

## منظمة الطيران المدني الدولي

### الجمعية العمومية - الدورة الخامسة والثلاثون اللجنة القانونية

البند ٣٦: تقرير عن وضع اطار قانوني لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) بما فيها النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية

وضع اطار تعاقدي يؤدي الى اطار قانوني طويل الأجل يحكم تنفيذ النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية

(مقدمة من ٤١ دولة متعاقدة<sup>١</sup>، أعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني)

#### ملخص

يعتبر التطوير الفني والتشغيلي للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية متقدما تماما الآن. وحن الأوان لتنفيذ اطار قانوني ومؤسسي ملائم للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية. وتقترح هذه الوثيقة اطارا تعاقديا شاملا كخطوة في سبيل وضع اتفاقية في الأجل الطويل. وقد قامت باعداد وتنسيق هذه الوثيقة المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)، وذلك بالتنسيق مع المفوضية الأوروبية. يرد الاجراء المعروض على الجمعية العمومية في الفقرة ٨.

#### ١ - مقدمة

١-١ طبقا لقرار الجمعية العمومية A32-20، انشئت مجموعة دراسة تابعة للأمانة العامة لاعداد اقتراحات لاطار قانوني للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS). وأبلغت هذه المجموعة الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية بأن بعض أعضائها يرون أن النظام القانوني الحالي يمكن أن يفي بما يتطلبه نشوء GNSS، بينما رأى آخرون أنه سيكون من المطلوب وضع وثيقة عالمية للقانون الدولي كحل طويل الأجل للمسائل القانونية والمؤسسية التي

\* قدمت اللجنة الأوروبية للطيران المدني النصوص الانجليزي والفرنسي والاسباني والروسي.

<sup>١</sup> البانيا، أرمينيا، النمسا\*، أذربيجان، بلجيكا\*، البوسنة والهرسك، بلغاريا، كرواتيا، قبرص\*، الجمهورية التشيكية\*، الدانمرك\*، استونيا\*، فنلندا\*، فرنسا\*، المانيا\*، اليونان\*، هنغاريا\*، ايسلندا، ايرلندا\*، ايطاليا\*، لاتفيا\*، ليتوانيا\*، لكسمبورج\*، مالطة\*، مولدوفا، موناكو، هولندا\*، النرويج، بولندا\*، البرتغال\*، رومانيا، صربيا والجبل الأسود، سلوفاكيا\*، سلوفينيا\*، اسبانيا\*، السويد\*، سويسرا، جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة، تركيا، أوكرانيا، المملكة المتحدة\*.

الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي مبينة بعلامة نجمية في القائمة أعلاه.

يثيرها GNSS. ولاتخاذ خطوة تمهيدية واقعية في سبيل مثل هذا الحل، جرى النظر في حل وسط، أي اعداد اطار تعاقدية للأجل من القصير الى المتوسط.

٢-١ كلفت الدورة الثالثة والثلاثون للجمعية العمومية فريق الدراسة بوضع المفهوم النهائي ل "اطار تعاقدية"، كاطار مؤقت، بينما ينبغي أن يشمل المزيد من العمل النظر في وضع اتفاقية دولية. وقدمت أمانة فريق الدراسة تقريرها الختامي عن مداوات المجموعة ونتائج هذا النشاط (الوثيقة C-WP/12197) الى المجلس في مارس ٢٠٠٤.

٣-١ يبرز ذلك التقرير أنه لا تزال توجد آراء مختلفة بين الخبراء القانونيين حول مفهوم وضع اطار تعاقدية وكذلك بشأن الحاجة الى القيام في الوقت المناسب بوضع اتفاقية دولية. وهدف هذه الوثيقة هو ايضاح الحاجة الى القيام بصفة عاجلة بتنفيذ اطار تعاقدية شامل. وهي تؤكد أيضا على الدعم المتزايد المعرب عنه لوضع اتفاقية.

## ٢- الحاجة الى اطار شامل

١-٢ لا يمثل النظام الحالي المتعلق بالاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) القوائم على الأقمار الصناعية حلا مرضيا لمعالجة المسائل القانونية الناشئة عن تكنولوجيا متطورة. وبينما واكبت ملاحق اتفاقية شيكاغو (الملحق العاشر أساسا) التقدم التكنولوجي والتشغيلي، ظلت المسائل القانونية والمؤسسية التي يثيرها مثل هذا التقدم الى حد كبير جامدة في الزمان.

٢-٢ تنشأ الحاجة الى اطار شامل عن آثار نظم الملاحة العالمية، بما لها من أبعاد متعددة الوسائط وتعدد المعنيين بالأمر. وترغب الدول في أن تفهم بصفة خاصة الكيفية التي تعمل بها المسؤوليات بموجب المادة ٢٨ من اتفاقية شيكاغو في هذه البيئة، وما ينشأ من مسائل المسؤولية، والوسائل التي يمكن أن تتأكد بها من أن النظام أو النظم مأمونة ويمكن الاعتماد عليها. وهي ترى في بيئة عالمية أن الاعتماد على قوانين واجراءات داخلية ليس من القوة أو الفعالية بقدر يكفي للتعامل مع متطلبات مثل هذه النظم.

٣-٢ يعتبر الوضوح والتأكد القانوني مسألتين رئيسيتين في حاجة للمعالجة. أما استجابات النظام الحالي على مستوى الدولة للتحديات القانونية لنظام GNSS فهي لا تستطيع في كثير من الأحيان الوفاء بالمتطلبات الجديدة التي تم تحديدها. ولذلك فان بيئة تشغيل عالمية قد تحتاج الى حلول عالمية عن طريق وثائق قانونية دولية. وفيما وراء الجوانب القانونية المتضمنة، تكمن أهمية تدابير اكتساب الثقة للمساعدة على تعبئة الدعم العالمي لاستخدام مثل هذه النظم.

## ٣- النظم الحالية والمرتبقة

١-٣ بالإضافة الى النظام العالمي لتحديد الموقع (GPS) والنظام العالمي للملاحة المدارية بالأقمار الصناعية (GLONASS)، يجري تطوير عدة مبادرات بغية تقديم خدمات ملاحية ونظم مكملة أفضل. وتؤكد التطورات المتعلقة بنظم التقوية للمساحات الواسعة (WAAS) والخدمة التكميلية الأوروبية للملاحة بالأقمار الصناعية ذات المدارات الثابتة (EGNOS) وغاليليو<sup>٢</sup> الطابع العالمي لنظام GNSS والحاجة الى التعاون المستمر وعمليات التكامل في هذا المجال.

