



المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية

مونتريال، كندا، من ٢٦/٨/٢٠٢٤ إلى ٦/٩/٢٠٢٤

تقرير اللجنة عن البند رقم (٤) من جدول الأعمال

أقرت اللجنة التقرير المرفق من أجل عرضه على الجلسة العامة.

السيد بادريك كيليهير
رئيس اللجنة

ملاحظة - بعد إزالة ورقة الغلاف هذه، يجب إدراج هذه الورقة في المكان المناسب في مجلد التقرير^١

البند ٤ من جدول الأعمال: الترابط (الإلكتروني) الفائق في شبكة الملاحة الجوية

١-٤: مفهوم الطائرات الموصولة إلكترونياً والصعوبات المرتبطة بها

١-٤ استعرض المؤتمر ورقة العمل AN-CONF/14-WP/13، التي قدمتها الأمانة العامة، والتي أوجزت مشروع مفهوم الطائرات الموصولة إلكترونياً الذي يصف الإطار العام لاستخدام وصلات الاتصال القائمة على الأداء لاستيعاب النمو المتوقع في الطلب على التبادل المكثف للمعلومات بين الطائرة والجهات المعنية الأخرى في مجال الطيران على الأرض. وأبرزت الورقة أيضاً قيمة التحقق الفني والتشغيلي للوصول إلى نضج هذا المفهوم المقترح وتحديد المجالات التي تتطلب مزيداً من البحث لتحديد مدى الحاجة إلى التوحيد القياسي ومستواه المناسب من خلال أحكام الإيكاو.

٢-٤ وحظيت الإجراءات المقترحة في ورقة العمل AN-CONF/14-WP/13 بالتأييد من خلال ورقة العمل AN-CONF/14 WP/34 التي قدمتها إيران (جمهورية - الإسلامية)؛ وورقة العمل AN-CONF/14-WP/21 التي قدمها كل من المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA) ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) وشارك فيه رعايتها المجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)؛ AN-CONF/14-WP/20 التي قدمها كل من المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية وشارك فيه رعايتها المجلس الدولي لطيران الأعمال؛ وورقة العمل AN-CONF/14-WP/62، الذي قدمتها هنغاريا باسم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه^١ والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني^٢ والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (EUROCONTROL) والولايات المتحدة، وشاركت في رعايتها الإمارات العربية المتحدة ومصر وليبيا.

٣-٤ وناقش المؤتمر كذلك مفهوماً يُسمى "إدارة الحركة الجوية الفائقة الاتصال" في ورقة العمل AN-CONF/14-WP/20 بشأن استخدام وصلات الاتصالات الجوية الأرضية "الجاهزة" غير الحيوية للسلامة كوسيلة إضافية لتوفير خدمات الاتصالات الحاسمة بالنسبة للسلامة، وتضمنت عدداً من الحلول المقترحة للهياكل الأساسية للاتصالات الجوية الأرضية وعملياتها، وهو الأمر الذي يسمح بتوفير خدمات الحركة الجوية (ATS) وخدمة معلومات الطيران (AIS) والتحكم التشغيلي للطيران (AOC) المقدمة في ورقة العمل AN-CONF/14-WP/62.

٤-٤ واعترافاً بالطلب المتزايد على الاتصالات الجوية الأرضية، أقر المؤتمر بالحاجة الملحة إلى وصلات البيانات الجو أرض الآمنة والقابلة للتطوير من حيث حجم الاتصالات والمجدية والفعالية من حيث استخدام طيف الترددات، مما يوفر زيادة كبيرة في السعة وعناصر الأداء الفني الأخرى. وسلّم المؤتمر أيضاً بقيمة وجود مفهوم عالمي متكامل ومدرّس بعناية بشأن استخدام وصلات الاتصالات الإضافية القائمة على الأداء لأغراض الاتصالات الحيوية المتعلقة بالسلامة وغير المتعلقة بالسلامة على حد سواء. وشدّد المؤتمر على أهمية التعاون بين جميع الجهات المعنية طوال عملية إعداد المفهوم والتحقق منه وتوحيده

^١ النمسا وبلجيكا وبلغاريا وكرواتيا وقبرص والتشيك والدانمرك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان والمجر وأيرلندا وإيطاليا ولاتفيا وليتوانيا ولوكسمبورغ ومالطا وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد.

^٢ ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وأيسلندا وجمهورية مولدوفا وموناكو والجبل الأسود ومقدونيا الشمالية والنرويج وسان مارينو وصربيا وسويسرا وتركيا وأوكرانيا والمملكة المتحدة.

