



## الجمعية العمومية — الدورة الحادية والأربعون

### اللجنة الفنية

البند ٣٣ من جدول الأعمال : المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الفنية

سبل المضي قدما نحو الإطار العالمي

لثقة ضمن قطاع الطيران (IATF)

(مقدمة من الجمهورية التشيكية بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه<sup>١</sup>، والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)<sup>٢</sup>، وكندا، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول))

#### الموجز تنفيذي

تعرض ورقة العمل هذه مقترحا للمضي قدما في المناقشات الخاصة بالإطار العالمي للثقة ضمن قطاع الطيران (IATF). وهي تركز على وضع نهج إقليمي/وطني متعدد الطبقات يتيح مزيدا من المرونة والاستفادة من النظم القائمة. كما أنها تعرض تفاصيل ما الذي يجب القيام به عمليا، وما الذي يجب إدارته وتطويره على الصعيد العالمي. كما تقترح تحديدا أن تقتصر أنشطة الإيكاو على ضمان قابلية الشبكة والهوية الرقمية للتشغيل المتبادل بين النظم القائمة على المستوى المحلي/ مستوى الدولة/ المستوى الإقليمي. وينبغي عدم صياغة أي هيكل إداري مناسب إلا بعد التوصل إلى اتفاق بشأن نطاق التدابير المتخذة على مستوى الإيكاو.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى اتخاذ الإجراء المبين في الفقرة ٥ من ورقة العمل هذه.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية المتعلقة بالأمن والتسهيلات؛ وبالسلامة؛ وسعة وكفاءة شبكة الملاحة الجوية.
الأثار المالية:	لا تستلزم ورقة العمل هذه أي موارد إضافية.
المراجع:	لا توجد

<sup>١</sup> إسبانيا، إستونيا، ألمانيا، أيرلندا، إيطاليا، البرتغال، بلجيكا، بلغاريا، بولندا، الجمهورية التشيكية، الدانمرك، رومانيا، سلوفاكيا، سلوفينيا، السويد، فرنسا، فنلندا، قبرص، كرواتيا، لاتفيا، لكسمبرغ، ليتوانيا، مالطا، النمسا، هنغاريا، هولندا، اليونان.

<sup>٢</sup> أذربيجان، أرمينيا، ألبانيا، أوكرانيا، آيسلندا، البوسنة والهرسك، تركيا، الجبل الأسود، جمهورية مولدوفا، جورجيا، سان مارينو، سويسرا، صربيا، مقدونيا الشمالية، موناكو، النرويج، المملكة المتحدة.

## ١ - المقدمة

١-١ سيكون إنشاء الإطار العالمي للثقة ضمن قطاع الطيران معلماً هاماً للإيكاو ولأوساط الطيران. والهدف من هذا الإطار هو تبادل الرسائل والمعلومات بين أصحاب المصلحة في مجال الطيران في بيئة آمنة ومحمية بشكل خاص من التهديدات الإلكترونية. والهدف من خلال هذا العمل هو تعزيز الاستفادة من التمثيل الرقمي والربط البيئي للنظام البيئي للطيران من خلال المساهمة في التبادل الآمن للمعلومات عن طريق الربط الشبكي وإدارة الهوية الرقمية بشكل يحظى بالثقة والمصادقية.

٢-١ يجب على قطاع الطيران مواكبة التطور التكنولوجي العالمي. وهو بحاجة إلى ضمان عدم تخلفه عن ركب التكنولوجيا التي تؤثر في سلامته وأمنه واستدامته. وسعياً إلى تحقيق هذا الهدف، يتعين على بيئة الإيكاو الحالية، التي أنشأتها اتفاقية الإيكاو في عام ١٩٤٤ وجسدتها سلطات الطيران في الدول المتعاقدة مع الإيكاو البالغ عددها ١٩٣ دولة، والتي توفر للدول الثقة السياسية والمجتمعية فيما يتعلق بمسائل الطيران، أن تتطور لضمان استمرار الثقة الحالية في العالم الرقمي.