<sup>٢</sup> غاليليو هو نظام عالمي سيضمن التكامل مع نظام GPS الحالي. وسيكون نظام غاليليو قائما على أساس مجموعة من ٣٠ قمرا صناعيا ومحطة أرضية.

٢-٣ على وجه الخصوص، يعتبر برنامج غاليليو للملاحة بالأقمار الصناعية أول برنامج رئيسي يجمع بين كيانات كبرى مثل الاتحاد الأوروبي والوكالة الفضائية الأوروبية في المجالات التكنولوجية والاقتصادية والسياسية والقانونية والمؤسسية. ويوفر نظام غاليليو، الى جانب خدمة مفتوحة مماثلة للخدمة المدنية للنظام العالمي لتحديد الموقع، سمات جديدة لتحسين وضمان الخدمات، ويهيئ بذلك الظروف اللازمة للاستجابة للالتزامات التي ترضها التطبيقات الحرجة أو الخاصة بسلامة الحياة أو التطبيقات التجارية. ومن المطلوب أن تكون خدمات غاليليو متوافقة تماما مع الخدمات الأخرى لنظام GNSS وقابلة تماما للتشغيل البيني معها، بحيث لا توجد طريقة مشتركة للفشل بين النظامين. وهذا الاستخدام الجامع بين نظام غاليليو والخدمات الأخرى لنظام GNSS سيتيح درجات عالية للأداء من حيث الموثوقية والتوافر والتغطية والخصائص الملاحة الضرورية الأخرى.

٣-٣ يخضع غاليليو، كنظام مدني عالمي، لمجموعة من اتفاقات التعاون الدولي، لضمان الحد الأقصى من الفوائد للمنتفعين.

٤-٣ شرعت أوروبا بالفعل في وضع ترتيبات مؤسسية لضمان التشغيل البيني مع النظم الملاحة الأخرى، وجرى توقيع اتفاق فني مع الولايات المتحدة (النظام العالمي لتحديد الموقع) بهذا الصدد. وعقدت أوروبا اتفاقات ثنائية وإقليمية أخرى لتنمية التعاون الفني والعلمي.

٥-٣ سيتم تكليف صاحب امتياز باستهلال أعمال غاليليو وتشغيله تجاريا. ولضمان الدفاع عن المصالح العامة الأساسية وتمثيلها بقدر كاف، يجري انشاء هيكل يسمى "الهيئة الأوروبية للإشراف على نظام GNSS"، وذلك عن طريق لائحة صادرة عن المجلس الأوروبي لإدارة البرنامج الأوروبي للملاحة اللاسلكية بالأقمار الصناعية<sup>٣</sup>.

٦-٣ حسبما جرى التنويه به في الوثيقة A35-WP/xxx، بشأن أهمية توزيع تكاليف نظام GNSS المقدمة من هولندا نيابة عن الجماعة الأوروبية ودولها الأعضاء، فإن الإطار التعاقدى المقترح في هذه الوثيقة يحظى بتأييد المفوضية الأوروبية. وتكرس المفوضية الأوروبية نفسها لتطوير وهيكل تقديم خدمة غاليليو بحيث يكون الإطار التعاقدى ملزما لمختلف المعنيين بالأمر المشتركين في تقديم خدمات الطيران على أساس نظام GNSS.

#### ٤ - الإطار التعاقدى

١-٤ يجب أن يوفر أي إطار تعاقدى يتناول نظام GNSS هيكلًا موحدًا قادرًا على معالجة ترتيبات كل من القانون العام والقانون الخاص بين مختلف المعنيين بالأمر. وينبغي أن يكون شاملاً في تغطيته، وأن يتناول النطاق الكامل للمسائل التي تهم أولئك المعنيين بالأمر. ويرد الإطار التعاقدى كما اقترحتة دول اللجنة الأوروبية للطيران المدني في المرفق (ب). وهو ليس جديداً، فقد سبق تقديمه ومناقشته في الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية التي طلبت استكمالها كخطوة مرحلية في سبيل اعداد اتفاقية محتملة.

٢-٤ يقوم الإطار التعاقدى على نهج ذي مستويين. وعلى أحد المستويين، يقدم اتفاقاً تنظيمياً يعالج مسائل القانون العام التي تتضمن الترخيص والمسؤولية ومسائل الاختصاص. والمستوى الآخر هو ترتيبات تعاقدية خاصة بين شتى

<sup>٣</sup> في اجتماع مجلس الاتحاد الأوروبي الذي عقده في ١١/٦/٢٠٠٤، اعتمد المجلس لائحة المجلس الأوروبي المنشئة للهيئة الأوروبية للإشراف على نظام GNSS.

المعنيين بالأمر تتاح لهم فيها درجة كبيرة جدا من الاستقلال الذاتي مع مراعاة بعض العناصر الالزامية التي يحددها الاتفاق التنظيمي. وستركز هذه العناصر الالزامية، ضمن أمور أخرى، على الامتثال للقواعد القياسية والتوصيات فيما يتعلق بالاستمرارية والتوافر والسلامة والدقة والموثوقية والاعتراف بالمسؤولية (الصارمة) والتغطية الالزامية للمخاطر واللجوء الى التحكيم والتنازل عن الحق في الاستناد الى الحصانة السيادية. ومن شأن تحقيق الاتساق بين هذه الأجزاء الأساسية من العقود أن يساعد على تحقيق اطار تكون فيه أدوار ومسؤوليات جميع الجهات المشاركة واضحة للجميع وتكون فيه العلاقات محددة.

٣-٤ وذلك، فان العنصرين الرئيسيين لهذا الاطار التعاقدى هما عقود القانون الخاص التي تبرم بين الأطراف المشاركة في سلسلة تنفيذ وتشغيل وتوفير واستخدام اشارات ونظم GNSS واتفاق القانون العام بين الدول المعنية لضمان تحقيق الاتساق بين هذه العقود لكي تتضمن نفس الأحكام الأساسية بشأن السلامة والترخيص والمسؤولية الخ. وبهذه الطريقة، سيكفل التمييز الضروري بين عناصر القانون العام والقانون الخاص لهذا الاطار التعاقدى المقترح.