وترخيصه وتنفيذه. وبينما أحاط المؤتمر علماً بالأعمال الجارية والمخطط لها في الإيكاو، فقد اتفق على الحاجة إلى مزيد من العمل للتوسع في مفهوم الطائرات الموصولة إلكترونياً ليشمل المفاهيم ذات الصلة بها مثل إدارة الحركة الجوية الفائقة الاتصال.

٤-٥ وناقش المؤتمر المجالات التي تتطلب مزيداً من التحليل واتفق عليها على النحو الوارد في الوثائق AN-CONF/14-WP/13 و AN-CONF/14-WP/34 و AN-CONF/14-WP/21 و AN-CONF/14-WP/20 و AN-CONF/14-WP/62، بما في ذلك المسائل المتعلقة بالأمن الإلكتروني واستخدام طيف الترددات لأغراض الطيران. وفيما يتعلق بالأمن الإلكتروني، سلّط المؤتمر الضوء على الحاجة إلى إجراء مزيد من عمليات التقييم للمخاطر في هذا الصدد وللتدابير الاحترازية المتخذة في سياق حلول إدارة الحركة الجوية الفائقة الاتصال. وأشار المؤتمر إلى ضرورة ضمان الاستخدام المستمر والمستدام عالمياً في المستقبل لطيف الطيران المحمي، ودعا إلى النظر بعناية وشمولية قبل اختيار أي أسلوب فني محدد. وفيما يخص اتصال الطائرات، شدّد المؤتمر على أن الحلول التجارية الجاهزة غير الحيوية للسلامة، باعتبارها وسيلة مكّملة لخدمات الاتصال لأغراض السلامة الجوية، ينبغي أن يُنظر فيها فقط بعد إتمام البحوث الكافية وكذلك عمليات تقييم المخاطر والآثار الناشئة. وجرى التشديد بقوة أيضاً على ضرورة تجنب أي عواقب غير مقصودة على قدرة قطاع الطيران على الحصول على طيف الترددات الحيوي لعمليات الطائرات الآمنة واستخدامه. ولذلك، شدّد المؤتمر على أهمية التنسيق الوثيق مع الاتحاد الدولي للاتصالات والحاجة إلى الحصول على دعم مجموعة (أو مجموعات) الخبراء المختصة لإجراء تحليل شامل بشأن استعمال طيف الترددات لأغراض الطيران وإمكانية استخدام الخدمات التجارية في نطاقات الترددات الموزعة على عناصر أخرى غير متعلقة بالسلامة. واتفق المؤتمر أيضاً على الحاجة إلى مزيد من التقييم والتحقق من صحة المفهوم وإلى تحليل شامل للثغرات لتحديد المجالات التي تتطلب أحكاماً وإرشادات من الإيكاو لغرض التنفيذ الآمن والمنسق عالمياً والقابل للتشغيل المتبادل لمفهوم الطائرات الموصولة إلكترونياً.

٤-٦ وفيما يتعلق بورقة العمل AN-CONF/14-WP/62، أشار المؤتمر إلى أن عدداً من الإجراءات المقترحة يعتمد على الأعمال المقبلة المتعلقة بمفهوم الطائرات الموصولة إلكترونياً، والتي ستشمل إدارة الحركة الجوية الفائقة الاتصال، في حين أن الباقي وارد أصلاً في برنامج عمل الإيكاو. وبناءً على ذلك، اتفق المؤتمر على إحالة محتوى الورقة ذات الصلة بالأعمال الجارية للإيكاو إلى مجموعة (أو مجموعات) الخبراء المختصة للنظر فيه لدى تقديم برامج عمل كل منها.

٤-٧ وأُحيط علماً بورقات المعلومات المقدمة من البرازيل بدعم من الولايات المتحدة (AN-Conf/14-WP/135)؛ ومن الصين (AN-CONF/14-WP/176)؛ ومن الولايات المتحدة (AN-CONF/14-WP/103 و AN-CONF/14-WP/199).

٤-٨ ووافق المؤتمر، نتيجة للمناقشة، على التوصية (التوصيات) التالية:

التوصية ١/١-٤ - التحقق من مفهوم الطائرات الموصولة إلكترونياً وتنفيذ استراتيجيات الاتصالات جو-

أرض وتوحيد قواعدها وتنفيذها

أن تقوم الدول بما يلي:

أ) بالتعاون مع الجهات المعنية في الصناعة، تقييم الجوانب الفنية والتشغيلية لزيادة نضج مشروع مفهوم الطائرات الموصولة إلكترونياً والتحقق من صحته، بما في ذلك مفهوم "إدارة الحركة الجوية الفائقة الاتصال"، وتزويد الإيكاو بالنتائج؛

