УДК 347.1
DOI https://doi.org/10.32689/2522-4603.2025.3.8

Лілія СТРЕЛЬБИЦЬКА
доктор юридичних наук, професор, заслужений працівник освіти України; професор кафедри цивільно-правових відносин Національної академії Служби безпеки України, lilliastrel@gmail.com
ORCID: 0000-0003-2339-9088

Тетяна ЧЕРНОВА
випускниця магістратури ОП Інформаційне право Національної академії Служби безпеки України, tetianactrnova001@ gmail.com
ORCID: 0009-0003-7463-5842

ОБРОБКА ПЕРСОНАЛЬНИХ ДАНИХ У КОМЕРЦІЙНОМУ ПОВІТРЯНОМУ ПРОСТОРІ: ОСОБЛИВОСТІ НАЦІОНАЛЬНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТА МІЖНАРОДНІ СТАНДАРТИ

Стаття присвячена аналізу правового регулювання обробки персональних даних у комерційному повітряному просторі, зокрема відповідності міжнародним стандартам та національним особливостям. Розглянуто ключові нормативні акти, такі як Загальний регламент про захист даних (GDPR) та Директива ЄС 2016/681 щодо використання даних пасажирів (PNR), які визначають вимоги до збору, зберігання та передачі персональних даних авіапасажирів. Особливу увагу приділено питанням транскордонної передачі даних, вимогам до авіаперевізників та операторів глобальних систем бронювання (GDS).

Аналізується національне законодавство України, його відповідності європейським нормам та викликам, що виникають у зв'язку з необхідністю гармонізації регулювання у сфері авіаперевезень. Запропоновано рекомендації щодо вдосконалення правового механізму захисту персональних даних у комерційному повітряному просторі України.

Ключові слова: *цивільне право, особисті немайнові блага, персональні дані, комерційна авіація, транскордонна передача даних, авіаперевезення, цивільна авіація.*

Lilia Strelbytska, Tetiana Chernova. PROCESSING OF PERSONAL DATA IN COMMERCIAL AIRSPACE: FEATURES OF NATIONAL REGULATION AND INTERNATIONAL STANDARDS

The article is dedicated to analyzing the legal regulation of personal data processing in commercial airspace, with a particular focus on compliance with international standards and national specifics. Key regulatory acts, such as the General Data Protection Regulation (GDPR) and EU Directive 2016/681 on the use of Passenger Name Record (PNR) data, are examined, as they establish requirements for the collection, storage, and transfer of airline passengers personal data. Special attention is given to issues of cross-border data transfer, requirements for air carriers, and operators of Global Distribution Systems (GDS). The study also analyzes Ukraine's national legislation, its alignment with European standards, and the challenges associated with the need to harmonize regulations in the field of air transport. Recommendations are proposed to improve the legal framework for protecting personal data in Ukraine's commercial airspace.

Key words: *civil law, personal non-property benefits, personal data, commercial aviation, cross-border data transfer, air transport, civil aviation.*

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. У сучасному цифровому середовищі обробка персональних даних є невід'ємною частиною комерційної авіації, оскільки авіакомпанії, аеропорти та оператори глобальних систем бронювання (GDS) щоденно працюють із величезними обсягами інформації про пасажирів. Регулювання цього процесу є вкрай важливим з огляду на зростаючі загрози кібербезпеки, ризики витоку даних та необхідність дотримання міжнародних стандартів.

Одним із ключових нормативних актів, що регулює обробку персональних даних у цій сфері, є Загальний регламент про захист даних (GDPR), який встановлює суворі вимоги щодо збору, зберігання та передачі інформації. Також важливими є Директива ЄС 2016/681 (PNR) та міжнародні угоди, які регулюють передачу даних між державами. У цьому контексті особливо актуальним є питання транскордонної передачі персональних даних і забезпечення відповідного рівня їхнього захисту.

В Україні процес гармонізації національного законодавства із європейськими нормами триває, проте повна імплементація вимог GDPR ще не відбулася. Це створює низку викликів для українських авіаперевізників та регуляторів, зокрема щодо відповідності міжнародним стандартам і захисту прав пасажирів.