٤-٤ ان الاطار التعاقدى الذي تقترحه دول اللجنة الأوروبية للطيران المدني في هذه الوثيقة ليس اتفاقية لنظام GNSS. وبينما يتضمن عناصر ملزمة، فهو ينشئ أيضا اطارا مرنا ومتوافرا بسهولة لشمول كل العناصر القانونية والمؤسسية المتعلقة بنظام GNSS على المستوى الاقليمي، ويحقق اتساق العلاقات التعاقدية بين الأطراف المعنية، موفرا بذلك الوضوح والتأكد القانوني. غير أنه قد يتيح خبرة ودراية ويمثل خطوة أولى يمكن أن تتطور، تحت رعاية الايكاو، الى وثيقة عالمية للقانون الدولي مركزة على الأجل الطويل ودقيقة.

## ٥- النظر في وضع اتفاقية دولية

١-٥ كان جزءا من اختصاصات مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة أن تتظر في وضع اتفاقية دولية لغرض اعداد اطار قانوني طويل الأجل لنظم CNS/ATM. ويستنتج تقرير الأمانة العامة أنه من السابق لأوانه في هذا الوقت صياغة اتفاقية دولية. غير أن الوثائق المقدمة الى مؤتمر الملاحة الجوية الذي عقد مؤخرا، من الدول الأفريقية ووكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر والجماعة الأوروبية واليابان تبين أن عددا كبيرا من الدول في الجمعية العمومية تؤيد وضع اتفاقية دولية. ومع وضع هذا في الاعتبار، قام الأعضاء الأوروبيون في مجموعة الدراسة بتقديم مشروع أول لاتفاقية للنظر فيه. وترد في المرفق (ج) قائمة بالعناصر الرئيسية التي لا بد من أن تتضمنها مثل هذه الاتفاقية.

٢-٥ سيتمثل الهدف في تحقيق اتفاقية مكرسة للموضوع وتقتصر على العناصر المشتركة الضرورية لتقديم خدمات GNSS بطريقة ملائمة قانونيا ومؤسسيا. وستتناول، بصفة خاصة، المسؤولية، بما في ذلك مسألة مسؤولية الأطراف الثالثة التي لا يمكن معالجتها بصورة ملائمة عن طريق الحل المتمثل في الاطار التعاقدى. ومن المرتقب أن تكون الاتفاقية أكثر طريقة ملائمة للتعامل مع جميع الأطراف التي تتأثر بمثل هذا النظام العالمي في الأجل الطويل.

<sup>٤</sup> الوثيقة ANConf11:WP/143 المقدمة من ٥٤ دولة أفريقية والوثيقة WP/153 المقدمة من ٤١ دولة من دول اللجنة الأوروبية للطيران المدني/يوروكنترول.

٣-٥ وكالوثائق المماثلة الأخرى التي أعدت في الايكاو، يمكن صياغة مثل هذه الوثيقة ومناقشتها خلال فترة معقولة ويمكن دخولها حيز النفاذ بالفعل بعد تصديقات قليلة نسبياً، إذ أنها ستكون مصممة "لتنمو" خلال تطبيقها. وستتص على دور مهم للايكاو فيما يتعلق، ضمن أمور أخرى، بالتعاون العالمي.

## ٦- الاستنتاج

١-٦ كما هو مبين أعلاه، جرى الاعراب على الدوام عن تأييد قوي من جانب من يرون أن الوضع الراهن لا يقدم اجابات كافية بالنسبة للجوانب القانونية والمؤسسية لنظام GNSS في اطار خدمة جديدة للاتصالات والملاحة والاستطلاع. وأهم شيء هو أن الأغلبية الكبرى من الدول ومقدمي خدمات GNSS الآخرين والمنتهجين بخدمات GNSS سيطلبوا التأكد القانوني بشأن من يكون مسؤولاً عن أي جانب معين للنظام وما ستكون عليه المسؤولية المحتملة وعبء الإثبات. ولن يؤدي وضع اتفاقية للانتقاص بأي طريقة من منافع الاطار التعاقدية كحل مرحلي. ومن شأن وضع ترتيب مرحلي فعال يعالج كل المسائل الرئيسية أن يعوض بصورة ملائمة عن حقيقة أن وضع اتفاقية سيتأخر لبضع سنوات. والحقيقة أن اطاراً تعاقدياً فعالاً ومتوافقاً بسهولة ويحقق اتساق العلاقات التعاقدية بين الأطراف المشاركة في تنفيذ نظام GNSS، بينما يستجيب لتطور نظام CNS/ATM القائم على الأقمار الصناعية، يمكن أن يمهد الطريق لاتفاقية وأن يعزز اعتمادها بصورة أسرع.

## ٧- التوصية

١-٧ في ضوء ما تقدم، يقترح أن تتقدم الجمعية العمومية للايكاو في تنفيذ الاطار التعاقدية كما يرد في هذه الوثيقة وأن تواصل في الوقت ذاته العمل على وضع اتفاقية، وذلك على أساس الاقتراحات الواردة في هذه الوثيقة.

## ٨- الاجراء المعروض على الجمعية العمومية

١-٨ يرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

- أ) اعتماد مشروع قرار الجمعية العمومية حسبما يرد في المرفق (أ) بهذه الوثيقة.
- ب) الاحاطة علماً بنهج الاطار التعاقدية الشامل حسبما يرد في المرفق (ب) بهذه الوثيقة.
- ج) الاحاطة علماً بالعناصر لوضع اتفاقية لنظام GNSS حسبما ترد في المرفق (ج) بهذه الوثيقة.

-----

## المرفق (أ)

### مشروع قرار

#### تنفيذ اطار تعاقدي في سبيل التوصل الى حل مؤسسي طويل الأجل للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية

بما أن النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) بوصفه جانبا مهما لنظم الايكاو للاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM)، يقصد به تقديم خدمات تحظى فيها السلامة باهتمام فائق من أجل ملاحة الطائرات بتغطية عالمية.

وبما أن نظام GNSS ينبغي أن يكون متوافقا مع القانون الدولي، بما في ذلك اتفاقية الطيران المدني الدولي لعام ١٩٤٤ (المشار إليها فيما بعد باسم اتفاقية شيكاغو)، وملاحقها والقواعد ذات الصلة المطبقة على أنشطة الفضاء الخارجي.

