополнительные возможности по контролю процесса продаж авиаперевозок, сокращению эксплуатационных расходов, повышению эффективности интерлайн-соглашений и т.д. Однако ее внедрение ставит и немало проблем.

9 февраля 2007 г. Президентом Российской Федерации был подписан Федеральный закон № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». Данный закон стал логическим завершением ряда нормативных правовых актов, определяющих компетенции федеральных органов исполнительной власти в области противодействия терроризму в транспортном комплексе: Указа Президента Российской Федерации от 15 февраля 2006 г. № 116 «О мерах по противодействию терроризму», Федерального закона от 6 марта 2006 г. № 35-ФЗ «О противодействии терроризму», Постановления Правительства Российской Федерации от 22 июня 1999 г. № 660 «Перечень органов исполнительной власти, участвующих в пределах своей компетенции в предупреждении, выявлении и пресечении террористической деятельности».

В законе содержится ряд отсылочных норм, которые обращены к разным субъектам обеспечения транспортной безопасности, например, Правительству Российской Федерации предостоят своими нормативными правовыми актами:

- определить федеральные органы исполнительной власти, уполномоченные осуществлять функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности ;
- утвердить перечень уровней безопасности и порядок их объявления при изменении степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса ;
- утвердить порядок аккредитования специализированных организаций в области обеспечения транспортной безопасности;
- установить требования по обеспечению транспортной безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств ;
- утвердить отдельные маршруты, при перевозках по которым персональные данные о пассажирах подлежат передаче в автоматизированные централизованные базы персональных дан-

ных о пассажирах (перечень этих маршрутов будет формироваться по представлению ФСБ России, МВД России, ФСО России и Минобороны России);

- установить порядок формирования и ведения автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах и предоставления содержащихся в них данных.

Основным субъектом и координатором деятельности по обеспечению транспортной безопасности выступает Минтранс РФ. Во взаимодействии с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти ему необходимо разработать и утвердить:

- порядок проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств ;

- порядок установления количества категорий и критерии категорирования объектов;

- порядок ведения реестров категорированных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;

- порядок разработки планов обеспечения транспортной безопасности;

- порядок информирования субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками об угрозах совершения актов незаконного вмешательства.

Сведения, которые содержатся в планах обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, являются информацией ограниченного доступа, а некоторые из них являются сведениями, составляющими государственную тайну.

В целях осуществления мер по обеспечению транспортной безопасности в соответствии с указанным законом создается Единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности, состоящая, в том числе, и из автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах.

В области гражданской авиации в соответствии с ФЗ «О транспортной безопасности» такие базы должны формироваться при осуществлении внутренних и международных перевозок на основании информации, предоставляемой:

- субъектами инфраструктуры воздушного транспорта и перевозчиками;

- федеральными органами исполнительной власти;

- иностранными государствами и организациями в рамках международного сотрудничества по вопросам обеспечения транспортной безопасности.

Следовательно, возникает проблема разработки и ввода в действие международного «Положения о порядке формирования и использования единых баз данных», в котором должно быть предусмотрено создание согласованных процедур и единого формата сведений о пассажирских и грузовых перевозках.

Кроме того, нерешенным оказывается следующий вопрос. В законе «О транспортной безопасности» указывается, что передача данных, содержащихся в проездных билетах (Ф.И.О. пассажира, его место рождения, вид и номер документа, по которому приобретается билет), т.е. информация, позволяющая идентифицировать личность, должна передаваться в базы данных в соответствии с ФЗ «О персональных данных» (если международным договором не предусмотрено иное).

Тогда возникает следующая проблема. В соответствии с указанным законом «в случае достижения цели обработки персональных данных оператор обязан незамедлительно прекратить обработку персональных данных и уничтожить соответствующие персональные данные в срок, не превышающий трех рабочих дней с даты достижения цели обработки данных, если иное не предусмотрено федеральными законами, и уведомить об этом субъекта персональных данных. А что считать моментом достижения, и если этот момент не определен, то не будет ли являться нарушением закона неограниченное во времени пользование персональной информацией.

Судя по замыслу, Единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности будет представлять собой защищенную иерархическую многоуровневую и территориально-распределенную автоматизированную систему. Эта система должна строиться на основе интеграции ресурсов существующих и создаваемых информационных сис-

тем органов исполнительной власти, а также субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков для решения задач транспортной безопасности. Опять возникает проблема передачи данных от одного оператора другому с сохранением конфиденциальности личной информации граждан. Но не будет ли тогда вся эта информация переведена в разряд общедоступной и, следовательно, не требующей обязательной защиты?

В этой связи возникает и другой вопрос. Каковы приоритеты рисков незаконного вмешательства по видам транспорта и общественной опасности наступающих последствий? Воздушный транспорт за счет охвата огромных удаленных на большие расстояния друг от друга территорий и по последствиям, пожалуй, выйдет на первое место. Следовательно, информация по перевозкам этим видом транспорта должна передаваться только по защищенным каналам с обязательным соблюдением требований об исключении любых неправомерных действий с этими данными.

Воздушный транспорт является основным способом перемещения населения планеты на дальние расстояния. В этой связи возникает вопрос о предоставлении персональных данных авиапассажиров иностранным государствам в рамках международного сотрудничества. Причем такой обмен должен идти во встречных направлениях. Однако, если правовой нигилизм наших граждан пока практически не создает разработчикам системы проблем с нарушением прав граждан, то уровень правовой культуры Запада настолько высок, что повлек на сегодня отказ от внедрения таких систем до разработки четкой нормативной правовой базы, регулирующей перемещение и обмен информационными пассажиропотоками как внутри страны, так и за ее пределами.

Таким образом, меры, предлагаемые в законе «О транспортной безопасности», требуют в сфере гражданской авиации более детальной проработки в плане их реализации на уровне исполнителей с целью обеспечения, прежде всего, защиты прав пассажиров и авиационного персонала, связанного с обеспечением безопасности на воздушном транспорте.

SOME LEGAL PROBLEMS OF THE INFORMATION SAFETY GUARANTEE IN CIVIL AVIATION

Solovieva T.L.

The problem questions of the guarantee the transport safety from the point of the fulfillment the legal instructions of the acts, that regulate the relations in the sphere of defense the personal data, are investigated in the article.

Сведения об авторе

Соловьева Татьяна Леонидовна, окончила МАИ (1983), Международный Университет в Москве (2004), кандидат технических наук, доцент кафедры безопасности полетов и жизнедеятельности МГТУ ГА, автор более 20 научных работ, область научных интересов – информационное и воздушное право.