© Стрельбицька Л., Чернова Т., 2025
Стаття поширюється на умовах ліцензії CC BY 4.0

Таким чином, дослідження правового регулювання обробки персональних даних у комерційному повітряному просторі має важливе наукове та практичне значення, адже дозволяє оцінити існуючі правові механізми, ідентифікувати прогалини в законодавстві та запропонувати шляхи вдосконалення регулювання у сфері авіаперевезень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми і на які спирається автор, виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується означена стаття. Проблеми забезпечення національної безпеки, а саме інформаційної безпеки, як її складової, потребують постійного дослідження в складних умовах сьогодення. Вчені постійно вивчають та систематизують загрози для національної безпеки, з метою їх запобігання, попередження та своєчасного виявлення [13; 14; 15]. Окремим предметом дослідження як у міжнародному, так і в національному правовому полі є питання захисту персональних даних у комерційному повітряному просторі. Значний внесок у розвиток цієї тематики зробили європейські правові інституції, зокрема Європейський парламент та Європейська комісія, які розробили та впровадили Загальний регламент про захист даних (GDPR), що набув чинності 25 травня 2018 року. GDPR встановлює суворі правила обробки персональних даних, у тому числі щодо їх транскордонної передачі, що є особливо важливим для авіаційної галузі.

Важливе місце в наукових дослідженнях займає Директива ЄС 2016/681 щодо використання даних про пасажирів (PNR), яка передбачає збір та обробку інформації про мандрівників з метою боротьби з тероризмом та організованою злочинністю. У зв'язку з цим науковці аналізують баланс між необхідністю забезпечення безпеки та захистом приватності пасажирів.

Отже, залишається низка невирішених питань, зокрема щодо повної імплементації GDPR в українське законодавство, ефективності механізмів контролю за обробкою персональних даних у сфері авіаперевезень та правових наслідків транскордонної передачі даних, що потребує подальшого дослідження.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою статті є аналіз правового регулювання обробки персональних даних у комерційному повітряному просторі з урахуванням міжнародних стандартів та національних особливостей. Дослідження спрямоване на визначення ключових викликів, пов'язаних із забезпеченням конфіденційності пасажирських даних, аналіз механізмів їхньої транскордонної передачі, а також оцінку відповідності українського законодавства вимогам Загального регламенту про захист даних (GDPR) та інших міжнародних актів.

Стаття також має на меті визначити правові механізми, які використовуються у сфері комерційної авіації для обробки персональних даних, зокрема в контексті діяльності авіаперевізників, аеропортів і глобальних систем бронювання (GDS). Окрему увагу приділено проблемам імплементації європейських норм у правову систему України та викликам, що постають перед національними суб'єктами авіаційної галузі.

На основі проведеного аналізу пропонуються рекомендації щодо вдосконалення правового регулювання обробки персональних даних у сфері комерційного авіатранспорту з урахуванням міжнародного досвіду та особливостей української правової системи.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Загалом, при розгляді нормативно-правових актів, що регулюють цивільну авіацію, перш за все виділяються законодавчі акти та міжнародні норми, які охоплюють питання авіаційної безпеки, безпеки польотів, використання повітряного простору та ліцензування діяльності у цій сфері. Ці регуляторні механізми здебільшого зосереджуються на технічних аспектах та домовленостях між державами. Але варто враховувати, що цивільна авіація головним чином обслуговує перевезення пасажирів, і тому важливим напрямом правового регулювання є захист прав подорожуючих. Втім одним з таких ключових елементів захисту є забезпечення приватності та безпеки персональних даних пасажирів. У контексті обробки даних авіаційними компаніями це включає інформацію про бронювання, маршрути, а також дані для ідентифікації особи. Впровадження Загального регламенту про захист даних (GDPR) у сферу цивільної авіації вимагає дотримання його положень, що визначають матеріальну та територіальну сфери застосування при обробці персональних даних для їхнього подальшого застосування.

Застосування GDPR до обробки персональних даних цивільною авіацією визначається визначенням його матеріальної та локальної сфери застосування, тобто положеннями статей 2 і 3 GDPR.

Якщо говорити про правове регулювання сфери застосування GDPR, то ми знаходимо це в статті 2 GDPR, пункт 1 говорить, що «ця

постанова поширюється на повністю або частково автоматизовану обробку персональних даних, а також на не автоматизовану обробку тих персональних даних, які включені до реєстру або мають бути включені до нього».

Якщо водночас одна з негативних умов, зазначених у пунктах 2 і 3 цього положення, не виконується, можна стверджувати, що GDPR впливає на дану обробку персональних даних з точки зору матеріального обсягу.