وبما أن الجمعية العمومية، في قرارها A32-19، اعتمدت ميثاق حقوق الدول والتزاماتها فيما يتعلق بخدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية الذي يرسي المبادئ الأساسية المطبقة على تنفيذ نظام GNSS.

وبما أن الجمعية العمومية، في قرارها A32-20، كلفت المجلس والأمانة العامة بإنشاء مجموعة دراسة تابعة للأمانة العامة لضمان متابعة توصيات مؤتمر ريو وفريق الخبراء القانونيين والفنيين بشأن نظام GNSS (LTEP)، لا سيما فيما يتعلق بالجوانب المؤسسية ومسألة المسؤولية، وكذلك النظر في وضع اطار أطول أجلا لتشغيل نظم GNSS.

وبما أن الجمعية العمومية، في دورتها الثالثة والثلاثين، قررت أن يتم الاضطلاع بالمزيد من العمل بشأن الجوانب القانونية لنظام CNS/ATM بغية اعداد المفهوم النهائي لاطار تعاقدي لنظام CNS/ATM كاطار مرحلي وتمهيد السبيل نحو تنفيذه، بما في ذلك النظر في وضع اتفاقية دولية.

وبما أن الأنشطة الفنية والتشغيلية في سبيل تنفيذ نظام GNSS متقدمة تماما الآن والحاجة الآن ماثلة لوضع اطار قانوني ومؤسسي ملائم للتنفيذ نفسه.

وبما أن الطابع العالمي لنظام GNSS لأغراض الطيران يتطلب حلا عالميا واجراءات ملموسة تعبر عن الحاجة العاجلة لأن تحسن الدول اطارها القانوني والمؤسسي.

**فان الجمعية العمومية:**

- ١ - **تؤكد من جديد** على الحاجة الملحة لاتخاذ مبادرات ملموسة في سبيل تنفيذ اطار قانوني ومؤسسي ملائم لنظام GNSS.
- ٢ - **وتؤكد من جديد** الحاجة الى اطار قانوني ومؤسسي ملائم قصير وطويل الأجل ليحكم التنفيذ الفعال لنظام GNSS، أي الحاجة الى اطار تعاقدى يتطور الى اتفاقية دولية.
- ٣ - **تكلف** المجلس والأمين العام، ضمن اختصاصات كل منهما، باتخاذ الخطوات اللازمة لما يلي:
  - (أ) اقرار ثم اعتماد اطار تعاقدى كخطوة نحو الهدف طويل الأجل لوضع وثيقة عالمية للقانون الدولي، وذلك على أساس الهيكل والنموذج الشامل المقترحين في المرفق (ب) للوثيقة A35-WP/125.
  - (ب) صياغة اتفاقية مكرسة للموضوع وتتناول الجوانب القانونية والمؤسسية لنظام GNSS، مع مراعاة العناصر الواردة في المرفق (ج) للوثيقة A35-WP/125.
  - (ج) القيام، بصفة خاصة، بكفالة دور الايكاو الفعال فيما يتعلق بهذا التطور وتنفيذ النهج المبينة في (أ و ب).

-----

## المرفق (ب)

## اتفاق إطاري بين حكومات

.....  
 بشأن تنفيذ وإتاحة وتشغيل واستخدام  
 النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية  
 لأغراض الملاحة الجوية

## ١ - الأهداف

١-١ يهدف هذا الاتفاق الى وضع اطار قانوني لتنفيذ وإتاحة وتشغيل واستخدام نظام GNSS لأغراض الملاحة الجوية فوق أراضي الأطراف المتعاقدة، إضافة الى تنظيم العلاقات بين كيانات وأشخاص تعنى بمثل تلك النشاطات الخاصة بنظام GNSS.

٢-١ يهدف هذا الاتفاق الى ضمان أن يتحقق على المستويين الفني والتشغيلي كل من امكانية التوصل الى خدمات نظام GNSS والاستمرارية والتوافر والسلامة والدقة والموثوقية لتلك الخدمات على نطاق العالم. وتؤكد الأطراف المتعاقدة مجددا التزامها بالعمل بصورة تتفق والقانون الدولي والمبادئ التي تحكم نظام GNSS، ولا سيما اتفاقية شيكاغو، وملاحقها، وميثاق حقوق الدول والتزاماتها فيما يتعلق بخدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية والقواعد ذات الصلة التي تنطبق على نشاطات الفضاء الخارجي.

٣-١ يتناول هذا الاتفاق الأحوال التي يمكن في ظلها لخدمات نظام GNSS، بما في ذلك الاشارات في الفضاء، أن تستخدم بصورة مأمونة لأغراض الملاحة الجوية فوق أراضي الأطراف المتعاقدة. ويهدف الاتفاق كذلك الى توضيح التزامات الأطراف المعنية.

## ٢ - التعاريف

١-٢ لغرض هذا الاتفاق، تستخدم الاصطلاحات الواردة أدناه للمعاني التالية:

**الترخيص:** العملية التي تنتج عنها شهادة رسمية بأن نظاما محددًا، أو عنصرا منه أو خدمة تمثل لمقتضيات تحددت سلفًا.

**الضرر:** إزهاق للأرواح أو إصابة للأبدان أو تلف للممتلكات [...].

**الكيان الخاص**

**بنظام GNSS:** هيئة/مؤسسة عامة أو خاصة، أو شراكة بين القطاعين العام والخاص، تنشأ بغرض الإدارة أو تكلف بالإدارة، من خلال ترتيبات تعاقدية، للعلاقات بين مشغلي نظام GNSS ومقدمي خدمة ذلك النظام المعنيين بتشغيل نظام GNSS لأغراض الملاحة الجوية.

**خدمة نظام GNSS:** خدمة من خدمات القيمة المضافة لدعم الملاحة الجوية، على أساس من الاشارات التي يبثها نظام تابع لنظام GNSS.