أن تقوم الإيكاو بما يلي:

ب) مواصلة دراسة كل مما يلي:

١- مدى الحاجة إلى الاستفادة من وصلات الاتصالات الجوية الأرضية "الجاهزة" غير الحيوية للسلامة، كوسيلة إضافية لتوفير خدمات الاتصالات الحاسمة بالنسبة للسلامة في الوقت الراهن والمستقبل لإدارة الحركة الجوية؛

٢- استراتيجية لاستعمال طيف الترددات لأغراض الطيران في المستقبل، وإمكانية استعمال الخدمات التجارية في نطاقات الترددات الموزعة للعناصر غير المتعلقة بالسلامة، بالتنسيق الوثيق مع الاتحاد الدولي للاتصالات، بما في ذلك عملية تقييم السلامة التي تقوم بها مجموعة (أو مجموعات) من الخبراء المختصة، بطريقة تسمح بتجنب العقاقير غير المقصودة؛

٣- تدابير التصدي لمخاطر الأمن الإلكتروني والتدابير الاحترازية في سياق حلول إدارة الحركة الجوية فائقة الاتصال.

ج) مواصلة فحص العناصر الأخرى في مفهوم الطائرات الموصولة إلكترونياً، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر ما يلي:

١- قابلية التشغيل البيئي واستمرارية الاتصالات عبر أقاليم معلومات الطيران؛

٢- الحد الأدنى من البنى التحتية المحمولة جواً والأرضية اللازمة للعمل في بيئة متعددة الوصلات مع الحفاظ على قابلية التشغيل البيئي؛

٣- متطلبات الأداء الشاملة في المهام الجديدة لأغراض خدمات الحركة الجوية وخدمة معلومات الطيران والتحكم التشغيلي للطيران؛

٤- تطوّر قدرات حقيقية الطيران الإلكترونية وتأثيرها على ترخيص إلكترونيات الطيران للطائرات والترخيص بالاستخدام في العمليات التشغيلية؛

٥- دور العنصر البشري في مفهوم الطائرات الموصولة؛

٦- تبادل واستخدام وتكامل المعلومات الإضافية الواردة من الطائرات؛

د) تحديث مشروع مفهوم الطائرات الموصولة إلكترونياً واستراتيجية الاتصالات المستقبلية الطويلة الأجل والعناصر اللازمة في الإطار العام لحزم التحسينات في منظومة الطيران المحددة في الخطة العالمية للملاحة الجوية لتوجيه عملية إعداد ما يلزم من أحكام ومواد إرشادية في الإيكاو، مع مراعاة الآراء التي يتوصل إليها المؤتمر ونتائج التقييم الذي تجريه الدول؛

هـ) إجراء تحليل شامل للثغرات لتحديد المجالات التي تتطلب أحكاماً وإرشادات من الإيكاو لغرض التنفيذ الآمن والمنسق عالمياً والقابل للتشغيل البيئي لمفهوم الطائرات الموصولة إلكترونياً، مع مراعاة الآراء التي يتوصل إليها المؤتمر؛

و) تحديث أحكام الإيكاو والمواد الإرشادية ذات الصلة بها استناداً إلى المشروع المحدث لمفهوم الطائرات الموصولة إلكترونياً والتحليل الشامل للثغرات أعلاه، حسب الاقتضاء.

البند ٤ من جدول الأعمال: الترابط (الإلكتروني) الفائق في شبكة الملاحة الجوية

٤-٢: الأمن الإلكتروني وقدرة نظام المعلومات على الصمود

سياسة الأمن الإلكتروني

٩-٤ استعرض المؤتمر ورقة العمل AN-CONF/14-WP/14، التي قدمتها الأمانة العامة، والتي فصلت العناصر الأساسية في الإطار العام للأمن الإلكتروني في مجال الطيران لكي تنظر فيها الدول والجهات المعنية، ودعت إلى اتباع نهج شامل ومنسق على المستوى العالمي والإقليمي والوطني، فضلاً عن ضرورة الاتساق مع الخطط العالمية والإقليمية.

١٠-٤ وجرى التشديد في ورقة العمل AN-CONF/14-WP/100، التي قدمتها الولايات المتحدة، على ضرورة إعداد وتحديث المواد الإرشادية المتعلقة بالأمن الإلكتروني بطريقة مرنة لمواكبة تطور مشهد التهديدات الإلكترونية على الطيران المدني.