Місцеву сферу застосування GDPR викладено в статті 3 GDPR, де зазначено, що «Цей регламент застосовується до обробки персональних даних у зв'язку з діяльністю установи контролера або процесора в Союзі, незалежно від того, чи відбувається обробка в Союзі чи за його межами.

Цей Регламент застосовується до обробки персональних даних суб'єктів даних, які знаходяться в Союзі, контролером або процесором, не зареєстрованим у Союзі, якщо діяльність з обробки пов'язана з:

а) пропозицією товарів або послуг таким суб'єктам даних у Союзі, незалежно від того, чи вимагається оплата від суб'єктів даних; або

б) моніторингом їх поведінки, якщо це відбувається в межах Союзу.

Цей регламент застосовується до обробки персональних даних адміністратором, який зареєстрований не в Союзі, а в місці, де законодавство держави-члена застосовується на основі міжнародного публічного права» [5].

З тлумачення цього положення випливає, що обробка персональних даних у цивільній авіації завжди підпадає під місцеву сферу застосування GDPR, за винятком випадків, коли обробка здійснюється контролером або процесором, не пов'язаним з його установою в ЄС, і в той же час обробка стосується суб'єкта даних, який не знаходиться в ЄС, якщо тільки контролер або обробник не зареєстровано за межами ЄС у місці, де законодавство держави-члена застосовується на основі публічних міжнародне право. Якщо ми дійдемо висновку про кумулятивне виконання умов, коли обробка підпадає під дію GDPR відповідно до його положень щодо матеріальної та місцевої сфери застосування, GDPR застосовується до обробки персональних даних, а також до адміністраторів і процесорів, які здійснюють поза обробкою персональних даних пов'язані поточними зобов'язаннями.

Коли ми говоримо про співвідношення правового регулювання цивільної авіації та GDPR, найчастіше маємо справу з комерційним авіаперевезенням. У сфері авіації загального призначення персональні дані зазвичай або не обробляються взагалі, або лише в мінімальному обсязі, здебільшого у зв'язку з діями, які вживаються органами державного управління або в межах окремих юридичних осіб. Однак, з точки зору обсягу та кількості, це незначна частина персональних даних, що обробляються, порівняно з комерційним повітряним транспортом. Сфера цивільної авіації регулюється на рівні національного права, на рівні права ЄС а також на рівні міжнародного публічного права. Ці правові норми мають особливе відношення до GDPR.

Відношення між GDPR і національним законодавством України можна охарактеризувати через принцип пріоритету застосування європейських норм у положенні міжнародних зобов'язань України. Враховуючи пряму дію застосування GDPR для суб'єктів, що працюють з персональними даними громадянин ЄС, національне законодавство буде мати в цілому, тільки адаптивну роль щодо GDPR, це зазвичай варто враховувати при наданні правового титулу для обробки персональних даних відповідно до статті 6, абз. 1, GDPR. Що стосується положень статті 6, a) і b) GDPR, Згідно зі статтею 6 GDPR, пунктами (a) і (b), лише правова норма, закріплена в законодавстві України або міжнародному договорі, ратифіковані Верховною Радою України, може вважатися законною підставою для обробки персональних даних [4].

У сфері цивільної авіації України такими відповідними актами національного законодавства, що визначають правові основи обробки персональних даних, можуть бути тільки положення Закону України "Про захист персональних даних" та Повітряного кодексу України, який регулює використання авіаційної інформації, обробку даних пасажирів, а також забезпечення безпеки авіаперевезень. Якщо розглядати національне право держав-країн ЄС, то нормативно-правові акти будуть діяти по-іншому, наприклад, у сфері цивільної авіації Чеської Республіки відповідною юридичною назвою національного законодавства держави-члена для обробки персональних даних держави-члена на основі законодавства ЄС може використовуватися Цивільний кодекс, розділ 69 і розділ 69a. У сфері комерційного повітряного транспорту чинною юридичною назвою для обробки персональних даних зазвичай є Чиказька конвенція або Монреальська конвенція.

Подібна ситуація і у випадку законодавства, яке регулює цивільну авіацію на рівні права ЄС. Вони також становлять дійсну правову основу для обробки персональних даних,

якщо обробка персональних даних базується на них. Прикладом є обробка персональних даних пасажирів у зв'язку з Регламентом (ЄС) № 1072/2009 Європейського Парламенту та Ради. 261/2004 від 11 лютого 2004 року, що встановлює загальні правила щодо компенсації та допомоги пасажирам у разі відмови в посадці та скасування або тривалої затримки рейсів, а також скасовує Регламент (ЄЕС) 295/91, 20.12.2004, 17.02.2004, с. 1–8, Директива Ради 2004/82/ЕС від 29 квітня 2004 року про зобов'язання авіаперевізників передавати дані про пасажирів, або Директива 2016/681 Європейського Парламенту та Ради від 27 квітня 2016 року про використання даних запису імен пасажирів для запобігання, виявлення, розслідування та судове переслідування терористичних і тяжких злочинів [1].

