



اللجنة القانونية - الدورة الأربعون

(مونتريال، من ٢٦ إلى ٣٠/١٠/٢٠٢٦)

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

النقل الجوي الدولي وقوانين حماية البيانات

(مقدمة من الأمانة العامة)

١ - الخلفية العامة

١-١ نظرت اللجنة القانونية، في دورتها التاسعة والثلاثين (مونتريال، ٢٥ إلى ٢٨/٦/٢٠٢٤)، في ورقة عمل بعنوان "النقل الجوي الدولي وقوانين حماية البيانات" (LC/39-WP/6-3) التي قدمها اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)، وقررت أن تطلب من المجلس إدراج بند "النقل الجوي الدولي وقوانين حماية البيانات" ليصبح البند ٧ الجديد في برنامج عمل اللجنة القانونية. وقد أقر المجلس، في الجلسة السادسة من دورته ٢٣٣ التي عُقدت في ٤/١١/٢٠٢٤، برنامج العمل العام المنقح للجنة القانونية، كما وافق على إدراج البند المذكور في برنامج العمل (انظر موجز القرارات C-DEC233/6). ووافق المجلس أيضاً على أنه فيما يتعلق بهذا البند، ينبغي إنشاء مجموعة عمل تُكلف باقتراح سبل لتيسير الفهم والوعي بين الدول الأعضاء ودفع عجلة العمل في هذا الشأن، مع مراعاة أن المسألة تتجاوز قطاع النقل الجوي وأن وضع قوانين وسياسات حماية البيانات يظل من مسؤوليات الدول.

٢-١ أنشئت مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بعلاقة النقل الجوي الدولي بقوانين حماية البيانات (SSG-DPL) في مايو ٢٠٢٥، وذلك إثر كتاب وجهته المنظمة إلى الدول (IND/25/2) في ٢٥/٣/٢٠٢٥ لتحديد اختصاصات المجموعة، والتماس ترشيحات الخبراء من جانب بعض الدول المختارة على أساس التمثيل الجغرافي الملائم والمنظمات الدولية المدعوة لتشكيل مجموعة الدراسة. كذلك رُوعي أيضاً التنسيق مع فريق خبراء التسهيلات (FALP)، بما في ذلك التعاون مع فرقة العمل المعنية بسجلات أسماء الركاب (PNR) التابعة للفريق.

٣-١ وقد شارك خبراء من ١٨ دولة عضواً (البرازيل وكندا وشيلي والصين وكولومبيا والجمهورية الدومينيكية وفرنسا واليابان وكينيا والمملكة العربية السعودية وسنغافورة وجنوب أفريقيا وإسبانيا وتتنانيا وتركيا والإمارات العربية المتحدة والمملكة المتحدة والولايات المتحدة) وبالإضافة إلى ٤ منظمات دولية (المجلس الدولي للمطارات واتحاد النقل الجوي الدولي والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية والاتحاد الأوروبي) في اجتماع واحد أو أكثر من اجتماعات مجموعة الدراسة.

٤-١ اجتمعت مجموعة الدراسة أربع مرات: الاجتماع الأول، مونتريال، ٥-٦/٦/٢٠٢٥؛ والاجتماع الثاني، بأسلوب مختلط، مونتريال، ٢٣/٩/٢٠٢٥؛ والاجتماع الثالث، افتراضي، ١٤/١٠/٢٠٢٦؛ والاجتماع الرابع، بأسلوب مختلط، ١١-١٠/٣/٢٠٢٦.

٥-١ وخلال الاجتماع الأول، اتفقت مجموعة الدراسة على إجراء استبيان قانوني موجه للدول الأعضاء والقطاع للوقوف على كافة أنواع البيانات التي يتم جمعها ومعالجتها والاحتفاظ بها ونقلها بموجب القوانين الوطنية. ويهدف الاستبيان إلى جمع

المزيد من المعلومات وفقاً لاختصاصات مجموعة الدراسة من أجل تحديد التحديات الرئيسية. وصدرت أسئلة الاستبيان من خلال كتاب موجّه إلى الدول (LE 4/77-25/82) بتاريخ ٢٧/٨/٢٠٢٥.