**جهة تقديم خدمة**

**نظام GNSS:** كيان يعمل في النشاط الخاص بتقديم خدمة من خدمات نظام GNSS لأغراض الملاحة الجوية.



- إشارة نظام GNSS:** إشارة يبثها عنصر يشكل جزءا من نظام تابع لنظام GNSS.
- نظام GNSS:** نوع من الهياكل الأساسية يتكون من الأقمار الصناعية وغير ذلك من التجهيزات الفضائية و/أو الأرضية، له قدرة على دعم الملاحة الجوية على أساس من الإشارات في الفضاء.
- عنصر نظام GNSS:** أي مكون لنظام تابع لنظام GNSS.
- جهة تشغيل نظام GNSS:** هيئة/مؤسسة تعمل في تشغيل و/أو صيانة نظام تابع لنظام GNSS أو عناصر في ذلك النظام.
- مستعمل نظام GNSS:** طائرة تستخدم إشارات نظام GNSS أو خدمات نظام GNSS لأغراض الملاحة الجوية.
- نظام التقوية المحلي:** نظام من أنظمة GNSS، الغرض منه تعزيز الدقة والموثوقية والاستمرارية والسلامة لإشارة أولية من إشارات نظام GNSS في مكان ما.
- نظام الإشارة الأولي:** نظام من أنظمة GNSS، الغرض منه إصدار إشارة أولية في الفضاء.
- نظام التقوية الإقليمي:** نظام من أنظمة GNSS، الغرض منه تعزيز الدقة والموثوقية والاستمرارية والسلامة لإشارة أولية في حدود منطقة ما.

### ٣ - نطاق التطبيق

- ١-٣ تطبق أحكام هذا الاتفاق على الدول المتعاقدة التي تقوم بتنفيذ أو تقديم أو تشغيل و/أو استخدام نظام GNSS لأغراض الملاحة الجوية.
- ٢-٣ يحكم هذا الاتفاق انشاء كيان خاص بنظام GNSS أو اعطاء الولاية لكيان قائم بالفعل لتأدية مثل تلك المهمة. ويتناول الاتفاق أمورا من بينها، علاقات الكيان مع جهات تشغيل نظام GNSS ومقدمي خدمة نظام GNSS الذين يعملون من اقليم دولة متعاقدة أو لديهم مكتب مسجل في اقليم دولة متعاقدة.
- ٣-٣ في حالة اتفاق أطراف متعاقدة على الاضطلاع بمسؤوليات فيما يتصل بتقديم خدمات الملاحة الجوية فوق أجزاء من أعالي البحار، ينطبق هذا الاتفاق أيضا على ممارسة تلك المسؤوليات فوق تلك الأجزاء من أعالي البحار.

### ٤ - السيادة

- ١-٤ لا يؤثر هذا الاتفاق مطلقا على السيادة الكاملة والخالصة للأطراف المتعاقدة فيما يتصل بالمجال الجوي الذي يعلو اقليمها.
- ٢-٤ تقر الأطراف المتعاقدة بأن تنفيذ أو تقديم أو تشغيل أو استخدام نظام GNSS يجب ألا يجور على سلطة الدولة أو على مسؤوليتها وألا يحد من تلك السلطة أو المسؤولية في السيطرة على الملاحة الجوية وفي إصدار وتعزيز

القواعد التنظيمية المتصلة بالسلامة. ويتعين الحفاظ على سلطة الدول في تنسيق ومراقبة الاتصالات وفي التقوية، حسب الاقتضاء، لخدمات الملاحة الجوية المبنية على الأقمار الصناعية.

## ٥ - مسؤوليات الأطراف المتعاقدة

١-٥ تحدد الأطراف المتعاقدة وفقا لأحكام هذا الاتفاق، الأحوال التي قد يستخدم فيها نظام GNSS أو عنصر منه لأغراض الملاحة الجوية فوق أراضيها.

٢-٥ وللأطراف المتعاقدة تفويض أية مؤسسات عامة أو خاصة أو مشتركة بين القطاعين العام والخاص، بما في ذلك هيئات أجنبية، لتقدم اشارات أو خدمات نظام GNSS لدعم الملاحة الجوية فوق اقليمها، شريطة أن تعمل تلك الهيئات/المؤسسات وفقا للمقتضيات الواردة في هذا الاتفاق.

٣-٥ يبقى في نطاق مسؤولية كل طرف متعاقد ضمان تقديم اشارات وخدمات نظام GNSS واستخدامها فوق اقليمه وفقا للأحكام ذات الصلة لاتفاقية شيكاغو.

٤-٥ تقييم الأطراف المتعاقدة اجراءات ملائمة لضمان ما يلي:

(أ) أن المؤسسات القائمة بتنفيذ وتقديم وتشغيل واستخدام نظام GNSS أو عناصر منه، تمتثل لمقتضيات هذا الاتفاق.

(ب) امتثال النشاطات التي يؤديها الكيان الخاص بنظام GNSS الذي يتم انشاؤه أو تكليفه وفقا للمادة ٦ من هذا الاتفاق لمقتضيات الاتفاق هذا.

## ٦ - الكيان الخاص بنظام GNSS

١-٦ يتعين انشاء كيان بموجب هذا الاتفاق وسوف يشار اليه باعتباره الكيان الخاص بنظام GNSS. ويتكون بالضرورة من مدير تدعمه أمانة.

ويجوز للأطراف المتعاقدة تكليف مؤسسة أو هيئة قائمة بالفعل بالقيام بمهام الكيان الخاص بنظام GNSS الذي ورد وصفه في هذا الاتفاق.

٢-٦ ويكون للكيان الخاص بنظام GNSS الشخصية القانونية. ويتمتع في أراضي الأطراف المتعاقدة لديه بالوضع القانوني التي تعد ضرورية لتأدية مهامه.

٣-٦ ويكلف الكيان الخاص بنظام GNSS بالتسهيل و [الإدارة] [الانشاء]، بموجب ترتيبات تعاقدية، للعلاقات بين المشغلين المتعددين لنظام GNSS ولمقدمي خدمة نظام GNSS الذين يدخلون ضمن نطاق هذا الاتفاق.

٤-٦ يجوز أن يكلف الكيان الخاص بنظام GNSS بأمر من بينها المهام التالية، وذلك بناء على قرار من الأطراف المتعاقدة:

(أ) تحديد اشارات وخدمات نظام GNSS.

(ب) صياغة اتفاقات التعاقد ومستوى الخدمة والتفاوض عليها وتنفيذها وهي الاتفاقات التي تبرم بين الكيان الخاص بنظام GNSS ومشغلي ذلك النظام ومقدمي خدمته، وفقا للمادة ٨ بهذا الاتفاق.