١١-٤ وأقرّ المؤتمر بأهمية معالجة الأمن الإلكتروني في الطيران المدني، والحاجة إلى مواد إرشادية بشأن الأمن الإلكتروني في مجال الطيران على أن تكون جامعة وشاملة ومتسقة عبر تخصصات الطيران المدني، بالتنسيق مع هيئات الأمم المتحدة الأخرى. وأيد المؤتمر أيضاً البحث في أساليب التعجيل بإعداد المواد الإرشادية ومراجعتها وتوزيعها على الجهات المعنية، مع ضمان الحفاظ على جودة نواتج العمل. وشدد المؤتمر كذلك على الحاجة إلى التنسيق والمواءمة مع الخطط العالمية والإقليمية من خلال مجموعات الخبراء الإقليمية ومجموعات الخبراء القائمة التابعة للإيكاو لضمان اتباع نهج منسق إزاء الأمن الإلكتروني يساعد الدول والجهات المعنية في معالجة المعلومات المتعلقة بالتهديدات والمخاطر الإلكترونية التي تتعرض لها البنية التحتية الحيوية للطيران المدني وتبادل هذه المعلومات.

١٢-٤ وأيد المؤتمر مشروع التوصيتين الواردين في ورقتي العمل AN-Conf/14-WP/14 و AN-Conf/14-WP/100، واتفق على إحالة الإجراءات المشمولة فيهما إلى مجموعة (أو مجموعات) الخبراء المختصة للنظر فيها.

١٣-٤ وناقش المؤتمر التتقيح رقم ١ لورقة العمل AN-CONF/14-WP/136، التي قدمتها البرازيل بدعم من ٢٠ دولة عضواً في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية^٣، والتي عرضت تجربة البرازيل في تنفيذ تبادل المعلومات الإلكترونية من خلال منصة "تبادل المعلومات المتعلقة بالبرمجيات الخبيثة" (MISP)، وسلطت الضوء على فوائد المنصة. وأبلغ المؤتمر بأن الإيكاو قد نشرت مواداً إرشادية بشأن تبادل المعلومات الإلكترونية تتضمن مناقشة بشأن هذه المنصة. وخلص المؤتمر إلى أنه لا توجد حاجة إلى مجموعة خبراء جديدة لمعالجة هذه المسألة ووافق على إحالة الورقة إلى مجموعة (أو مجموعات) الخبراء المختصة.

١٤-٤ وطلب في ورقة العمل AN-CONF/14-WP/142، المقدمة من كولومبيا، تشكيل فريق تنسيق للأمن الإلكتروني. وأبلغ المؤتمر أن إنشاء "شبكة جهات الاتصال" للأمن الإلكتروني لتحقيق هذا الهدف مدرج في برنامج عمل الإيكاو الخاص بالأمن الإلكتروني. ولاحظ المؤتمر أن لدى الإيكاو بالفعل مجموعات خبراء لمعالجة وتنسيق هذا الموضوع، ووافق على إحالة الورقة إلى مجموعة (أو مجموعات) الخبراء المختصة للنظر فيها.

^٣ الأرجنتين وأروبا وبلير وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا والجمهورية الدومينيكية وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية)

١٥-٤ وناقش المؤتمر ورقة العمل AN-CONF/14-WP/143، المقدمة من كولومبيا، والتي اقترحت فيها إعداد توجيهاً تشكيلي بشأن فرق التصدي لحوادث الأمن الإلكتروني (CSIRTs). وأبلغ المؤتمر، لدى مناقشته للورقة، بأن تشكيلي وتشغيل مثل هذا الفريق أمر لا يندرج ضمن اختصاص الإيكاو. وفي حين أعرب المؤتمر عن تأييده للورقة بوجه عام، فقد أشار إلى أن تحديد الهياكل الأساسية الحيوية مسألة ينبغي أن تنتظر فيها الدول وغيرها من الجهات المعنية على الصعيد الوطني، وأنه ينبغي إحالة الورقة إلى مجموعة (أو مجموعات) الخبراء المختصة للنظر فيها.

الأمن الإلكتروني لخدمات الملاحة الجوية

١٦-٤ استعرض المؤتمر ورقة العمل AN-CONF/14-WP/113 المقدمة من شيلي وشاركت في رعايتها ٢٠ دولة عضواً في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية^٤ والتي دعت مقدمي خدمات الملاحة الجوية إلى النظر في الإدارة الواسعة النطاق للمخاطر المتصلة بالأمن الإلكتروني بطريقة متكاملة، ومواصلة تحسين هذه العمليات. وأيد المؤتمر مفهوم الإدارة المتكاملة للمخاطر المتصلة بالأمن الإلكتروني ووافق على إحالة الورقة إلى مجموعة (أو مجموعات) الخبراء المختصة.