٦-١ وقد ورد ما مجموعه ٩٥ رداً بحلول يناير ٢٠٢٦. وعُرض تحليل مفصل للردود ونوقش محتواه خلال الاجتماع الرابع لمجموعة الدراسة. وترد الاستنتاجات الرئيسية والإجراءات الموصى بها، على النحو الذي أقرته مجموعة الدراسة، في المرفق بهذه الورقة.

٢- الإجراءات المطلوب من اللجنة

١-٢ تُدعى اللجنة القانونية إلى القيام بما يلي:

أ) النظر في المعلومات الواردة في هذه الورقة، بما في ذلك الاستنتاجات الرئيسية بشأن نتائج الاستبيان القانوني، الواردة في المرفق؛

ب) إقرار الإجراءات الموصى بها والواردة في المرفق.

— — — — —

المرفق

أبرز الاستنتاجات بشأن نتائج الاستبيان القانوني حول قوانين حماية البيانات في مجال النقل الجوي الدولي والإجراءات التي توصي بها مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بعلاقة النقل الجوي الدولي بقوانين حماية البيانات

١- أبرز الاستنتاجات

١-١ تُظهر نتائج الاستبيان أن اعتبارات حماية البيانات والخصوصية أصبحت الآن راسخة وبقوة على ساحة اللوائح التنظيمية للنقل الجوي الدولي، حيث أن الغالبية العظمى من الدول المجيبة على الاستبيان قد وضعت أطر عمل لحماية البيانات، سواء كانت خاصة بقطاع الطيران أو عامة، لتنظيم عمليات جمع بيانات الركاب ومعالجتها والاحتفاظ بها ونقلها.

٢-١ وفي الوقت نفسه، يكشف التحليل عن درجة عالية من التشتت والتفرق والتباين فيما بين النظم القانونية الوطنية. ورغم وجود عناصر مشتركة — مثل اشتراط وجود أساس قانوني وضمانات لنقل البيانات وآليات للإنفاذ — فإن نطاق هذه القواعد وهيكلها وتنفيذها تختلف بشكل كبير فيما بين الدول، لا سيما فيما يتعلق بفترات الاحتفاظ بالبيانات، واشتراطات النقل عبر الحدود، والمسؤوليات المؤسسية.

٣-١ يعمل النقل الجوي الدولي على خلفية أنظمة قانونية متعددة، بل ومتعارضة في بعض الأحيان، لا سيما قوانين أمن الطيران ومراقبة الحدود والصحة العامة وحماية البيانات. وفي معظم الدول، تنطبق التشريعات العامة لحماية البيانات (بشكل مباشر أو فرعي) على معالجة البيانات المتعلقة بالطيران. ومع ذلك، قد تسود الاشتراطات المحددة الخاصة بالقطاع — لا سيما تلك المتعلقة ببيانات المعلومات المسبقة عن الركاب وبيانات سجلات أسماء الركاب — أو قد تفضي إلى بعض الاستثناءات، مما يؤدي إلى تعقيد قانوني وتضارب محتمل في الالتزامات بالنسبة للجهات المعنية.

٤-١ يعد تدفق البيانات عبر الحدود ضرورياً لعمل النقل الجوي الدولي، لكنه يخضع لشروط قانونية متزايدة الصرامة ومتباينة في طبيعتها، بما في ذلك اشتراطات الملاءمة والتراخيص المسبقة والضمانات التعاقدية. وتسهم مثل هذه الاختلافات في ظهور تحديات تشغيلية، وحالة من عدم اليقين القانوني، ومخاطر عدم الامتثال، وزيادة تعقيد التنفيذ، لا سيما بالنسبة لشركات النقل الجوي التي تعمل بين دول متعددة.

٥-١ ومن منظور مؤسسي، في حين أن العديد من الدول قد أنشأت آليات للإنفاذ وأطر للتنسيق، غالباً ما تكون المسؤوليات مشتركة (على الصعيد المحلي) بين سلطات متعددة، مما قد يؤدي إلى تداخل الصلاحيات وبعض التناقضات في تفسير القواعد أو تطبيقها. وعلى الرغم من أن غالبية الدول تقيّد بوجود مستوى ما من التنسيق، إلا أن الثغرات لا تزال موجودة، لا سيما في الدول التي تقتصر على آليات رسمية.