(ج) تحديد الاجراءات لتوزيع المسؤوليات فيما بين أطراف نظام GNSS.

(د) ادارة صندوق تعويض خاص بنظام GNSS في حالة انشائه وفقا للمادة ٩-٢ من هذا الاتفاق.

(هـ) تحديد ما ينطبق من مقتضيات التغطية التي تتعلق بالمخاطر.

٥-٦ تتناول الأطراف المتعاقدة العواقب المالية والمؤسسية المتعلقة بإنشاء الكيان الخاص بنظام GNSS.

## ٧- دور الايكاو

١-٧ تقر الأطراف المتعاقدة بالدور المركزي للايكاو في تنسيق التنفيذ على النطاق العالمي لنظام GNSS وبخاصة ما يلي:

(أ) وضع القواعد القياسية والتوصيات.

(ب) جمع ومعالجة وادارة وتوزيع معلومات الطيران ذات الصلة والتي تتعلق بنظام GNSS والخدمات التابعة للنظام والتي تدخل ضمن نطاق هذا الاتفاق.

(ج) تنسيق نشاطات الكيان الخاص بنظام GNSS أو الهيئة/المؤسسة المكلفة بالقيام بمهامه وذلك مع نشاطات الكيانات الأخرى التي يتم انشاؤها في اطار اتفاقات مماثلة و/أو تكون ذات مهام مماثلة في أقاليم أخرى.

(د) رصد امثال مشغلي نظام GNSS و/أو مقدمي خدماته للمقتضيات الفنية والتشغيلية والقانونية التي تنطبق، بما في ذلك شروط الترتيبات التعاقدية ذات الصلة.

## ٨- الاتفاقات التعاقدية

١-٨ تبرم العقود المشار اليها في المادتين ٦-٣ و ٦-٤ بهذا الاتفاق بما يتماشى مع مقتضيات هذه المادة ومع شروط هذا الاتفاق.

٢-٨ تتعهد الأطراف المتعاقدة بأن تتضمن التعاقدات التي يتم الدخول فيها بموجب هذا الاتفاق العناصر الالزامية التالية:

(أ) الامتثال للقواعد القياسية والتوصيات.

(ب) الامتثال للميثاق فيما يتعلق بالاستمرارية والتوافر والسلامة والدقة والموثوقية.

(ج) أن تقام التبعة على أساس الجريرة.

(د) التغطية الاجبارية فيما يخص المخاطر.

(هـ) اللجوء الالزامي الى التحكيم.

(و) الاقرار بأن مؤسسات/هيئات الدولة تخضع لنفس القواعد مثل الأطراف الخواص.

## ٩- التغطية توكيا للمخاطر

٩-١ تضمن الأطراف المتعاقدة أن مشغلي نظام GNSS ومقدمي خدمته سيتيحون تأميناً كافياً أو غير ذلك من صور التغطية توكيا للمخاطر ليجري التعويض عن أي خسارة أو ضرر مترتبين على عدم تأدية نشاطات المشغلين ومقدمي الخدمات أو متعلقين بعدم تأدية تلك النشاطات.

٩-٢ للأطراف المتعاقدة أن تنشئ صندوقاً مكرساً للتعويض عن أية خسارة أو ضرر قد ينشأ عن عدم الأداء للأنشطة الخاصة بمشغلي النظام أو مقدمي خدمته على قدر ما يقع من عجز في الاسترداد من جراء الهيئة/المؤسسة التي تحمل التبعة.

## ١٠- التحقيق فيما يخص الوقائع/الحوادث

١٠-١٠ تجري التحقيقات المتصلة بوقائع أو حوادث الملاحة الجوية التي تنطوي على عطب محتمل أو عطل أو استخدام غير ملائم لنظام GNSS وذلك وفقاً لأحكام الملحق الثالث عشر لاتفاقية شيكاغو. وفي هذا الشأن يجب أن تضمن جهات تشغيل النظام تسجيل الاشارات لأغراض الاحتفاظ بأدلة.

## ١١- الترخيص

١١-١١ تضمن الأطراف المتعاقدة أن العناصر التابعة لنظام GNSS، بما في ذلك الكرونيات الطيران وكذا خدمات نظام GNSS ستحظى بشهادة ترخيص قبل دخول نطاق التشغيل.

١١-٢ تضمن الأطراف المتعاقدة والمعنيون بوضع القواعد لديها، من خلال ما هو قائم لدى تلك الأطراف من نظام لإدارة السلامة الاستخدام الآمن لنظام GNSS. وتتابع الايكاو سلامة نظم ادارة السلامة الوطنية [من خلال برنامجها العالمي لتدقيق مراقبة السلامة].

## ١٢- التبعة

١٢-١ في حالة وقوع خسارة أو ضرر مما يترتب عن عطب أو تعطل أو استخدام غير ملائم لنظام GNSS، يكون كل كيان أو شخص له دخل بذلك مسؤولاً بمقدار ما يكون قد أسهم في وقوع الخسارة أو الضرر.

١٢-٢ تحتكم التبعة الخاصة بالأطراف الى نظام التبعة المادية الذي يطبق عادة على نشاطها وفقاً لما هو قائم ومطبق من قوانين دولية ووطنية.

١٢-٣ تعرض الأطراف المتعاقدة وغيرها من الأطراف العمومية نفسها على التحكيم وتخضع لنفس القواعد شأن الشركاء الخواص.

١٢-٤ وفي حالة امكان عزو الخسارة أو الضرر لعطل أو عطب يصيب نظام GNSS أو لاستخدام غير ملائم خاص بذلك النظام، وعدم الامكانية في الوقت ذاته لعزو ذلك بوضوح الى مدعى عليه بعينه، يعلن أن المدعى عليهم الذين

لهم دخل بسلسلة الأحداث التي نتجت عنها الواقعة أو الخسارة أو الضرر شركاء في التبعة وذلك فيما يخص مبلغ الخسارة أو الضرر بكامله.