١٧-٤ وأبرزت ورقة العمل AN-CONF/14-WP/124، التي قدمتها الأرجنتين وشاركت في رعايتها ١٩ دولة عضواً في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية^٥، قيمة وجود إطار تنظيمي منسق في خدمات الحركة الجوية من أجل التصدي لمخاطر الأمن الإلكتروني. وأشار المؤتمر إلى أن تعزيز ثقافة الأمن الإلكتروني مسألة مدرجة في برنامج العمل الحالي للإيكاو، ووافق على إحالة الورقة إلى مجموعة (أو مجموعات) الخبراء المختصة.

١٨-٤ وسلطت ورقة العمل AN-CONF/14-WP/125، التي قدمتها الأرجنتين وأيدتها ١٩ دولة عضواً في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية^٦، الضوء على ضرورة مراعاة الاعتبارات الإلكترونية في النظم الإدارية التي يعتمد عليها مقدمو خدمات الملاحة الأرضية وفي إعداد التكنولوجيات والإجراءات والترتيبات اللازمة لتوفير خدمات الحركة الجوية بأمان والتعافي من الحوادث الإلكترونية. وأشار المؤتمر إلى أن إعداد وتنفيذ تكنولوجيات محددة لا يدخل في نطاق اختصاص الإيكاو. غير أنه وافق على الحاجة إلى اتخاذ ما يلزم من تدابير، بما في ذلك وجود الكفاءات والمهارات المناسبة، للتعافي من الحوادث الإلكترونية، مع التسليم بأن الحوادث الإلكترونية يمكن أن تؤثر على مجالات أخرى خارج نطاق مراقبة الحركة الجوية. ووافق المؤتمر كذلك على إحالة الورقة إلى مجموعة (أو مجموعات) الخبراء المختصة.

^٤ الأرجنتين وأروبا وبليز والبرازيل وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا وجمهورية الدومينيكان والإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية).

^٥ أروبا وبليز وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا وجمهورية الدومينيكان والإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية).

^٦ أروبا وبليز وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا وجمهورية الدومينيكان والإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية).

١٩-٤ وأُحيط علماً بورقات المعلومات المقدمة من الأرجنتين وأيدتها ٢١ دولة عضواً^٧ في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (AN-CONF/14-WP/126)؛ ومن الإمارات العربية المتحدة (AN-CONF/14-WP/44)؛ ومن الولايات المتحدة (AN-CONF/14-WP/202)؛ ومن الاتحاد الدولي لرابطة إلكترونيات سلامة الحركة الجوية (AN-CONF/14-WP/173).

٢٠-٤ ووافق المؤتمر، نتيجة للمناقشة، على التوصية (التوصيات) التالية:

التوصية ٤-١/٢- الأمن الإلكتروني في مجال الطيران

أن تقوم الدول بما يلي:

أ) وضع وتنفيذ خطة وطنية للتصدي للتهديدات والمخاطر الإلكترونية التي يتعرض لها الطيران المدني بطريقة شاملة في جميع مجالات الطيران، وبالتنسيق مع الجهات المعنية من غير قطاع الطيران باستخدام العناصر الأساسية كمرجع لها؛

ب) التوفيق بين أنشطة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران في الخطط الإقليمية للملاحة الجوية والسلامة والأمن والتسهيلات من خلال عمليات التنسيق التي تجريها المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والمجموعات الإقليمية لسلامة الجوية والمجموعات الإقليمية لأمن وتسهيلات الطيران؛

ج) إبلاغ الإيكاو بشأن تجربتها في تنفيذ أحكام الإيكاو والمواد الإرشادية المتعلقة بالأمن الإلكتروني في مجال الطيران، من خلال مجموعة (أو مجموعات) الخبراء المختصة أو من خلال أنشطة المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ والمجموعات الإقليمية لسلامة الجوية والمجموعات الإقليمية لأمن وتسهيلات الطيران؛

أن تقوم الإيكاو بما يلي:

د) تقديم الإرشادات بشأن العناصر الأساسية لمساعدة الدول والجهات المعنية في معالجة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران، ودمج جميع أنشطة الأمن الإلكتروني في مجال الطيران بشكل كلي بطريقة متسقة ومنسقة؛

هـ) توفير ما يلزم من مواد إرشادية خاصة بالأمن الإلكتروني في الوقت المناسب، على أن تكون هذه المواد مُجدية وقابلة للتنفيذ، وذلك لتلبية احتياجات الدول الأعضاء وسائر الجهات المعنية في مجال الطيران.

-انتهى -

^٧ أروبا وبليز وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) والبرازيل وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا وجمهورية الدومينيكان والإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية)