منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

LC/40-WP/2-8[1]
23/9/26

اللجنة القانونية – الدورة الأربعون

(مونتريال، من ٢٦ إلى ٢٠٢٦/١٠/٣٠)

البند رقم ٢ من جدول الأعمال: النظر في برنامج العمل العام للجنة القانونية

النقل الجوي الدولي وقوانين حماية البيانات

(مقدمة من الإياتا)

١ – المقدمة

١–١ ترحب الإياتا بالعمل الذي اضطلع به فريق دراسة الأمانة العامة المعني بالتفاعلات بين النقل الجوي الدولي وقوانين حماية البيانات (SSG-DPL)، وبالاستنتاجات والإجراءات الموصى بها الواردة في ملحق ورقة العمل رقم LC/40-WP/2-2.

١–٢ سبق للإياتا أن طرحت أمام الجمعية العمومية للإيكاو ولجنتها القانونية[2] الصعوبات الناشئة عن التفاعل بين النقل الجوي الدولي وقوانين حماية البيانات المتباينة. وفي دورتها التاسعة والثلاثين، وافقت اللجنة القانونية على أن تطلب من المجلس إدراج هذا الموضوع في برنامج عمله، وهو ما أدى لاحقاً إلى إنشاء فريق دراسة الأمانة العامة المعني بالتفاعلات بين النقل الجوي الدولي وقوانين حماية البيانات. وقد شاركت الإياتا في عمل هذا الفريق.

١–٣ يشكل عمل فريق الدراسة، ولا سيما نتائج مسحه القانوني، أساساً هاماً للمرحلة التالية من عمل الإيكاو. وترى الإياتا أن نتائج المسح توضح الحاجة إلى إرشادات عملية لمساعدة الدول على مراعاة الخصائص المميزة للنقل الجوي الدولي عند وضع أطرها الوطنية لحماية البيانات أو تكييفها.

٢ – نتائج المسح القانوني

٢–١ كما ورد في ورقة العمل رقم LC/40-WP/2-2، أطلق فريق الدراسة مسحاً قانونياً موجهاً للدول الأعضاء وقطاع الطيران لتحديد أنواع البيانات التي يتمّ جمعها ومعالجتها والاحتفاظ بها ونقلها بموجب القوانين الوطنية، ولتحديد التحديات الرئيسية

---

[1] الطبعات العربية والاسبانية والانجليزية والروسية والفرنسية والصينية مقدمة من الإياتا.

[2] انظر LC/38-WP/7-1، قوانين الخصوصية والنقل الجوي الدولي (مقدمة من الإياتا)؛ A41-WP/73، النقل الجوي الدولي وقوانين حماية البيانات (مقدمة من الإياتا)؛ وLC/39-WP/6-3، النقل الجوي الدولي وقوانين حماية البيانات (مقدمة من الإياتا).

الناشئة عن تفاعل هذه القوانين مع النقل الجوي الدولي. وقد حظي المسح بمستوى عالٍ من التفاعل، حيث تمّ تلقي ما مجموعه ٩٥ رداً، مما وفر قدراً كبيراً من المعلومات التي يمكن الاستناد إليها لتقييم المسائل المطروحة عبر الولايات القضائية.

٢-٢ يوفر تنوع الردود أساساً قوياً لتقييم معالجة البيانات المتعلقة بالنقل الجوي في مختلف الولايات القضائية. ومن الجدير بالذكر أن النتائج تكشف عن درجة عالية من التشتت والتباين بين النظم القانونية الوطنية. ولا تزال هناك اختلافات جوهرية فيما يتعلق بفترات الاحتفاظ بالبيانات، ومتطلبات النقل عبر الحدود، والمسؤوليات المؤسسية، حيث تبين أن ما يصل إلى نصف المسائل العملية التي أثارها المشاركون في المسح تتعلق بتفاعل المتطلبات القانونية المختلفة عبر الولايات القضائية.