٦-١ وي طرح تنفيذ الاشتراطات المتعلقة بالبيانات تحديات عملية وفنية. تشمل هذه التحديات مسألة قابلية التشغيل البيني للنظم ومشاكل تمس جودة البيانات ونقلها ومخاطر الأمن الإلكتروني وانخفاض الوعي لدى الجهات المعنية. والجدير بالذكر أن العديد من هذه التحديات يرتبط ارتباطاً مباشراً بانعدام التوافق وقابلية التشغيل البيني بين النظم القانونية والمعايير الفنية.

٧-١ وتؤدي آليات التعاون الإقليمية والدولية دوراً مهماً يتزايد الاعتراف به في التصدي لهذه التحديات. وغالبية الدول التي ردت على الاستبيان تشارك في أطر إقليمية أو عالمية لنظم إدارة البيانات أو تتوافق معها، ويشمل ذلك الوثائق القانونية المتعددة الأطراف والنظم الإقليمية لحماية البيانات ومنصات التعاون الدولي. وتساهم هذه الآليات في تعزيز المبادئ المشتركة وتيسير تبادل البيانات عبر الحدود بشكل يمكن التنبؤ به، وزيادة التقارب بين اللوائح التنظيمية.

ومع ذلك، فإن نطاقها وأثرها القانوني ومستوى تنفيذها تختلف اختلافاً كبيراً من منطقة إلى أخرى، كما أن المشاركة فيها ليست شاملة على الصعيد العالمي. ونتيجة لذلك، ورغم أن مثل هذه المبادرات تتيح أسساً قيّمة، فإنها لا تقلل بعد بشكل كامل من تفتت الأطر القانونية ولا تقضي على التناقضات في نُظم إدارة البيانات عبر حدود الدول.

٨-١ وقد أدركت المجموعة صعوبة وجود إطار قانوني عالمي ودولي في الوقت الحالي فيما يتعلق بحماية البيانات بحيث يكون مخصصاً تحديداً للطيران، وذلك بسبب اختلاف النُظم القانونية الوطنية أو الإقليمية الحالية لحماية البيانات.

٩-١ وبالنظر إلى المستقبل، يسلط الاستبيان الضوء على مجموعة من التحديات الناشئة والمتطورة، بما في ذلك الآثار المترتبة على تقييم المخاطر وتصنيفها باستخدام الذكاء الاصطناعي، ونُظم الهوية الرقمية، والتعقيد المتزايد لتبادل البيانات عبر الحدود. ومن المتوقع أن تؤدي هذه التطورات إلى زيادة الحاجة إلى نُهج تنظيمية متسقة وتعاون دولي.

٢- الإجراءات الموصى بها

١-٢ إدراكاً لمسألة أن قوانين حماية البيانات تظل ضمن مسؤوليات الدول وتمتد إلى ما وراء قطاع الطيران، يمكن للإيكاو أن تدعم تيسير النقل الجوي الدولي من خلال الدعوة إلى قدر أكبر من الاتساق في تطبيق الأطر المتعلقة بالبيانات. وترى المجموعة أنه يمكن رفع مستوى الوعي في هذا الصدد، لا سيما بالنسبة للدول التي لا توجد لديها حالياً تشريعات محددة لحماية البيانات، أو التي تخطط لتعديل تشريعاتها الحالية في المستقبل وقد تستفيد من بعض التوجيهات.

٢-٢ وبناءً على ذلك، يُوصى بأن تقوم الإيكاو بما يلي:

(أ) تشجيع الدول على مراعاة ديناميكيات الطيران المدني الدولي عند وضع وتنفيذ التشريعات الوطنية الأخرى المتعلقة بحماية البيانات؛

(ب) تجميع المعلومات المتعلقة بالقوانين واللوائح وأفضل الممارسات من الدول والأطر الإقليمية والدولية المعنية بجمع البيانات و/أو المعلومات الشخصية ومعالجتها والاحتفاظ بها ونقلها في مجال النقل الجوي الدولي؛

(ج) وضع مواد إرشادية غير مُلزمة، استناداً إلى مجموعة أفضل الممارسات المنتقاة، لتأخذها الدول في الاعتبار عند وضع تشريعاتها الوطنية أو تعديلها، بهدف تيسير النقل الجوي الدولي الآمن والفعال مع ضمان توفير ضمانات مناسبة لحماية البيانات؛

(د) رصد التطورات المتعلقة بنُظم إدارة البيانات في مجال النقل الجوي الدولي، بما في ذلك التكنولوجيات الناشئة والنُهج التنظيمية.