Таким чином, інтеграція норм GDPR у правову систему держави вимагає узгодження національного законодавства та міжнародно-правових норм. Таке узгодження є не тільки необхідним для України, але й для всіх інших країн, які співпрацюють з даним регламентом.

Законодавство України ж вимагає узгодження міжнародних стандартів із національними нормами, що в майбутньому дозволяє не створювати колізії в законодавстві, але й створює ефективну систему захисту персональних даних в авіаційному секторі. На додаток, відповідне законодавство, яке регулює цивільну авіацію, зазвичай передбачає конкретну правову назву для обробки персональних даних, деякі з них можуть бути використані для визначення статусу окремих суб'єктів, які обробляють персональні дані.

До того як повітряний транспорт почав фіксувати різке зростання кількості перевезених пасажирів, авіаперевізник забезпечував розповсюдження своєї пропозиції самостійно або в тісній співпраці з визначений діапазон сутностей. Однак збільшення пасажиропотоку та розширення ринку вимагали зміни підходів, тому була створена GDS.

GDS – це особливий тип електронної системи бронювання у формі об'єднаної комп'ютерної мережі, які на даний момент включають в себе три основні глобальні GDS, а саме Amadeus, Sabre та Galileo, які використовують більшість лідерів ринку.

Функціонування GDS можна розділити на два рівні. Першим рівнем є можливість GDS забезпечити зв'язок власних систем бронювання авіакомпаній з агентами. На другому рівні він може використовуватися безпосередньо авіаперевізниками як сама система бронювання. В такому разі здійснення бронювання та продаж квитка відбувається через інтерфейс GDS, розміщений на веб-сайті авіакомпанії, у такий спосіб буде відбуватися укладення прямого договору перевезення між пасажиром та авіакомпанією.

Проте в обох випадках GDS містить інформацію про продукти, які пропонує продавець (у цьому випадку авіаперевізник), або дозволяє авіакомпанії інформувати агентства про свою пропозицію та дозволяє агентствам робити бронювання в системі бронювання, яку використовує авіакомпанія.

З точки зору обробки персональних даних провайдер GDS є іншою організацією, яка бере участь в обробці персональних даних під час здійснення бронювання. Через GDS відбуваються дві основні операції обробки персональних даних, які складаються з кількох операцій. Перший з них – це їх фіксація в момент внесення цих персональних даних до GDS. Далі відбувається їх зберігання в GDS і передача авіаперевізнику. Правові відносини між суб'єктом даних і постачальником GDS послуг принципово відрізняються від відносин між авіаперевізником і суб'єктом даних. Навпаки, між постачальником GDS і суб'єктом даних не укладається договір. Тим не менш, провайдер GDS обробляє його персональні дані. Тому доцільно поставити питання, на підставі якого правових підстав в даному випадку відбувається обробка персональних даних?

При розгляді правових підстав використання GDS, варто зазначити, що при використанні даної платформи є необхідністю не тільки пам'ятати про GDPR, але й використовувати положення про системи бронювання.

Правовим регулюванням даної платформи у Європейському Союзі є Регламент (ЄС) №80/2009 Європейського Парламенту та Ради від 14 січня 2009 року щодо кодексу поведінки для використання комп'ютеризованих систем бронювання, крім правил користування даний регламент визначає, також, права і обов'язки постачальників таких послуг та учасників ринку авіаперевезень.

Як ми можемо спостерігати, що в Європейському Союзі даний розділ регулюється окремим Регламентом, натомість в Україні правове регулювання GDS знаходиться у сфері транспортного законодавства, сфері електронної комерції та також у сфері захисту персональних даних. Основними актами, які регулюють дану діяльність є Цивільний кодекс України, Повітряний кодекс України, Закон України «Про захист персональних даних» а також Закон України «Про електронну комерцію». Тому ми можемо розглядати усі операції, які

виконуються провайдером GDS тільки через призму Європейського законодавства.