٣-١ لم تصل إلى استنتاج حاسم حتى الآن تلك المناقشات التي دارت داخل مجموعة دراسة إطار الثقة (TFSG) التابعة للإيكاو وداخل مجلس الإيكاو لاعتماد نموذج تشغيلي وهيكل إداري مرتبط به من أجل الإطار العالمي للثقة ضمن قطاع الطيران (IATF). ومن أجل حلحلة هذه المناقشات، تعرض ورقة العمل هذه اقتراحاً بشأن تنظيم وإدارة الإطار العالمي للثقة ضمن قطاع الطيران، الذي يُعتقد أنه يلبي توقعات الدول ويأخذ في الاعتبار القيود التي تفرضها الإيكاو.

## ٢ - المناقشة

١-٢ ما دامت دول الإيكاو غير متفقة على نطاق الإطار العالمي للثقة ضمن قطاع الطيران، وبعبارة أخرى، مدى الحاجة إلى إدارة الإطار على المستوى العالمي، فمن غير المرجح التوصل إلى اتفاق بشأن إدارة هذا الإطار. ولذلك لا ينبغي البت بشأن تحديد إدارة هذا الإطار إلا بعد الاتفاق على نطاقه.

٢-٢ أما النهج المتمركز، وهو النهج الذي يدير فيه كيان مركزي (خاص) إطار الثقة بأكمله على الصعيد العالمي، فهو يمثل إشكالية لأسباب عديدة، بما في ذلك تأثيره في سيادة الدول. إذ لن تكون هناك دول كثيرة راغبة، لأسباب لها وجاهاتها، في تسليم جزء من نظامها الأمني المتعلق بهياكل حيوية أساسية إلى كيان (خاص) يخضع لتنظيم أجنبي. وبالإضافة إلى ذلك، هناك شكوك بشأن مدى قدرة هذا الكيان على ضمان الشفافية واستمرارية العمل فيما يتعلق بتقديم مثل هذه الخدمات الاستراتيجية بصرف النظر عن بيئته القانونية الوطنية. وأخيراً، يمكن تمكين هذا الكيان، رهناً بولايته، من إعلان دول غير جديرة بالثقة، مما يؤثر تأثيراً مباشراً في العمليات الجوية المشغلة فوق أراضيها.

٣-٢ وقد استثمر أقاليم ودول عديدة بالفعل في تطوير حلول شبكية أو أطر إدارة الهوية لدعم تأمين تبادل المعلومات على المستوى الوطني أو الإقليمي. وفي الاتحاد الأوروبي، تم بالفعل وضع مجموعة كاملة من التدابير التي تشمل لائحة الخدمات الإلكترونية لتحديد الهوية والثقة (eIDAS) من أجل إدارة الهويات الرقمية<sup>٣</sup>، وهي تلك اللائحة التي اعتمدها الاتحاد الأوروبي في عام ٢٠١٤؛ والشبكة الإقليمية فائقة المرونة المسماة NewPENS (خدمة الشبكة الأوروبية الجديدة)؛ والبنية الأساسية للمفاتيح العامة المشتركة للطيران الأوروبية (البنية الأساسية للمفاتيح العامة) مع السياسات والإجراءات المرتبطة بها، وذلك لإنشاء إطار ثقة على المستوى الإقليمي. وعلى وجه الخصوص، ستمكّن شبكة NewPENS والبنية الأساسية للمفاتيح العامة من التشغيل الآمن المتبادل مع أقاليم ودول أخرى، كما ثبت بنجاح من خلال التجارب التي نُظمت مع إدارة الطيران الاتحادية الأمريكية.