### ١٣ - التحكيم

١-١٣ يجري ضم جميع دعاوى التبعة وعرضها على التحكيم وفقا لقواعد التحكيم الموضوعية بموجب هذا الاتفاق والمفصلة في الملحق [X]. وتتضمن الدعاوى التي يجري ضمها تلك المرفوعة ضد الكيان المعني الخاص بنظام GNSS وجهات تشغيل نظام GNSS وجهات تقديم خدمة نظام GNSS وجهات تشغيل الطائرات والناقلين الجويين ومقدمي خدمات الملاحة الجوية ومصنعي الأجهزة والجهات التي تضع القواعد.

٢-١٣ لا يخل شيء في هذا الاتفاق بحقوق أي أفراد فيما يتصل باتفاقيتي وارسو ومونتريال.

٣-١٣ تكون قرارات لجنة التحكيم نهائية وملزمة لأطراف دعوى التحكيم.

### ١٤ - التسجيل لدى الايكاو

١-١٤ يسجل هذا الاتفاق لدى مجلس الايكاو، وفقا لأحكام المادة ٨٣ من اتفاقية شيكاغو.

### ١٥ - التعديل

١-١٥ يخضع أي تعديل مقترح لهذا الاتفاق لموافقة [ثلاثي] أطرافه المتعاقدة.

### ١٦ - قبول الأطراف الأخرى

١-١٦ هذا الاتفاق مفتوح لقبول انضمام أطراف أخرى [...].

### ١٧ - الانقضاء

١-١٧ يجوز اعلان انقضاء هذا الاتفاق [...].

ويكون التأثير على الكيان الخاص بنظام GNSS والذي أنشئ بموجب هذا الاتفاق [...].

### ١٨ - انفاذ الاتفاق

١-١٨ يدخل هذا الاتفاق حيز النفاذ في تاريخ التوقيع عليه.

-----

## المرفق (ج)

### اقتراح بشأن

### العناصر الأساسية التي ينتظر إدراجها في مشروع اتفاقية

#### الديباجة

تشير الديباجة الى الأساس القانوني الذي له صلة بالموضوع بالنسبة للاتفاقية، وخاصة اتفاقية شيكاغو وملاحقها، وتذكر الديباجة بالحاجة الى أن يجيء نظام GNSS متماشيا مع تلك الوثائق وغيرها من قواعد القانون الدولي ذات الصلة التي تنطبق على نشاطات الفضاء الخارجي. ولقد وضع ميثاق حقوق الدول والتزاماتها فيما يتعلق بخدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، والذي اعتمد في الدورة الثانية والثلاثين للجمعية العمومية للايكاو (١٩٩٨) بعض المبادئ الأساسية التي تحتاج الى تفصيل في اتفاقية دولية حتى تصبح مبادئ ملزمة.

#### التعريف

بالنظر الى العواقب القانونية لنظام GNSS، فسوف يكون من الضروري تعريف بعض الاصطلاحات لأغراض الاتفاقية. وسوف تحتاج اصطلاحات مثل "خدمة نظام GNSS"، و"مقدم خدمة نظام GNSS"، و"نظام GNSS"، و"جهة تشغيل نظام GNSS"، و"مستعمل نظام GNSS"، و"مقدم الاشارة الأولية"، و"نظام التقوية الاقليمي" و"نظام التقوية المحلي" الى تعريف وذلك بما يتماشى مع أحدث الاصطلاحات المعمول بها.

#### نطاق التطبيق

ينبغي أن تنطبق الاتفاقية على نشاطات تستخدم أجهزة وتقنيات ونظما مبنية على الأقمار الصناعية وأخرى أرضية.

#### سلامة الملاحة الجوية

لا بد وأن تكون سلامة الملاحة الجوية هي المبدأ الأسمى في تنفيذ وتشغيل النظم التابعة لنظام GNSS وتقديم واستعمال خدمات نظام GNSS. ويجب ألا يسمح للاعتبارات التجارية بأن تأخذ الأولوية على متطلبات السلامة. ويجب النص على ما يقتضي باحترام هذا المبدأ في حالة اندلاع حرب أو في الأحوال الطارئة.

#### امكانية التوصل على النطاق العالمي

كل طائرة مسجلة في أراضي الأطراف المتعاقدة لا بد وأن يتاح لها وبدون تمييز وفي ظل ظروف موحدة الوصول الى استخدام نظم التقوية الاقليمية للاستعمالات الطيران داخل منطقة التغطية الخاصة بتلك النظم. ولا بد أن تقترح المادة أيضا وسائل لتحقيق الطابع العالمي الشامل.

#### سيادة الدولة

لا يصح أن يجور تطبيق وتشغيل النظم التابعة لنظام GNSS وكذا تقديم واستعمال خدمات نظام GNSS على سلطة الدولة أو مسؤوليتها أو أن يؤدي ذلك الى الحد من تلك السلطة أو المسؤولية في السيطرة على الملاحة الجوية أو اصدار وفرض

قواعد تنظيمية خاصة بالسلامة. ولا بد أن تنص المادة على اناطة أطراف أخرى ملائمة بتقديم الخدمات اذا شاعت دولة أن تفعل ذلك.

### مواصفات الأداء لعناصر نظام GNSS

يجب أن يضمن أي طرف يقدم خدمات نظام GNSS أن تلك الخدمات تفي بمقتضيات أداء النظام فيما يتصل بالدقة والسلامة والاستمرارية والتوافر بما في ذلك الترتيبات الفعالة للتقليل الى أدنى حد من التأثير التشغيلي الذي ينشأ عن حالات العطب أو التعطل للنظام.

يجب أن تضمن الأطراف المتعاقدة امتثال النظم لقواعد الايكاو القياسية وتوصياتها على الأقل بما فيها الملحق العاشر دون اقتصار عليه، ولا بد أن يكون ذلك تطبيق الزامي.

ان ضرورة تسجيل اشارات GNSS والاحتفاظ بتلك التسجيلات لاستخدامها كدليل في عمليات التحقيق الخاصة بالحوادث يجب أيضا أن ترد في الاتفاقية لضمان حصول تأثير قانوني. وقد لا يحتاج ادراج ذلك في الملحق العاشر.

### الطابع الموحد

يجب أن تعمل الأطراف المتعاقدة سويا لضمان الطابع الموحد في تقديم وتشغيل خدمات نظام GNSS. وذلك يمكن أن يستتبع كفاءة التشغيل المشترك للنظم لصالح سلامة الطيران العالمي.