В такому разі, операції, які виконує провайдер GDS з персональними даними, є частиною більш тривалого ланцюжка операцій, які в кінцевому підсумку призводять до створення бронювання та подальшого виконання договору перевезення. Таким чином, право власності на обробку персональних даних постачальником GDS є ідентичним правовому статусу авіаперевізника, і його можна вважати похідним від нього.

Оцінку позиції постачальника GDS в обробці персональних даних можна здійснити, просто звернувшись до статті 11, абз. 1 Регламенту системи резервування, оскільки це законодавство прямо визначає постачальника GDS контролером персональних даних. Однак, якщо його позиція не була б визначена настільки авторитетно, його позиція як контролера є сумнівною. Причина полягає в тому, що мета обробки персональних даних у цьому випадку визначається насамперед авіаперевізником та суб'єктом даних. Через характер виконуваної діяльності постачальник GDS більше підпадає під визначення процесора відповідно до GDPR, яке стосується фізичної або юридичної особи, державного органу, агентства чи іншої організації, яка обробляє персональні дані для контролера. Тут також доцільно звернути увагу на статтю 28(1). GDPR, який зазначає, що «(...) процесор обробляє персональні дані лише на основі задокументованих інструкцій від контролера (...)».

Судова практика Європейського Союзу відіграє ключову роль у формуванні правових засад захисту персональних даних, зокрема у сфері комерційного повітряного транспорту, де питання передачі даних пасажирів державним органам третіх країн часто супроводжується нормативними та юридичними викликами.

Слід зазначити, що певні складнощі, пов'язані з передачею персональних даних у комерційному повітряному транспорті, є не просто супутнім явищем GDPR. Навпаки, можна стверджувати, що GDPR надає авіаперевізникам можливість передавати персональні дані пасажирів третім країнам без попереднього порушення законодавства ЄС, таким чином забезпечуючи їм певний ступінь правової визначеності, хоча вони повинні покладатися на загальні винятки відповідно до глави GDPR. Уже під час дії Директиви про захист даних ЄС мав справу з вимогами національного законодавства деяких своїх основних партнерів щодо передачі інформації PNR та API про пасажирів, або навіть із випадками, коли ці партнери заявляли про доступ до систем бронювання, що використовувалися авіаперевізниками. Вона намагалася створити правову базу на рівні європейського права для цих випадків.

Вищезазначена ситуація також мала місце в США після терористичних нападів 11 вересня 2001 року. У відповідь США прийняли законодавство, яке вимагало від авіаперевізників, які здійснюють комерційні авіаперевезення до та з США, дозволяти митній та прикордонній охороні Департаменту внутрішньої безпеки США отримати доступ до систем бронювання містить інформацію про пасажирів PNR. Однак ЄС попередив США, що ця вимога може суперечити законодавству, прийнятому державами-членами ЄС згідно з Директивою про захист даних, і законодавством ЄС, що стосується Регламенту системи бронювання. У результаті цього було розпочато переговори між ЄС та США, які призвели до ухвалення 2004/496/ЕС: Рішення Ради від 17 травня 2004 року про укладення Угоди між Європейським Співтовариством та Сполученими Штатами Америки про обробку та передачу даних запису імен пасажирів (PNR) до Управління митної та прикордонної охорони Міністерства внутрішньої безпеки США, (далі – «Рішення Ради 496»), до якого додано угоду про умови передачі персональних даних до США. Крім того, було прийнято 2004/535/ЕС: Рішення Комісії від 14 травня 2004 року про відповідний рівень захисту персональних даних, що містяться в записах імен авіапасажирів, переданих до митної та прикордонної служби США, (далі – «Рішення США щодо адекватності») [5].

Суд ЄС також погодився з цією думкою, оскільки Рішення про достатність захисту в США стосувалося лише переданої інформації PNR, яка була передана на основі національного законодавства, спрямованого на забезпечення підвищеної безпеки в США, або посилення умов в'їзду громадян до США. Це стосувалося тому питання громадської безпеки, оборони та національної безпеки. Він також не розглядав передачу персональних даних як засіб створення та функціонування внутрішнього ринку чи усунення перешкод для вільного руху товарів.

Країни, яким потрібен доступ до інформації PNR та API з метою безпеки та боротьби з тероризмом, включають: ще одним важливим партнером ЄС є Канада.

У своєму Висновку 1/15 Суд ЄС вважає, що запропонована угода справді є несумісною з точки зору захисту персональних

даних, права на приватне життя та обмеження цих основних прав і свобод, гарантованих Хартією ЄС, але лише стосовно конфіденційні персональні дані. Суд ЄС також вважає, що якщо передбачувана угода не виключає обробку конфіденційних персональних даних, необхідно, щоб така угода передбачала, серед іншого:

1) які конфіденційні персональні дані можуть оброблятися;

2) обробка не повинна бути дискримінаційною;

3) обробка персональних даних осіб, які не підозрюються у створенні ризику, повинна бути обмежена;

4) забезпечення нагляду за обробкою таких даних незалежним наглядовим органом тощо.

Бажана угода про обробку Канадою інформації PNR та API досі не укладена. Це лише вказує на складність можливості передачі персональних даних третій країні та прийняття відповідного законодавства. Висновок 1/15, безсумнівно, сприяв затримці прийняття угоди, яка стане основою для обробки персональних даних органами державної влади в Канаді. Однак ЄС і Канада досі ведуть переговори щодо його закриття. Проте Висновок 1/15 слід розглядати й з іншого боку, оскільки він являє собою авторитетне рішення щодо змісту угоди про передачу персональних даних третім країнам та умов їх обробки, які можуть бути використані для створення аналогічні угоди, укладені з третіми країнами.

Екстериторіальна сфера дії GDPR у комерційному повітряному транспорті найчастіше проявляється в авіаперевізниках, які мають представництва в ЄС, які також обробляють персональні дані за межами ЄС, але ця обробка пов'язана з їхнім представництвом у ЄС. Як зразковий приклад можна навести авіакомпанію LOT Polish Airlines, яка здійснює перевезення з Ларнаки до Варшави. Під час реєстрації пасажирів в аеропорту Ларнаки обробляються персональні дані, які явно пов'язані з діяльністю установи контролера в ЄС, але обробка персональних даних відбувається за його межами.

GDPR також охоплює інші конкретні випадки, коли авіаперевізник, який не знаходиться в ЄС, укладає договір перевезення з суб'єктом даних, який знаходиться в ЄС. У цьому випадку можна зробити висновок про сферу застосування GDPR лише зі статті 3, абз. 2, GDPR не можна буде застосовувати без подальших розмов до всіх таких випадків, а лише до їх визначеного обсягу. Оцінюючи можливість застосування GDPR, необхідно спиратися на пункт 23 GDPR, який містить пояснювальні вказівки для цих ситуацій, серед інших зазначено, що необхідно оцінити: «(...) чи має намір контролер або обробник пропонувати послуги суб'єктам даних в одній або кількох державах-членах Союзу (...) проста доступність веб-сайтів (...) недостатньо для встановлення цього наміру (...) таких факторів, як використання мови або валюти, які зазвичай використовуються в одній або кількох державах-членах, а також можливість замовлення товарів і послуг цією іншою мовою, або посилання на клієнтів або користувачів, які знаходяться в Союзі, можуть бути явним доказом того, що контролер має намір пропонувати товари чи послуги суб'єктам даних у Союзі».

Таким чином, екстериторіальність GDPR у комерційному повітряному транспорті є важливим механізмом захисту персональних даних у глобальному масштабі, незалежно від місця здійснення обробки. Розуміння сфери дії Регламенту дозволяє авіаперевізникам ефективно дотримуватись регуляторних вимог і мінімізувати юридичні ризики, пов'язані з міжнародною діяльністю.

Розуміння екстериторіальної сфери дії GDPR та специфіки комерційного повітряного транспорту створює умови для формування унікальних регуляторних підходів, які відрізняють авіаційну галузь від інших видів наземного транспорту, зокрема у міжнародному співробітництві. Специфікою комерційного повітряного транспорту є його швидкість і глобальність, яка дозволяє з'єднати найвіддаленіші куточки світу за десятки годин.

Така специфіка свідчить про те, що передача персональних даних до третіх країн досить поширена в комерційному авіатранспорті і в такому разі основним будівельним блоком для передачі персональних даних буде інститут стандартних договірних положень у значенні статті 46(1) GDPR. Дана стаття дозволяє вирішити питання передачі персональних даних між окремими авіаперевізниками, авіаперевізником і постачальником GDS, постачальником GDS і агентством.

У контексті даного розділу варто ще усвідомлювати про дві ключові інформації, до яких входять Advance Passenger Information (API) та Passenger Name Record (PNR).

API (Додаткова інформація про пасажирів) – це набір даних, які авіаперевізник збирає під час реєстрації пасажирів і передає державним органам країн призначення або транзиту. API включає базову інформацію з паспорта або іншого ідентифікаційного документа, таку як ім'я, прізвище, дата наро-

дження, громадянство та номер документа. Ці дані використовуються для прикордонного контролю, боротьби з нелегальною міграцією та забезпечення безпеки авіаперельотів. Обробка API є обов'язковою вимогою в багатьох юрисдикціях і регламентується міжнародними та національними нормативними актами.

PNR (Дані про пасажирів) – це більш комплексна інформація, яка містить деталі про бронювання пасажира. До PNR входять такі відомості, як маршрут подорожі, контактні дані, спосіб оплати, інформація про багаж, а також особливі вимоги пасажира (наприклад, харчування або допомога для осіб з обмеженими можливостями). Дані PNR зазвичай зберігаються в системах бронювання авіакомпаній і використовуються для цілей безпеки, виявлення злочинної діяльності та терористичних загроз.

Передача API та PNR вимагає суворої відповідності положенням розділу V GDPR, що регулює міжнародну передачу даних та входить до передача персональних даних. Оскільки стандартні договірні положення непридатні для відносин між приватними компаніями (авіаперевізниками) та державними органами, у цьому випадку часто використовуються виключення, передбачені статтею 49 GDPR, що дозволяють передавати дані для захисту життєво важливих інтересів, виконання юридичних зобов'язань або інших виняткових обставин. Таким чином, забезпечення правової обґрунтованості обробки API та PNR є критично важливим для дотримання вимог щодо захисту персональних даних у міжнародному авіасполученні.

Вирішуючи питання передачі інформації PNR та API пасажирів до третіх країн, які не забезпечують належного рівня захисту, не можна повністю уникнути розгляду можливості її передачі на основі інформованої згоди суб'єкта даних. Проте, на мою думку, ця юридична назва не може бути використана для даного питання. Суть обробки персональних даних на основі згоди, згідно зі статтею 4, пункт 11) GDPR, полягає у свободі її надання та можливості її відкликання. У пункті 42 GDPR зазначено наступне: «Згода не повинна вважатися вільною, якщо суб'єкт даних не має справжнього чи вільного вибору або не може відмовитися або відкликати згоду без шкоди». Якби суб'єкт даних хотів скористатися своїм правом і вільно відкликати згоду в певному випадку, виникла б ситуація, коли було б неможливо виконати транспортний договір через затримку з боку суб'єкта даних (кредитора). Після надання згоди, або після передачі персональних даних також буде неможливо реалізувати право суб'єкта даних ефективно відкликати згоду на обробку, закріплене в статті 7, п. 3 GDPR. Отже, можна резюмувати, що дійсна згода на обробку персональних даних не може бути надана в цих випадках. Крім наведеного вище обґрунтування, слід зазначити, що вимога згоди в цьому випадку повністю суперечить змісту GDPR. Згода на обробку персональних даних, хоча вона включена в п. 6 ст. 1 GDPR, насамперед, слід використовувати лише як додаткову юридичну назву для обробки персональних даних у випадках, коли обробка не може бути здійснена на основі іншої.

На закінчення можна констатувати, що, незважаючи на складність підтвердження застосування винятку щодо передачі персональних даних у формі їх обробки з метою виконання договору, стороною якого є суб'єкт даних, це єдина реально застосовна назва для даного випадку обробки персональних даних.

Висновки і перспективи подальших досліджень у даному напрямі. Регулювання обробки персональних даних у комерційному повітряному просторі є важливою складовою забезпечення безпеки пасажирів та відповідності міжнародним стандартам. Європейські норми, зокрема GDPR, встановлюють високі вимоги до зберігання та передачі персональних даних, що впливає і на український авіаційний сектор. Подальша гармонізація національного законодавства із нормами ЄС сприятиме розвитку авіаційної галузі України та її інтеграції до світового ринку авіаперевезень.

Оцінюючи взаємну позицію авіаперевізника та постачальника GDS, необхідно оцінити, чи є вони двома окремими чи спільними контролерами в розумінні абз. 1 статті 26 GDPR, де зазначено, що спільні контролери залучаються, «якщо цілі та засоби обробки визначаються спільно двома чи більше контролерами (...).». З огляду на те, що вище вже було обґрунтовано, що постачальник GDS не визначає мету обробки, а також суттєво обмежений у визначенні засобів обробки, необхідно зробити висновок, що це не спільні контролери.

Тому при використанні GDS в Україні GDS та застосуванні норм GDPR варто зазначити, що українське законодавство може створювати додаткові труднощі у процесі обробки та збереженні персональних даних, що призведе до фрагментарного застосування норм різних нормативно-правових актів.

Відповідно, до поки не буде створено спеціалізованого закону або нормативного акта, який би прямо визначав основні прин-

ципи функціонування GDS та встановлював єдині правила для їх використання на території України правове забезпечення необхідного рівня не буде досягнутим. Загалом, дана законодавча прогалина створює досить багато колізій при вирішенні спірного питання. Також правова невизначеність подібного плану може впливати при негативно на діяльність та репутацію українських компаній, при вирішені судових спорів. Тому, враховуючи на міжнародний характер GDS, важливо врегулювати українське законодавство до норм Європейського Союзу, зокрема до положень Регламенту (ЄС) № 80/2009. В подальшому це забезпечить конкурентоспроможність ринку авіапослуг та захисту персональних даних споживачів.

Література:

1. Директива Європейського Парламенту і Ради (ЄС) 2016/681 від 27 квітня 2016 року про використання даних запису реєстрації пасажирів для запобігання, виявлення, розслідування та переслідування терористичних та тяжких злочинів: від 27.04.2016. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws /show/984_045-16 (дата звернення: 23.08.2025).
2. Закон України «Про захист персональних даних» : від 01.06.2010 № 2297-VI. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2297-17#Text (дата звернення: 23.08.2025).
3. Закон України «Про електронну комерцію» : від 03.09.2015 № 675-VIII. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/675-19#Text ((дата звернення: 23.08.2025).
4. Закон України «Про міжнародні договори України»: від 29.06.2004 № 1906-IV. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1906-15#Text (дата звернення: 23.08.2025).
5. Комісія PNR: список держав-членів, які вирішили застосувати Директиву (ЄС) 2016/68. Міграція та внутрішні справи. Європейська Комісія. URL: https://op.europa.eu/en/publicationdetail/publication/179a6533-1757-11eb-b57e-01aa75ed71a1/language-en (дата звернення: 23.08.2025).
6. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. : Конвенція Міжнар. орг. цивільн. авіації від 07.12.1944. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text (дата звернення: 23.08.2025).
7. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws /show/995_594#Text (дата звернення: 23.08.2025).
8. Повітряний кодекс України : від 19.05.2011 № 3393-VI : URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text (дата звернення: 23.08.2025).
9. Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) 2016/679 від 27 квітня 2016 року про захист фізичних осіб у зв'язку з опрацюванням персональних даних і про вільний рух таких даних, та про скасування Директиви 95/46/ЄС. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_008-16#Text (дата звернення: 23.08.2025).
10. Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) 2018/1139 від 4 липня 2018 року про спільні правила у галузі цивільної авіації та про створення Агентства з безпеки польотів Європейського Союзу, та про внесення змін до регламентів Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 2111/2005, (ЄС) № 1008/2008, (ЄС) № 996/2010, (ЄС) № 376/2014 та директив Європейського Парламенту і Ради 2014/30/ЄС та 2014/53/ЄС : від 04.07.2018. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_027-18#Text (дата звернення: 23.08.2025).
11. Угода між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір № 984_004-21 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_004-21#Text (дата звернення: 23.08.2025).
12. Цивільний кодекс України від 16.01.2003. № 435-IV URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/435-15 (дата звернення: 23.08.2025).
13. Забезпечення національної безпеки за основними напрямками життєдіяльності України: навчальний посібник: у 2-х ч. за заг. ред. А.М. Кислого і М.П. Стрельбицького. Київ: Міжрегіональна академія управління персоналом, 2021. 304с.
14. Стрельбицький М. П., Стрельбицька Л. М., Романов М. С. Соціально-правові засади управління національною безпекою України. Навчальний посібник. Острог. Видавництво Національного університету «Острозька академія», 2021. 136 с.
15. Стрельбицький М. П., Стрельбицька Л. М., Долгов Д. Е. «Структура загроз національній безпеці України та їх вплив на державне управління» І Всеукраїнська науково-практична конференція ІФУНГ за міжнародною участю "Публічне управління та адміністрування в Україні: євроінтеграційний поступ» 31 травня 2024 року. м. Івано-Франкісвськ С. 454–460.

Дата надходження статті: 30.09.2025
Дата прийняття статті: 24.10.2025
Опубліковано: 04.12.2025