<sup>٣</sup> لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٩١٠/٢٠١٤ الصادرة عن البرلمان الأوروبي والمجلس الأوروبي المؤرخة ٢٣/٧/٢٠١٤ بشأن الخدمات الإلكترونية لتحديد الهوية والثقة من أجل المعاملات الإلكترونية في السوق الداخلية وإبطال التوجيه 1999/93/EC

### ٣- سبيل المضي قدما من أجل تلبية توقعات قطاع الطيران

١-٣ بالنظر إلى ما سبق، يبدو أن أنسب طريقة للمضي قدما تتمثل في إنشاء إطار عالمي يعتمد على نهج إقليمي/وطني متعدد الطبقات، يستند إلى حلول إقليمية/وطنية، ويوفر القابلية للتشغيل الآمن المتبادل بين الأقاليم/الدول. ويجب النظر إلى هذا النهج باعتباره هيكلًا عالميًا يتفاعل مع المنظمات والأنظمة الإقليمية والوطنية ويتيح توفير مستويات مختلفة من الثقة تبعًا للحالة المعنية.

٢-٣ يتوافق هذا النهج مع المبادئ التوجيهية الرئيسية لإدارة الإطار العالمي للثقة ضمن قطاع الطيران التي عُرضت على مجلس الإيكاو ونالت دعمه خلال دورته ٢٢٤ في أكتوبر ٢٠٢١. ومن بين مزايا هذا النهج ما يلي:

(أ) أنه يسمح للأقاليم والدول بالارتكاز على الحلول التي استثمرت فيها بالفعل، لا سيما فيما يتعلق بقابلية التشغيل المتبادل للشبكة والهوية الرقمية على المستوى الإقليمي/الوطني؛

(ب) أنه يسمح للدول بتنظيم توفير خدمات الثقة والإشراف عليها على أنسب مستوى، بما يتماشى مع التدابير الدولية ووفقًا لاحتياجاتها ووسائلها والمعلومات المحلية وسياسات إدارة البيانات (القائمة)؛

(ج) إن اللامركزية في توفير خدمات الثقة تعزز مرونة النظام بأكمله بالمقارنة مع النهج المركزي؛

(د) إن توفير مستويات متعددة من الثقة والإشراف عليها يسمح بمعالجة حساسية تبادل المعلومات بطريقة متناسبة ووفقًا للمخاطر المرتبطة بها؛

(هـ) أنه يدعم تنفيذ مفهوم الإيكاو المتمثل في "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، مما يوفر للدول مسارًا للتطور، ويُمكن تلك الدول التي لن تتعامل في البداية إلا مع مستويات محدودة من المخاطر من المشاركة ووفقًا لاحتياجاتها وقدراتها التشغيلية.

(و) أنه يسهل التنفيذ من خلال التمكين من النشر التدريجي لتوفير خدمات الثقة، ووفقًا لاحتياجات الأقاليم والدول وأوساط الصناعة؛

(ز) أنه يتلافى الاعتماد على الحلول الفنية المفروضة عالميًا (وبالتالي الشركات التجارية)؛

(ح) أنه يضمن الجدوى الفنية والاقتصادية حيث تكون الاستثمارات المحلية قابلة للاستخدام وتتناسب مع الاحتياجات المحلية وتفي باللوائح الأمنية المحلية.

### ٤- الخلاصة والاستنتاج

١-٤ لذلك يبدو من المناسب أن ينصب تركيز الجهود العالمية الرامية إلى إنشاء إطار الثقة في المقام الأول على إحداث التقارب بشأن نطاق هذا الإطار، والتوصل إلى اتفاق حول مفهوم العمليات وما يلزم إدارته على الصعيد العالمي، وذلك قبل أن يُطلب إلى مجلس الإيكاو أن يتخذ أي قرار بشأن إدارة هذا الإطار.