### الرسوم

يجب أن ينص على ما يغطي الحالة التي تكون فيها بعض النظم (المستقبلية) خاضعة للرسوم. وفي تلك الحالة، يجب أن تضمن آلية خاصة بفرض الرسوم توزيع التكاليف بصورة معقولة فيما بين مستعملي الطيران المدني وأيضا بين المستعملين للطيران المدني كمجموعة وبين غيرهم من المستعملين للنظام. ولا بد وأن يؤخذ بعين الاعتبار عمل فريق الخبراء المعني باقتصاديات خدمات الملاحة الجوية.

### التعاون والمساعدة المتبادلة ودور الايكاو

من أجل تسهيل القيام بصورة فعالة بالتخطيط العالمي والتنفيذ على نطاق العالم لنظام GNSS، لا بد وأن تقوم الأطراف المتعاقدة بتأدية نشاطاتها مع ايلاء الاعتبار الواجب لمصالح الأطراف الأخرى. ويمكن للايكاو أن تقوم بدور أساسي في هذا الشأن من خلال ما يلي:

- التنسيق مع الهيئات الإقليمية أو غير ذلك من الكيانات التي تقوم بالادارة أو التسهيل أو غير ذلك من صور التنسيق للعلاقات بين مشغلي النظام أو مقدمي الخدمة الخاصة به.
- الرصد، من خلال البرنامج العالمي للتدقيق، للامتثال من جانب مشغلي نظام GNSS ومقدمي الخدمة الخاصة به لمقتضيات القواعد القياسية التقنية المعمول بها وللمقتضيات التشغيلية والقانونية.
- تسهيل تقديم المساعدة الى الدول فيما يتصل بالجوانب التقنية والمالية والادارية والقانونية والتعاونية الخاصة بنظام GNSS.

### الترخيص

يجب الترخيص للنظم التابعة لنظام GNSS ولخدمات وعناصر تلك النظم، بما في ذلك الكترونييات الطيران والتجهيزات الأرضية، على أساس المقترضيات التقنية المطبقة قبل دخولها حيز التشغيل، ولا بد من أن تمتثل مقترضيات التدريب والترخيص لقواعد الايكاو القياسية وتوصياتها.

### التدخل غير المشروع

يجب أن ينص على اجراءات لمنع التدخل الضار والحماية منه.

### التبعية

لا بد وأن ينص على تبعية محددة بدقة تصل الى حد معين يتقرر وأن يتحدد ما تجره التبعية على ذلك الأساس، وذلك بما يتماشى مع اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ حول الخسارة أو الضرر الناتج عن تعطل أو عطب جهاز أو نظام GNSS أو خدمته أو استخدام ذلك النظام أو تلك الخدمة بصورة غير سليمة. وفي حالة نشوء الخسارة أو الضرر عن أكثر من جهاز واحد أو خدمة واحدة، فلا بد من أن يعتبر مقدمو تلك الخدمات مسؤولين مجتمعين ووحداً بمقدار ما يكون عليهم من جريرة. وهناك حل بديل قد يكون هو نظام التبعية المبني على الجريرة مع عكس التحميل بعبء الاثبات.

### الأسباب القهرية

يمكن وضع نص يستبعد التبعية في الحالات الخارجة عن نطاق سيطرة طرف مثل قضاء الله وقدره أو اندلاع الحرب، وما الى ذلك.

### الحصانة السيادية

يجب أن ينص على الأحوال التي لا يمكن الاستناد في ظلها الى الحصانة السيادية، وذلك تجنباً لحالات قد لا تستطيع فيها أطراف طلب الانتصاف نتيجة لقاعدة الحصانة.

### الرجوع على الخصم والتعويض

يتعين أن تسمح الاتفاقية لأي كيان أو شخص وجد أنه مسؤول عن خسارة أو ضرر بالحق في الرجوع على أي شخص أو كيان آخر.

### الولاية ذات الاختصاص/التحكيم

تطرح الأحداث ذات العلاقة بنظام GNSS خاصية الاشراك المحتمل لطائفة من الأطراف في مجموعة متنوعة من الدعاوى ضمن اختصاصات ولائية متعددة. ويمكن للاتفاقية أن تقترح ولاية واحدة تفادياً للتعقيد فيما يخص جميع دعاوى التبعية. وكبديل للولاية الواحدة وللتغلب على مبادئ الحصانة من الولاية الأجنبية، يمكن التفكير في اللجوء الى آليات التحكيم التي قد تقوم باتتباع قواعد الاونسترال القائمة أو قواعد محكمة التحكيم الدائمة بلاهاي.

### القانون الساري

يمكن أن تنص الاتفاقية على ضرورة أن تطبق المحكمة ذات الاختصاص أو المحكمة التحكيمية المختصة نظام التبعية الذي ينطبق وفقاً للقواعد القائمة دولياً وعلى الصعيد الداخلي.



**الفترة التي ينشأ التقادم بانقضائها**

يمكن أن تنص الاتفاقية على أن الحق في اتخاذ اجراء قانوني ينقضي اذا لم ترفع قضية خلال عدد محدد من السنوات من تاريخ الفعل أو الحدث الذي نتج عنه الضرر الذي يطلب من جرائه التعويض.

**التغطية الاجبارية توكيا للمخاطر**

لا بد وأن تضمن الأطراف المتعاقدة احتفاظ جهات تشغيل النظام وتقديم خدمته لديها بتأمين كاف أو توافر وسائل أخرى لها للتغطية ضد المخاطر فيما يتصل بما يترتب عليها من تبعه. ونظرا الى أن أية حادثة لنظام GNSS ذات علاقة بالطيران يمكن أن تكون لها عواقب ملموسة فيما يخص التبعه، فانه يتعين التفكير في امكانية انشاء صندوق مكرس للتعويض عن أي عجز في التحصيل من الأشخاص الذين تعتبر التبعه واقعة عليهم.

**التشغيل المشترك لخدمات نظام GNSS**

يجب ألا تمنع الاتفاقية طرفين متعاقدين أو أكثر من تقديم الخدمات بصورة مشتركة باستخدام نظام GNSS.

**غير ذلك من الأحكام**

لا بد وأن تتضمن الاتفاقية الأحكام الاجرائية النمطية فيما يتصل بالتعديلات وتسوية النزاعات والانفاذ والانسحاب.

- انتهى -