٢-٣ كما يؤكد المسح أن النقل الجوي الدولي يعمل عند نقطة التقاء أنظمة قانونية متعددة، تشمل أمن الطيران، ومراقبة الحدود، والصحة العامة، وقوانين حماية البيانات. وقد تنطبق تشريعات حماية البيانات العامة بالتوازي مع المتطلبات الخاصة بقطاعات محددة، ولا سيما تلك المتعلقة ببيانات معلومات المسافر المسبقة (API) وسجل اسم المسافر (PNR). ومن شأن ذلك أن يؤدي إلى تعقيدات قانونية واحتمالية تضارب الالتزامات بالنسبة للأطراف المعنية.

٢-٤ لا تقتصر نتائج الردود على الاختلافات في القواعد القانونية. ويحدد المسح أيضاً تحديات عملية وتقنية، تشمل قضايا التوافق التشغيلي للأنظمة، وجودة البيانات ونقلها، ومخاطر الأمن السيبراني، ومحدودية وعي الأطراف المعنية. وقد لاحظ فريق الدراسة أن العديد من هذه التحديات ترتبط بغياب المواءمة والتوافق التشغيلي بين الأنظمة القانونية والمعايير الفنية.

٢-٥ وترى الإياتا أن هذا المسح يكتسب أهمية بالغة إذ ينقل النقاش إلى ما هو أبعد من مجرد تحديد الصعوبات المحتملة، ويقدم أدلة، مستمدة من الدول الأعضاء وقطاع الطيران، حول مدى وطبيعة التباين من حيث تأثيره على النقل الجوي الدولي. كما يبرهن المسح على أنه، وعلى الرغم من المبادرات الإقليمية والدولية القائمة، لا تزال هناك اختلافات جوهرية في كيفية تطبيق متطلبات حماية البيانات على النقل الجوي الدولي.

٣- الحاجة إلى إرشادات الإيكاو

٣-١ تؤيد الإياتا الاستنتاجات والإجراءات الموصى بها من قِبل فريق الدراسة. وعلى وجه الخصوص، ترى الإياتا أن إعداد مواد إرشادية من قِبل الإيكاو يمثل خطوة تالية ملائمة وعملية ومتناسبة في هذا العمل.

٣-٢ يتسم النقل الجوي الدولي بطبيعته العابرة للحدود. وقد يلزم الرحلة الدولية الواحدة جمع بيانات الركاب، معالجتها أو نقلها بين شركات النقل الجوي وشركات الطيران الشريكة ومقدمي الخدمات والسلطات الحكومية في ولايات قضائية مختلفة. وبناءً على ذلك، فإن التباين بين الأطر الوطنية لحماية البيانات يترتب عليه عواقب تتجاوز المسائل العادية المتعلقة بالامتثال المحلي: إذ قد يؤثر هذا التباين على تدفقات البيانات التي تُعد جزءاً لا يتجزأ من النقل الجوي الدولي وعلى فعالية المتطلبات الحكومية.

٣-٣ تدرك الإياتا، شأنها في ذلك شأن فريق الدراسة، أن قوانين حماية البيانات تقع ضمن مسؤولية الدول وتمتد إلى ما هو أبعد من قطاع النقل الجوي. ولا ينبغي لإرشادات الإيكاو أن تسعى إلى إرساء نظام عالمي موحد لحماية البيانات، أو استحداث قواعد جديدة، أو استبدال الأطر الوطنية أو الإقليمية. وقد أقر فريق الدراسة بالفعل بصعوبة إقامة إطار قانوني دولي عالمي في هذا المجال في الوقت الراهن.

٣-٤ ولهذا السبب تحديداً، تُعد وثيقة الإرشادات استجابةً ملائمة. فهي تحافظ على الاختصاص التنظيمي للدول مع توفير نقطة مرجعية مشتركة خاصة بقطاع النقل الجوي لمساعدة الدول في النظر في الآثار الدولية (أي ذات الطبيعة العابرة

للحدود بطبيعتها) والتشغيلية لمتطلباتها المتعلقة بحماية البيانات. ويتماشى هذا النهج مع الممارسات الأوسع للإيكاو المتمثلة في وضع سياسات وإرشادات خاصة بالطيران في المجالات التي تتقاطع مع الأطر التنظيمية الوطنية الأوسع، بما في ذلك تلك المتعلقة بالضرائب والرسوم والتنظيم الاقتصادي.[٣] وبالتالي، فإن حقيقة امتداد حماية البيانات إلى ما وراء قطاع النقل الجوي لا تمنع الإيكاو من تقديم إرشادات بشأن تطبيقها وآثارها المحددة في سياق النقل الجوي الدولي.

٣-٥ لقد وفر المسح الآن أساساً قوياً من الأدلة التي يمكن الاستناد إليها لتطوير هذه الإرشادات. ويتمثل الهدف المنشود في تحقيق قدر أكبر من الاتساق العملي في المتطلبات والنتائج، وتعزيز القدرة على التنبؤ، وزيادة الوعي بالسياسات المتعلقة بالعواقب التي قد تترتب على المتطلبات الوطنية فيما يخص النقل الجوي الدولي.

٤- اعتبارات لتطوير الإرشادات الخاصة بالإيكاو

٤-١ تؤيد الإياتا الاستنتاجات والإجراءات الموصى بها من قِبل فريق الدراسة. وعلى وجه الخصوص، ترى الإياتا أن إعداد مواد إرشادية من قِبل الإيكاو يمثل خطوة تالية ملائمة وعملية ومتناسبة في هذا العمل.

٤-٢ **تدفقات البيانات الدولية (أي العابرة للحدود):** ينبغي أن تساعد الإرشادات الدول على مراعاة الطابع الدولي المتأصل في عمليات النقل الجوي. إذ تُعد عمليات نقل بيانات الركاب عبر الحدود جزءاً لا يتجزأ من عمليات شركات الطيران ومن الامتثال للمتطلبات الحكومية وضمان سلامتها النهائية. وقد رصد فريق الدراسة اختلافات جوهرية في الظروف الوطنية التي تحكم عمليات النقل هذه، بما في ذلك متطلبات الكفاية، والتصاريح المسبقة، والضمانات التعاقدية. لذا، ينبغي أن تساعد الإرشادات الدول في النظر في كيفية تطبيق هذه المتطلبات ضمن السياق المحدد للنقل الجوي الدولي.

٤-٣ **التفاعل بين الالتزامات القانونية:** ينبغي أن تتناول الإرشادات التفاعل بين المتطلبات العامة لحماية البيانات وبين المتطلبات الحكومية الخاصة بالنقل الجوي أو غيرها من المتطلبات، بما في ذلك، من بين مجالات أخرى، الالتزامات المحددة المتعلقة ببيانات معلومات المسافر المسبقة وبيانات سجل اسم المسافر. كما يمكن إيلاء اهتمام خاص في هذه الإرشادات للحالات التي تفرض فيها أنظمة قانونية مختلفة واجبة التطبيق متطلباتٍ متضاربةً فيما يتعلق بجمع البيانات نفسها أو نقلها أو الاحتفاظ بها.

٤-٤ **الاحتفاظ بالمعلومات:** قد تؤدي متطلبات الاحتفاظ بالمعلومات المتباينة إلى صعوبات محددة، لا سيما عندما يفرض نظام قانوني واجب التطبيق الاحتفاظ بالمعلومات، بينما يفرض نظام آخر حذفها أو يقيّد استمرار الاحتفاظ بها. ويمكن معالجة هذه الجوانب ضمن الإرشادات.

٤-٥ **التنسيق التنظيمي والمرونة:** يمكن للإرشادات أيضاً أن تشجع على التنسيق بين السلطات الوطنية المعنية، بما في ذلك تلك المسؤولة عن الطيران، وإدارة الحدود، والأمن، والصحة العامة، وحماية البيانات، ولا سيما في الحالات التي تتداخل فيها المسؤوليات أو الاختصاصات. كما يمكن أن تتناول الإرشادات معالجة مسألة المرونة في تكييف المتطلبات القانونية للنقل الجوي الدولي حسب الاقتضاء، وربما الاستفادة من الصلاحيات المتاحة لإصدار لوائح فرعية أو إجراء تعديلات دون مستوى التشريعات الأساسية، وهو نهج متبع في بعض الدول.

٤-٦ **التطبيق العملي والتقنيات المتطورة:** ينبغي أن تراعي الإرشادات الجوانب العملية لتطبيق المتطلبات القانونية، بما في ذلك التحديات المتعلقة بقابلية التشغيل البيني، وجودة البيانات، ونقل البيانات، والأمن السيبراني، وهي تحديات تمّ تحديدها

---

[٣] انظر الإيكاو، سياسات الإيكاو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي، الوثيقة رقم Doc 8632؛ والإيكاو، سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، الوثيقة رقم Doc 9082؛ والإيكاو، سياسة ومواد إرشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي، الوثيقة رقم Doc 9687.

من خلال المسح. كما ينبغي أن تأخذ هذه الإرشادات في الحسبان الاستخدام المتزايد لحلول الهوية الرقمية، بما في ذلك العمليات التي تعتمد على السمات الحيوية (البيومترية)، طوال رحلة المسافر. وتُسلط هذه التطورات الضوء بشكل خاص على مسائل تتعلق بجمع البيانات الشخصية ومعالجتها، ونقل البيانات عبر الحدود، وقابلية التشغيل البيني بين الأنظمة والأطر القانونية. ولذا، ينبغي أن تتمتع الإرشادات بمرونة كافية تضمن بقاءها ملائمة ومواكبة لتطور التقنيات والنهج التنظيمية، بما في ذلك ما يتعلق بالهوية الرقمية، والسمات الحيوية، وتقييم المخاطر وتحديد سماتها القائم على الذكاء الاصطناعي، وعمليات مشاركة البيانات عبر الحدود التي تزداد تعقيداً.

٤-٧ ستوفر هذه الإرشادات للدول اعتبارات خاصة بقطاع النقل الجوي، وأفضل الممارسات ذات الصلة، ونقاطاً مرجعية عملية عند وضع الأطر الوطنية أو تكييفها. ومن شأن ذلك أن يساعد في تعزيز الاتساق العملي والقدرة على التنبؤ بالنتائج، مع مراعاة الضمانات المناسبة لحماية البيانات ومسؤولية الدول عن قوانينها وسياساتها الوطنية.

٤-٨ تؤكد الإياتا استعدادها لمواصلة المساهمة بخبرات القطاع وتجاربه التشغيلية العملية في هذا العمل، بما في ذلك تيسير التواصل مع شركات الطيران وأصحاب المصلحة الآخرين المعنيين حسب الاقتضاء. وقد تساعد مشاركة القطاع في ضمان أن تعكس الإرشادات الظروف العملية التي يتمّ في ظلها جمع البيانات ومعالجتها والاحتفاظ بها ونقلها في مجال النقل الجوي الدولي.

٥- الإجراء المطلوب من اللجنة

٥-١ تُدعى اللجنة القانونية إلى القيام بما يلي:

أ) الإحاطة علماً بالآراء الواردة في ورقة العمل هذه؛

ب) تأييد الاستنتاجات والإجراءات الموصى بها من قِبل فريق دراسة الأمانة العامة المعني بالتفاعلات بين النقل الجوي الدولي وقوانين حماية البيانات والواردة في ملحق ورقة العمل رقم LC/40-WP/2-2، بما في ذلك قيام الإيكاو بإعداد مواد إرشادية تستند إلى القوانين واللوائح وأفضل الممارسات ذات الصلة؛

ج) دعم تطوير هذه الإرشادات بهدف تعزيز الاتساق العملي بشكل أكبر والقدرة على التنبؤ في تطبيق أطر حماية البيانات على النقل الجوي الدولي؛ و

د) دعوة الإيكاو إلى مراعاة الاعتبارات الخاصة بالنقل الجوي الدولي، المحددة في القسم ٤ من ورقة العمل هذه، عند إعداد الإرشادات

— انتهى —