٢-٤ وكما هو مُبين أعلاه، فإن هذا النهج المقترح من شأنه أن يسمح للإيكاو والدول والأقاليم بالبناء على الحلول التي سبق وضعها على الصعيد الوطني أو الإقليمي. وسوف يقتضي ذلك أيضًا قيام الإيكاو بوضع تدابير يتعين على الدول اتباعها، بما في ذلك المواصفات الفنية للقابلية للتشغيل المتبادل الآمن للربط الشبكي وإدارة الهوية الرقمية (على سبيل المثال، سياسة شهادات الهوية الرقمية، والملفات التعريفية الخاصة بشهادات الهوية الرقمية، ومعايير وأساليب التشغيل المتبادل لبيانات الهوية الرقمية، وما إلى ذلك)، وخطوط الأساس التشغيلية للتشغيل المتبادل (على سبيل المثال، التحقق من صحة شهادات الهوية الرقمية).

وإلغاؤها، وإطار التدقيق، وما إلى ذلك). وبما أنه من المتوخى أن يستمر استخدام الإطار لعقود قادمة، بينما قد تتطوّر التكنولوجيا الأساسية بسرعة أكبر، فينبغي أن تكون تلك المواصفات غير مرتبطة بالتكنولوجيا تسهيلاً لصيانتها في الأجل الطويل.

٣-٤ وفيما يتعلق بالتنفيذ العالمي، يبدو أن السبيل المناسب للمضي قدماً يتمثل في اتباع نهج تصاعدي، حيث يقوم عدد محدود من المنظمات (الوطنية أو الإقليمية) بتنفيذ هذه التدابير والمواصفات قبل مواصلة توسيعها ومواصلة تطوير إطار الثقة بشكل رسمي. فذلك من شأنه أن يسمح للمجتمع بأكمله باستخلاص الدروس من السابقين إلى اقتحام هذا المجال.

٤-٤ وفي إطار هذا النهج، سيكون من الضروري للإيكاف والأقاليم والدول القيام بإدارة توفير جهود بناء القدرات اللازمة لضمان أن تكون جميع الدول ذات الاحتياجات التشغيلية المرتبطة بإطار الثقة العالمي جزءاً من هذا الإطار، مع الحفاظ على مستويات ضمان الأمن.

#### ٥- الإجراء المطلوب اتخاذه

١-٥ الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

- أ) الإقرار بأن اتباع نهج إقليمي/وطني متعدد الطبقات يسمح بمستويات متعددة من الثقة يبدو أنه أنسب طريقة حالياً للمضي قدماً صوب إنشاء إطار عالمي للثقة ضمن قطاع الطيران؛
- ب) مطالبة الإيكاف بما يلي:

- ١) ضمان أن يكون نطاق الإطار العالمي للثقة ضمن قطاع الطيران ومفهوم العمليات المرتبط به وما يلزم الاضطلاع به على الصعيد العالمي مفهوماً بشكل جيد وأن تتقاسمه الدول قبل النظر في أي قرار يتخذه مجلس الإيكاف بشأن مسألة إدارة هذا الإطار؛
- ٢) إعادة تركيز الجهود المبذولة على الصعيد العالمي (من جانب مجموعة دراسة إطار الثقة أو فريق الخبراء التابع للجنة الملاحة الجوية الجاري التباحث بشأن تشكيله في المستقبل) لوضع تدابير ذات مواصفات فنية وقابلة للتشغيل المتبادل من الناحية التكنولوجية بحيث تكفل القابلية للتشغيل المتبادل الأمن للنظم التنظيمية والفنية المنشأة على مستوى الدولة أو المستوى الإقليمي، والتي تغطي على الأقل الربط الشبكي وإدارة الهوية الرقمية؛
- ٣) وضع خطة تحدد الأقاليم والدول التي تتطوع لتكون أول من ينفذ هذه التدابير كلياً أو جزئياً من أجل توفير الدروس المستفادة من قيامها بالتنفيذ مبكراً؛
- ٤) تحديد وتقييم خيارات بناء القدرات اللازمة لدعم الدول من أجل تلبية المتطلبات الإضافية للمشاركة في الإطار العالمي للثقة ضمن قطاع الطيران.

— انتهى —