منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

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

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

ملخص

تعرض هذه الوثيقة تقريرا مقدما الى الجمعية العمومية للنظر في الأعمال التي تمت حول الجوانب القانونية لنظم CNS/ATM.

يرد الاجراء المعروض على الجمعية العمومية في الفقرة ٥.

١ – مقدمة

١-١ اعتمدت الجمعية العمومية في الدورة الثانية والثلاثين في عام ١٩٩٨ القرار A32-20: *وضع وتطوير اطار قانوني ملائم طويل الأجل لتنفيذ النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS)*، وكلفت المجلس والأمين العام، كلا في نطاق اختصاصاته وبدءا بمجموعة دراسة تابعة للأمانة العامة، بالنظر، بين أمور عدة، في وضع اطار قانوني ملائم طويل الأجل يحكم تشغيل النظم التابعة للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS)، بما في ذلك النظر في وضع اتفاقية دولية لهذا الغرض. وفي سبتمبر/أكتوبر ٢٠٠١، وعلى أساس الوثيقة A33-WP/34: تقرير مرحلي عن انشاء اطار قانوني لنظم CNS/ATM يشمل نظام GNSS، فقد قررت الدورة الثالثة والثلاثون للجمعية العمومية، بين أمور عدة، اتخاذ ما يلي:

أ) القيام بالمزيد من الأعمال عن الجوانب القانونية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية لوضع الصيغة النهائية لمفهوم الاطار التعاقدي لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية على أنه اطار مؤقت، والدلالة على سبل تنفيذه، بما في ذلك النظر في وضع اتفاقية دولية، مع مراعاة الارشادات التالية:

١) أن تتوخى الحذر من اعتماد الدول على الآخرين في توفير مجمل خدمات الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية أو بعضها.

٢) أن تنظر بعناية في نوع العلاقات التي ينبغي أن تربط الدول بمقدمي الخدمات أو عناصر من الخدمات.

٣) أن تكفل احتفاظ الدول بالمسؤولية الكاملة بموجب اتفاقية شيكاغو عن الخدمات المقدمة نيابة عنها.

ب) تقديم تقرير عن هذا الموضوع الى الدورة العادية التالية للجمعية العمومية.

١-٢ وعملا بهذا القرار، فقد اختتمت مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة المعنية بالجوانب القانونية لنظم CNS/ATM أعمالها في يناير ٢٠٠٤. واستعرضت المجموعة الاطار القانوني الحالي القابل للتطبيق على نظم CNS/ATM، وحددت بعض الثغرات، وناقشت بالتفصيل اطار عمل تعاقدي لهذه النظم، ودرست امكانية وضع اتفاقية دولية لهذا الغرض. ويرد التقرير الختامي عن أعمال مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة المعنية بالجوانب القانونية لنظم CNS/ATM في **المرفق**.

٢- النقاط الرئيسية في التقرير الختامي لمجموعة الدراسة

١-٢ يصف الجزء الأول من التقرير الختامي الاطار القانوني الحالي القابل للتطبيق على نظم CNS/ATM. وقد استند عمل مجموعة الدراسة على افتراض أن المتفق عليه عموما هو عدم وجود عائق قانوني يحول دون تنفيذ نظم CNS/ATM، وأنه ليس في هذه النظم ما يخالف *اتفاقية الطيران المدني الدولي* (شيكاغو، ١٩٤٤، التي ستدعى فيما بعد "اتفاقية شيكاغو"). وهناك أيضا توافق في الآراء على قابلية تطبيق اتفاقية شيكاغو وملاحقها على نظم CNS/ATM وأن نظام GNSS يجب أن يتوافق مع اتفاقية شيكاغو وملاحقها ومبادئ القانون الدولي الأخرى. ويشتمل الاطار الحالي على عناصر أخرى تشمل بيان السياسات الصادر عن المجلس، والرسائل المتبادلة بين الايكاو والولايات المتحدة وبين الايكاو والاتحاد الروسي، وقرار الجمعية العمومية للايكاو رقم A32-19: *"ميثاق حقوق الدول والتزاماتها فيما يتعلق بخدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية"* (انظر الفقرة ٢-١ من التقرير الختامي)، كما يشتمل الاطار الحالي على القانون الوطني، حيث أن بعض الجوانب القانونية من نظم CNS/ATM محكومة بالقانون الوطني، ولا سيما فيما يتعلق بقواعد المسؤولية. وخلصت مجموعة الدراسة الى أن تنفيذ نظام GNSS لا يؤثر على مسؤولية الدول في اطار المادة الثامنة والعشرين من اتفاقية شيكاغو عن توفير خدمات الملاحة الجوية ضمن المجال الجوي لكل منها. كما أقرت مجموعة الدراسة بأن على معظم الدول الاعتماد على اشارات في الفضاء والتقوية التي توفرها جهات أخرى لها، عند تقديم خدماتها في اطار المادة الثامنة والعشرين من اتفاقية شيكاغو عند تنفيذ نظام GNSS. ووفقا لذلك، لا بد من انشاء رابط بين الجهة أو الجهات التي توفر الاشارات والدول ذات السلطة القانونية في اطار المادة الثامنة والعشرين. كما يعالج التقرير الختامي للمجموعة مواضيع تتعلق باصدار الشهادات، والتفويض باستعمال الاشارات أو الخدمات أو التسهيلات الأخرى، والتفويض بالمسؤولية.

٢-٢ ويحدد الجزء الثاني من التقرير الختامي الثغرات المتعلقة بالمسؤولية في الاطار القانوني الراهن. وبينما يفيد القانون الموضوعي الى حد معقول في تحديد أو عزو نسبة المسؤولية عن الحوادث بسبب فشل أو عطل نظام GNSS، لا تعد القواعد الاجرائية، وخاصة القواعد المنطبقة على جهة الاختصاص، كافية لاستدعاء جميع الأطراف الى المحكمة لضمان التعويض العاجل والمنصف في هذه الحالات. وعلى وجه الخصوص فان تطبيق مذهب الحصانة السيادية، هو والمبادئ المرتبطة به، كثيرا ما يجعل من الصعب أو المستحيل تنفيذ قرارت المحاكم الأجنبية ضد الدول الأخرى أو الهيئات الحكومية الأخرى التي توفر مراقبة الحركة الجوية أو اشارات نظام GNSS وتجهيزاته وخدماته في بلدان أخرى غير أوطانها.

٢-٣ ويوضح الجزء الثالث النظر في وضع اطار تعاقدي الذي كان بؤرة التركيز لأعمال مجموعة الدراسة. وينظم الاطار التعاقدي العلاقة بين مقدم الاشارات الواحد أو الأكثر والدولة صاحبة الاختصاص بموجب المادة ٢٨ من اتفاقية شيكاغو، من حيث شروط تقديم خدمات نظام GNSS، وينبغي أن يشمل أيضا الأحكام الضرورية بشأن موضوع المسؤولية. وقد ناقشت مجموعة الدراسة بالتفصيل مجموعة من الشروط التعاقدية وتوصلت الى نتائج وضعتها في شكل "**مشروع اطار تعاقدي بشأن تقديم خدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية**"، بالصيغة الواردة في **الضميمة (و)** بالتقرير الختامي للمجموعة. وأيدت مشروع الاطار التعاقدي غالبية أعضاء المجموعة، الا أن هناك اختلافات فيما يتعلق بمجال اطار العمل وطابعه الالزامي. وقد اعتبر بعض الأعضاء الاطار نموذجا تعاقديا اختياريا غير ملزم تملك الدول والأطراف الأخرى تجاهه حرية القبول. في حين اعتبر أعضاء آخرون أنه، بغرض الحفاظ على درجة مرغوبة من الوحدة وتوفير الضمانات الأساسية للثقة بنظم CNS/ATM، فانه ينبغي للاطار أن يشمل عددا من العناصر الالزامية المشتركة الملزمة للأطراف، والتي ينبغي أن تأخذ شكل اتفاق حكومي دولي، ويمكن تطويرها تدريجيا في المستقبل لتصبح اتفاقية دولية.

٢-٤ ويتعلق الجزء الرابع من التقرير الختامي بالنظر في وضع اتفاقية دولية. وبالرغم من مناقشة هذا الموضوع بالتفصيل في عدة جلسات، فان المجموعة لم تتمكن من توحيد آرائها حوله. وكان هناك رأي بأن دولا كثيرة سوف تضطر الى الاذن باستخدام اشارات نظام GNSS دون أن يكون لها سيطرة على هذه الاشارات، ولذلك فان الطريقة الوحيدة لضمان الثقة بهذا النظام هي الزام مقدمي خدماته والمنتفعين بها بأن يقبلوا حقوقا والتزامات معينة على شكل وثيقة قانونية دولية ملزمة. وأشير أيضا الى أن المسؤولية تشكل عنصرا حيويا في الاطار القانوني لنظام GNSS. وكان هناك رأي ثان بأن الاطار القانوني الراهن الذي توفره الايكاو، ألا وهو اتفاقية شيكاغو وملاحقها، يضمن استمرارية الخدمة، ولم تظهر فيه ثغرات من شأنها أن تحول دون تنفيذ نظم CNS/ATM. ومن غير الضروري انشاء نظام عالمي جديد للمسؤولية أو اعداد اتفاقية بشأن المسؤولية عن نظام GNSS، اذ لا يوجد ما يدل على أن نظام المسؤولية الحالي المنصوص عليه في القوانين الداخلية غير قادر على التعامل مع نظام GNSS. وكانت هناك فرقة ثالثة من أعضاء مجموعة الدراسة تشارك الفرقة الأولى في تطلعاتها بعقد اتفاقية دولية ورأت أن وضع الاتفاقية حل ضروري وطويل الأجل لمسألة الاطار القانوني لنظم GNSS. الا أنهم في الوقت نفسه، كانوا يعتقدون بأن الاطار التعاقدي الالزامي يمكن أن يشكل حلا مؤقتا بين الوضع الراهن واعداد اتفاقية دولية للأجل الطويل.

٢-٥ وخلاصة القول، كانت هناك مدرستان فكريتان في مجموعة الدراسة بشأن عقد الاتفاقية الدولية، بصفتها اطارا قانونيا طويل الأجل يحكم تشغيل نظم GNSS، رأت احداها أن الخبرة المكتسبة في الوقت الراهن من تنفيذ نظم CNS/ATM، ولا سيما من تنفيذ نظام GNSS، ليست كافية، وأن البحث في وضع مشروع لاتفاقية دولية أمر سابق لأوانه. ورأت الأخرى أن وضع اتفاقية دولية، أمر ضروري ومرغوب فيه.

٢-٦ وعالج الجزء الخامس من التقرير الختامي مسائل معينة تتعلق بالاتصالات والاستطلاع.

٣- نظر المجلس في التقرير الختامي لمجموعة الدراسة

٣-١ عندما نظر المجلس في التقرير الختامي لمجموعة الدراسة في ٢٠٠٤/٣/٥ في الجلسة التاسعة من دورته ١٧١، أعرب عن رأي مفاده أنه نظرا لعدم توفر توافق آراء بشأن الحاجة الى اتفاقية دولية، فقد اقترح أن يقر المجلس أن دراسات الايكاو للجوانب القانونية لتنفيذ نظم CNS/ATM كانت شاملة وأن المجلس يوصي الدورة الخامسة والثلاثين

للجمعية العمومية بأن تعتبر الايكاو بحثها القانوني كاملا وأن تركز جهودها على الجوانب الفنية لتنفيذ نظم CNS/ATM على الأقل للفترة الثلاثية القادمة. كما أيد عدد من ممثلي الدول لدى المجلس الرأي بأن وضع وصياغة اتفاقية دولية في هذه المرحلة أمر سابق لأوانه.

٣-٢ وتم الاعراب عن رأي آخر مفاده أن الدراسة بشأن الجوانب القانونية لنظم CNS/ATM يجب أن تستمر. وحيث أن الاتصالات الراديوية عن طريق الأقمار الصناعية ستصبح في نهاية المطاف الأداة الوحيدة المستخدمة في ادارة الحركة الجوية، فانه لا بد من الاقرار بالحاجة الى ترتيبات دولية جديدة تحكم تنفيذ وتشغيل نظام GNSS في المستقبل. وينبغي لتلك الترتيبات، بصورة خاصة أن توفر ثقة قانونية كافية لتلك الدول التي ستعتمد على اشارات توفرها جهات أخرى بخصوص التزامات تلك الدول في اطار المادة ٢٨ من اتفاقية شيكاغو. كما ينبغي لتلك الترتيبات أن توفر اطار مسؤولية شاملا ومتجانسا ومنسقا للأنشطة المتعلقة بنظام GNSS.

٣-٣ كما أشير الى أنه يمكن اعتبار النهج الثلاثة المذكورة في الفقرة ٢-٤ أربعة نهج، نظرا لأن النهج الثالث، وهو الاطار التعاقدي، يتكون من خيارين منفصلين مختلفين أولهما نهج مرن والآخر الزامي. وفي اطار النهج المرن، ستتم صياغة عدد من البنود النموذجية، وسيعود للأطراف المتفاوضة اتخاذ القرار بشأن استعمالها أو عدم استعمالها في العقد. أما في ظل النهج الالزامي، فانه ينبغي للاطار التعاقدي أن يشتمل على عدد من العناصر المشتركة الالزامية التي ينبغي أن تكون ملزمة لجميع الأطراف. ووفقا لذلك، ينبغي للاطار التعاقدي أن يشتمل على اتفاقية اطارية بين الدول على المستوى الحكومي، وذلك بصورة رئيسية لتحديد العناصر المشتركة الالزامية.

٣-٤ وفي الختام، لاحظ المجلس أن موضوع الجوانب القانونية لتنفيذ نظم CNS/ATM هو نهج على درجة عالية من الأهمية. وهذا الموضوع المعقد ليس فقط من وجهة النظر القانونية، وانما من وجهة النظر التكنولوجية والفنية أيضا، هو بند من بنود برنامج العمل العام للجنة القانونية الذي اعتمدته الجمعية العمومية ويستعرضه المجلس على أساس سنوي. ويرجع للدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية أمر اتخاذ القرار بشأن الاجراءات الاضافية التي ينبغي اتخاذها. كما شدد المجلس على الحاجة الى التمييز بين النهجين المتعلقين بالاطار التعاقدي بالصورة المبينة في الفقرة ٣-٣ من هذه الوثيقة.

٤- الآثار المالية للاجراء المقترح

٤-١ تعتمد الآثار المالية للعمل في هذا المجال على قرار الجمعية العمومية الوارد في الفقرة ٥-١ ب).

٥- الاجراء المعروض على الجمعية العمومية

٥-١ الجمعية العمومية مدعوة الى اتخاذ ما يلي:

أ) أن تحيط علما بهذه الوثيقة ومرفقها.

ب) أن تقدم الارشاد الملائم بخصوص العمل في هذا الصدد.

— — — — — — — —

المرفق

التقرير الختامي عن أعمال مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بالجوانب القانونية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM)

(مقدم من الأمانة العامة)

١- المقدمة

١-١ نشأت مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة والمعنية بالجوانب القانونية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية بناء على قرار اتخذه المجلس في الجلسة العاشرة من دورته ١٥٤ (C-DEC 154/10) وأيدته الجمعية العمومية في قرارها A32-20 بعنوان *وضع وتطوير اطار قانوني ملائم طويل الأجل لتنفيذ النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS)*، ***وكلفت*** المجلس والأمين العام، كلا في نطاق اختصاصاته، بالشروع في انشاء مجموعة دراسة من الأمانة العامة للقيام بما يلي:

"أ) ضمان الاسراع بمتابعة توصيات المؤتمر العالمي لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM)، وتوصيات فريق الخبراء القانونيين والفنيين المعني بوضع اطار قانوني للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، لا سيما ما يتعلق منها بالجوانب التنظيمية والمسؤولية المالية.

ب) النظر في وضع تفاصيل اطار قانوني ملائم طويل الأجل لتشغيل النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS)، بما في ذلك النظر في وضع اتفاقية دولية لهذا الغرض، وتقديم مقترحات بذلك الاطار في وقت يسمح للدورة العادية القادمة للجمعية العمومية بالنظر فيها."

١-٢ في عام ٢٠٠١، قررت الدورة الثالثة والثلاثون للجمعية العمومية هي أيضا اجراء المزيد من الأعمال على الجوانب القانونية لنظم CNS/ATM بحيث يتسنى وضع المفهوم النهائي لاطار تعاقدي مؤقت لهذه النظم وتمهيد السبيل أمام تنفيذه.

١-٣ عقدت مجموعة الدراسة أحد عشر اجتماعا بين عام ١٩٩٩ ويناير ٢٠٠٤ للنظر في الجوانب القانونية لنظم CNS/ATM، ولا سيما لنظام GNSS.

١-٤ ان نظام GNSS هو أحد العناصر الرئيسية في نظم CNS/ATM، وهو نظام عالمي لتحديد الموقع والتوقيت، ويتكون من كوكبة واحدة أو أكثر من الأقمار الصناعية، وأجهزة استقبال على متن الطائرات، ووسائل لرصد سلامة الاشارات، ووسائل لتقويم هذه الاشارات حسب الاقتضاء، بما يدعم الأداء الملاحي المطلوب لمرحلة العمليات. ويوجد حاليا نظامان مشغلان للملاحة بالأقمار الصناعية هما النظام العالمي لتحديد الموقع (GPS) التابع للولايات المتحدة الأمريكية، والنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية المدارية (GLONASS) التابع للاتحاد الروسي. وتعد أوروبا الآن نظاما جديدا اسمه "جاليليو" سيشكل عنصرا جديدا في نظام GNSS اعتبارا من عام ٢٠٠٨.

١-٥ عند النظر في الجوانب القانونية لنظم CNS/ATM تم الاستناد الى الافتراضات الأساسية التالية: (١) ان نظام GNSS سيصبح على الأجل الطويل تطورا للنظم القائمة، وسيتألف من نظم عالمية واقليمية مختلفة. (٢) قد تكون هذه النظم خاضعة للسيطرة المدنية أو للسيطرة العسكرية أو لكلتيهما. (٣) سيتضمن نظام GNSS طويل الأجل عناصر أساسية (الاشارات الأولية في الفضاء) ونظما للتقويم. وقد استعرضت مجموعة الدراسة على هذا الأساس الاطار القانوني الراهن لنظم CNS/ATM، وحددت بعض ثغراته، وناقشت بالتفصيل وضع اطار تعاقدي لهذه النظم، ودرست امكانية وضع اتفاقية دولية لهذا الغرض.

٢- الجزء الأول ــ الاطار القانوني الراهن

٢-١ افترضت مجموعة الدراسة أن المتفق عليه عموما هو عدم وجود عائق قانوني يحول دون تنفيذ نظم CNS/ATM، وأنه ليس في هذه النظم ما يخالف *اتفاقية الطيران المدني الدولي* (شيكاغو، ١٩٤٤، والتي ستدعى فيما بعد "اتفاقية شيكاغو"). (انظر تقرير الدورة الثامنة والعشرين للجنة القانونية، Doc 9588 – LC/188, 3-12)، وهناك أيضا توافق في الآراء على قابلية تطبيق اتفاقية شيكاغو وملاحقها على نظم CNS/ATM وأن نظام GNSS يجب أن يتوافق مع اتفاقية شيكاغو وملاحقها ومبادئ القانون الدولي الأخرى. هذا فضلا عن أن الايكاو قد عمدت الى اصدار ما يلي:

١) *بيان عن سياسات الايكاو لتنفيذ وتشغيل نظم CNS/ATM* (وافق عليه المجلس في ١٩٩٤/٣/٩)، وهو مستنسخ في **الضميمة (أ)** بهذا التقرير.

٢) رسالتان متبادلتان بين الايكاو والولايات المتحدة الأمريكية بشأن نظام GPS بتاريخ ١٩٩٤/١٠/١٤ و١٩٩٤/١٠/٢٧، وقد استنسخت هاتان الرسالتان في **الضميمة (ب)** بهذا التقرير.

٣) رسالتان متبادلتان بين الايكاو والاتحاد الروسي بشأن نظام GLONASS بتاريخ ١٩٩٦/٦/٤ و١٩٩٦/٧/٢٩، وقد استنسخت هاتان الرسالتان في **الضميمة (ج)** بهذا التقرير.

٤) قرار الجمعية العمومية A32-19: *" ميثاق حقوق الدول والتزاماتها فيما يتعلق بخدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية "* (الذي سيدعى فيما بعد "الميثاق")، وهو مستنسخ في **الضميمة (د)** بهذا التقرير.

٢-٢ اتفاقية شيكاغو

٢-٢-١ في ضوء المناقشات توصلت مجموعة الدراسة الى الاستنتاجات والتوصيات التالية:

٢-٢-٢ المسؤولية المنصوص عليها في المادة ٢٨ من اتفاقية شيكاغو

٢-٢-٢-١ بمقتضى المادة ٢٨ من اتفاقية شيكاغو، تتعهد الدول المتعاقدة بتوفير خدمات الملاحة الجوية والتجهيزات الملائمة، وفقا للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو. ولن يؤثر تنفيذ نظام GNSS على المسؤولية التي تتحملها الدول بموجب المادة ٢٨ من حيث قيام كل منها بتقديم خدمات الملاحة الجوية في مجالها الجوي. ولذلك فان الدول التي تعهدت بتقديم تجهيزات الملاحة الجوية، كلا في اقليمها، سواء باستخدام اشاراتها وخدماتها وتجهيزاتها هي أو بالاستعانة بمصادر أخرى، تظل مسؤولة بموجب المادة ٢٨ من اتفاقية شيكاغو. وعند توفير هذه الخدمات عقب تنفيذ نظام GNSS، سيتعين على معظم الدول الاعتماد على الاشارات الفضائية وعلى نظم تقويمها التي توفرها دول أخرى. وفي هذا الصدد يحق التساؤل عما اذا كان تنفيذ نظام GNSS سيقتضي وضع ترتيبات اضافية لضبط العلاقة بين مقدم الخدمات الواحد أو الأكثر والدولة صاحبة الاختصاص بموجب المادة ٢٨. ورأت مجموعة الدراسة أن تنفيذ نظام GNSS يقتضي من الدولة

المتعاقدة أن تتأكد من امتثال القواعد والتوصيات الدولية ذات الصلة الصادرة عن الايكاو فيما يلي: (أ) الاشارات الفضائية، (ب) التجهيزات التنفيذية، (ج) معدات واجراءات المشغلين. وأوصت المجموعة بأن تتبع الدول التوصيات ١ الى ٧ الصادرة عن فريق الخبراء القانونيين والفنيين المعني بوضع اطار قانوني للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (انظر **الضميمة (هـ)** في هذا الصدد) لأنها تسهل اجراءات صنع القرار في الدول المتعاقدة.

٢-٢-٣ شهادة الامتثال

٢-٢-٣-١ طبقا لمسؤوليات الدول بموجب المادة ٢٨، ينبغي للدول التي توفر الاشارات الفضائية، أو التي تصدر هذه الاشارات بموجب اختصاصها القانوني، أن تشهد بأن هذه الاشارات الفضائية مطابقة للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو، وينبغي للدول ذات الاختصاص القانوني بموجب المادة ٢٨ أن تضمن أن الكترونيات الطائرات والتجهيزات الأرضية والتدريب والترخيص كلها أمور تجري حسب القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو.

٢-٢-٤ الاذن باستعمال الاشارات أو الخدمات أو التجهيزات الأخرى

٢-٢-٤-١ عند تقديم تجهيزات الملاحة الجوية، ينبغي للدول التي تستعمل الاشارات أو الخدمات أو التجهيزات الأخرى التي تقدمها المصادر الأخرى، سواء كانت دولا أو منظمات دولية، أن تشترط أن يكون استعمال هذه الاشارات أو الخدمات أو التجهيزات التي تقدمها هذه المصادر الأخرى في مجالها الجوي خاضعا لاذن. وبناء على التوصيات الصادرة عن فريق الخبراء القانونيين والفنيين (ولاسيما التوصيات ١ الى ٨) والممارسات الناشئة، ورهنا باجراء المزيد من الدراسة، ينبغي للدول التي تأذن باستعمال اشارات نظام GNSS لأغراض الملاحة الجوية أن تضع في اعتبارها المسائل التالية:

أ) تطبيق اجراءات ادارة السلامة الجوية.

ب) شهادة امتثال القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو.

ج) الالتزام بتوفير الاشارات بدون انقطاع.

د) اجازة العاملين وتدريبهم.

هـ) اجراءات التنسيق والطوارئ.

و) انشاء قنوات لتبادل المعلومات.

٢-٢-٥ تفويض المسؤولية

٢-٢-٥-١ استنتجت مجموعة الدراسة أن تنفيذ نظم CNS/ATM لا يقتضي في الوقت الراهن ادخال أي تعديل على المادة ٢٨ من اتفاقية شيكاغو لأنها لا تمنع الدول المتعاقدة من أن تفوض الى دولة أخرى مسؤولية انشاء وتقديم خدمات الملاحة الجوية في أقاليم معلومات الطيران ومناطق المراقبة ونطاقات المراقبة التي تمتد فوق أراضي تلك الدول. وقد نصت الفقرة ٢-١-١ من الملحق الحادي عشر باتفاقية شيكاغو على هذا التفويض. وهذه الأحكام، هي والترتيبات التعاقدية، تشكل أساس تفويض مسؤولية تقديم خدمات الملاحة الجوية من الدولة الى دولة أخرى أو الى هيئة أخرى.

٢-٢-٦ العلاقة بين المسؤولية والتبعة المالية

٢-٢-٦-١ أوضحت أيضا مجموعة الدراسة أن المسؤولية المنصوص عليها في المادة ٢٨ ينبغي ألا تعتبر مسؤولية مالية. ذلك لأن المادة ٢٨ من زاوية القانون الدولي اقتصرت على تنظيم العلاقة بين الدول، ولم تخول للخاصة الشروع في المطالبة بتعويض الضرر، لأن هذه المطالبة من اختصاص القانون الداخلي المنطبق.

٢-٣ بيان السياسات الصادر عن المجلس

٢-٣-١ أصدر مجلس الايكاو في ١٩٩٤/٣/٩ "*بيان بسياسات الايكاو بشأن تنفيذ وتشغيل نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية*"، وضع فيه أساسيات بعض المبادئ القانونية الواجبة التطبيق على خدمات نظام GNSS، بما فيها مبدأ حصول الجميع على خدمات هذا النظام بدون تمييز، واحترام السيادة والسلطة والمسؤولية التي تتمتع بها الدول المتعاقدة، ومسؤولية الايكاو ودورها، وعدم انقطاع الخدمة وضمان جودتها، واسترداد تكاليفها. وتطرق هذا البيان أيضا الى مسائل التعاون الفني والترتيبات التنظيمية والتنفيذ، ونظام GNSS، وتنظيم واستخدام الفضاء الجوي.

٢-٤ الرسائل المتبادلة مع الولايات المتحدة والاتحاد الروسي

٢-٤-١ تبادل مجلس الايكاو رسائل مع الولايات المتحدة بشأن نظام GPS في أكتوبر ١٩٩٤، ومع الاتحاد الروسي بشأن نظام GLONASS في يونيو ويوليو ١٩٩٦. وقد عرضت الدولتان وضع نظاميهما تحت تصرف المجتمع الدولي بدون فرض رسم مباشر لمدة لا تقل عن عشر سنوات في حالة نظام GPS وخمس عشرة سنة في حالة نظام GLONASS. وقد أكدت هذه الرسائل على بعض المبادئ التي وردت في بيان السياسات المذكور أعلاه، مثل تقديم الاشارات على أساس غير تمييزي لجميع المنتفعين بالطيران المدني، والمحافظة على سلامة وموثوقية الخدمة، وعلى حق أي دولة في السيطرة على عمليات الطائرات وانفاذ لوائح السلامة الجوية في المجال الجوي الخاضع لسيادتها.

٢-٥ الميثاق

٢-٥-١ في أكتوبر ١٩٩٨، وعلى أساس الأعمال التي أداها فريق الخبراء القانونيين والفنيين، أصدرت الدورة الثانية والثلاثون للجمعية العمومية القرار A32-19 "*ميثاق حقوق الدول والتزاماتها فيما يتعلق بخدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية*". وتضمن هذا الميثاق المبادئ الأساسية المنطبقة على تنفيذ وتشغيل النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية.

٢-٥-٢ فيما يتعلق بالمركز القانوني لهذا الميثاق، رأى بعض أعضاء مجموعة الدراسة أنه يمثل اعلانا مهما ولكنه غير ملزم. ورأى أعضاء آخرون أن له قيمة قانونية لا ينبغي تقويضها. لأن أي ميثاق صدر بالاجماع على شكل قرار من الجمعية العمومية لا يخلو من جميع الآثار القانونية ولأن العنصر الرئيسي هو استعداد الدولة للموافقة على مضمون قواعد السلوك القياسية لا على شكلها.

٢-٥-٣ بعد صدور هذا الميثاق ركزت المناقشات على مسألة ما اذا كان من الضروري وضع ترتيبات أخرى بشأن الاطار القانوني طويل الأجل لنظم CNS/ATM، وكيفية هذه الترتيبات.

٢-٦ القانون الوطني

٢-٦-١ ان القوانين الوطنية المنطبقة تشمل عددا من الجوانب القانونية لنظم CNS/ATM، ولا سيما المسؤولية المالية. ومن هذا المنطلق استعرضت مجموعة الدراسة القوانين الوطنية لبعض الدول التي تمثل نظما قانونية متفاوتة بشأن قواعد

المسؤولية المالية التي تنطبق على أنشطة نظام GNSS. وتبين لها أن القانون الموضوعي الذي ينظم المسؤولية المالية لهيئات مراقبة الحركة الجوية، والذي يحتمل أن يطبق في حالة فشل أو عطل نظام GNSS، يستند في جميع الأحوال الى مبدأ الخطأ، وبشكل خاص الى الاهمال (التصرف الخطأ أو التقصير، أو الاهمال الفاحش في حالة دولة واحدة)، ويتطلب اثبات خطأ هيئة مراقبة الحركة الجوية أو موظفيها أو وكلائها.

٣- الجزء الثاني ــ ثغرات المسؤولية المالية المكتشفة في الاطار القانوني الراهن

٣-١ بناء على استعراض الاطار القانوني الراهن على النحو الوارد في الجزء الأول أعلاه، حاولت المجموعة تحديد الثغرات الممكنة في الاطار القانوني الراهن ولاسيما فيما يتعلق بالمسؤولية المالية في حالة وقوع أي حادث بسبب عطل أو فشل نظام GNSS.

٣-٢ المبادئ التي تنظم المسؤولية المالية

٣-٢-١ بناء على الدراسة المذكورة في الفقرة ٢-٦-١ أعلاه، رأت المجموعة أن الدول التي تقدم تجهيزات نظام GNSS في أقاليمها تظل مسؤولة بموجب القانون الوطني عن الخسارة أو الضرر الناجمين عن الاهمال أو الخطأ من جانبها أو من جانب وكلائها، وبالقدر الذي ثبت به ذلك الاهمال أو هذا الخطأ، بصرف النظر عما اذا كانت هذه الدول تستخدم اشاراتها وخدماتها وتجهيزاتها أو تستعين بجهات أخرى.

٣-٢-٢ وعلى هذا النحو فان الدول والمنظمات الدولية التي تقدم اشارات نظام GNSS أو خدماته أو تجهيزاته الى دول أخرى، تظل مسؤولة بموجب القانون الوطني عن الضرر الناجم عن الاهمال أو الخطأ من جانبها أو من جانب وكلائها.

٣-٢-٣ لذلك ينبغي للدول بموجب تشريعاتها الداخلية أن تضمن للأشخاص الذين عانوا من الضرر نتيجة للاهمال أو الخطأ من جانب الدولة مقدمة اشارات نظام CNS/ATM أو خدماته أو تجهيزاته، أو من جانب وكلائها، وسائل انتصاف ملائمة للحصول على تعويض سريع وعادل ومنصف بصرف النظر عن الحصانة السيادية.

٣-٣ ثغرات الاطار القانوني الراهن

٣-٣-١ بينما يفيد القانون الموضوعي المشار اليه أعلاه الى حد معقول في تحديد أو عزو نسبة المسؤولية عن الحوادث بسبب فشل أو عطل نظام GNSS، لا تعد القواعد الاجرائية، وخاصة القواعد المنطبقة على جهة الاختصاص، كافية لاستدعاء جميع الأطراف الى المحكمة لضمان التعويض العاجل والمنصف في هذه الحالات. وعلى وجه الخصوص فان مذهب الحصانة السيادية، هو والمبادئ المرتبطة به، كثيرا ما يجعل من الصعب أو المستحيل تنفيذ قرارت المحاكم الأجنبية ضد الدول الأخرى أو الهيئات الحكومية الأخرى التي توفر خدمات مراقبة الحركة الجوية باشارات نظام GNSS وتجهيزاته وخدماته.

٣-٤ مناهج حل مسألة المسؤولية المالية

٣-٤-١ حددت مجموعة الدراسة ثلاثة مناهج محتملة للتعامل مع المسؤولية المالية عن حوادث نظم GNSS كما يلي:

أ) ألا يشكل مذهب الحصانة السيادية والمبادئ ذات الصلة عائقا أمام استدعاء جميع المدعى عليهم، بمن فيهم جميع الأطراف المعنية بتوفير خدمات نظام GNSS، للمثول أمام المحكمة التي لجأت اليها ضحية أي حادث يعزى الى فشل أو عطل في نظام GNSS.

ب) انشاء آلية مناسبة لتلجأ اليها الدولة صاحبة الاختصاص بموجب المادة ٢٨ من اتفاقية شيكاغو وليلجأ اليها مشغل الطائرة لمقاضاة الطرف الواحد أو الأكثر مقدم الخدمات (وخاصة مقدم الاشارات الأولية ومقدم اشارات التقويم) وذلك بالقدر الذي أهمل به هذا الطرف في توفير الاشارات.

ج) توفير أموال كافية لتغطية التعويضات، مثلما هي الحال في النقل البحري والمجالات الأخرى.

٣-٤-٢ ناقشت المجموعة بالتفصيل والاسهاب هذه المناهج الممكنة لحل مشكلة المسؤولية المالية. ولاحظ بعض أعضاء المجموعة أنه لكي يصبح نظام الملاحة الجوية عالميا وبعيدا عن الريبة، ينبغي تنظيم المسؤولية المالية بموجب نظام عالمي، لا أن تترك للقانون الوطني. ورأى أعضاء آخرون أن المسألة لا تستدعي وضع نظام عالمي جديد للمسؤولية ولا اتفاقية للمسؤولية المالية في اطار نظام GNSS، اذ لا يوجد ما يدل على أن نظام المسؤولية المالية الراهن المنصوص عليه في القوانين الداخلية عاجز عن التعامل مع الحالات التي تخص نظام GNSS، هذا فضلا عن أنه لا يوجد أي ارتباط بين هذا النظام والثغرات المعتقد أنها تشوب نظام المسؤولية المالية. وفي نهاية المطاف أيدت مجموعة الدراسة حلا وسطا، ألا وهو استطلاع امكانية وضع اطار تعاقدي. وأوصت المجموعة بوضعه على أساس عدد من العناصر المشتركة، بعضها يتعلق بالمسؤولية المالية، وتشمل ما يلي على الأقل:

أ) التزام المشاركين في نظام GNSS، والمتعاقدين على تقديم خدماته، بالقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو.

ب) مسألة الحصانة السيادية.

ج) أن تظل الدول المنصوص عليها في المادة ٢٨ من اتفاقية شيكاغو صاحبة المسؤولية التامة، كل في اقليمها، عن تقديم خدمات مراقبة الحركة الجوية، وأن يتحمل المشاركون الآخرون هم أيضا في الوقت ذاته مسؤولية الخدمات أو عناصر الخدمات التي يتعهدون بأدائها. وبالتالي فقد ترغب الدول المنصوص عليها في المادة ٢٨ من اتفاقية شيكاغو أن تضمن انشاء آلية مقاضاة ملائمة.

د) أن يضمن المشاركون في نظام GNSS توفير الوسائل الكافية للتأمين ضد المخاطر.

هـ) أن تكون المسؤولية المالية قائمة على مبدأ الخطأ.

٣-٤-٣ أصر بعض أعضاء المجموعة على أن تكون هذه العناصر ملزمة لجميع الأطراف في الاطار التعاقدي، بما يعني ادراج هذه العناصر في الاتفاق الاطاري على النحو الوارد في **الضميمة (ز)** بهذا التقرير. وأيد أعضاء آخرون ادراج هذه العناصر في الاطار التعاقدي بشرط أن يكون قبول الاطار التعاقدي متروكا لتقدير كل طرف.

٤- الجزء الثالث — النظر في وضع اطار تعاقدي

٤-١ عملا بالصلاحيات التي أكدتها الدورة الثالثة والثلاثون للجمعية العمومية (انظر الفقرة ١-٢ أعلاه)، ركزت مجموعة الدراسة أيضا على النظر في وضع اطار تعاقدي مؤقت لنظم CNS/ATM.

٤-٢ مفهوم الاطار التعاقدي

٤-٢-١ ان الاطار التعاقدي ينظم العلاقة بين مقدم الاشارات الواحد أو الأكثر والدولة صاحبة الاختصاص بموجب المادة ٢٨ من اتفاقية شيكاغو، من حيث شروط تقديم خدمات نظام GNSS، وينبغي أن يشمل أيضا الأحكام الضرورية بشأن المسؤولية المالية.

٤-٢-٢ اتضح من مناقشات المجموعة أن الاطار التعاقدي ينبغي أن يكون غير ملزم من حيث المبدأ، وذلك بالرغم من العناصر الالزامية المشتركة المقترحة له. وينبغي أن يشمل هذا الاطار العلاقات بين مختلف المعنيين في مختلف مراحل تقديم خدمات نظام GNSS، بمن فيهم مقدمو الاشارات الأولية، ومقدمو اشارات التقويم، والدول صاحبة الاختصاص بموجب المادة ٢٨ من اتفاقية شيكاغو. وبالنظر الى امكانية التفاوض على عقود بشأن نظام GNSS تفاوضا مستقلا فيما بين الأطراف المختلفة والعديدة، رأى بعض أعضاء المجموعة أن الابقاء على درجة مستصوبة من التوحيد، وتقديم ضمانات أساسية تكفل الثقة في نظم CNS/ATM، أمران يقتضيان عناصر مشتركة في جميع العقود، لأن هذه العناصر المشتركة هي الأكثر اقناعا عند البحث عن التوحيد. وقد ورد بعض هذه العناصر المشتركة في الفقرة ٣-١ أعلاه. هذا مع مراعاة اتساق هذه الترتيبات مع الميثاق.

٤-٣ عناصر الاطار التعاقدي

٤-٣-١ ناقشت مجموعة الدراسة مجموعة من الشروط التعاقدية ووافقت بتأييد غالبية أعضائها على وضعها في شكل "**مشروع اطار تعاقدي بشأن تقديم خدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية**" بالصيغة الواردة في **الضميمة (و)** (والذي سيدعى فيما بعد "مشروع الاطار التعاقدي"). وتشكل العناصر التالية جزءا من مشروع الاطار التعاقدي:

٤-٣-٢ الأطراف

٤-٣-٢-١ تحدد المادة الأولى من مشروع الاطار التعاقدي من هي الأطراف في هذا الاطار وما هو نطاق انطباق هذا الاطار. وقد وضع هذا الاطار أساسا لضبط العلاقة بين مقدم خدمات الحركة الجوية ومقدم اشارات نظام GNSS، حسب تعريفهما في المادة الثانية، ومع ذلك يمكن استخدام هذا الاطار لضبط العلاقة أيضا بين مقدم خدمات الحركة الجوية ومقدم اشارات التقويم والأطراف الأخرى المحتملة. وينبغي أن ينطبق كل عقد على المجال الجوي الذي يتحمل مقدم خدمات الحركة الجوية مسؤولية تقديم هذه الخدمات اليه.

٤-٣-٣ التزامات مقدم اشارات نظام GNSS

٤-٣-٣-١ تحدد المادة الثالثة ما هي الالتزامات الأساسية على مقدم اشارات نظام GNSS، بما في ذلك توفير هذه الاشارات، والحصول على الرخصة المقررة ان كانت مطلوبة، والامتثال لأحكام السلامة الجوية، وتقديم المعلومات التي تهم الطيران. وينبغي أن توضع المعايير الفنية التفصيلية في ملحق بالعقد يحرره الخبراء.

٤-٣-٤ التزامات مقدم خدمات الحركة الجوية

٤-٣-٤-١ تحدد المادة الرابعة الالتزامات الأساسية على مقدم خدمات الحركة الجوية، بما في ذلك حصوله على الرخصة الضرورية لاستخدام اشارات نظام GNSS، والتنسيق مع مقدم اشارات نظام GNSS لتسهيل نقل هذه الاشارات، والامتثال لأحكام ادارة السلامة الجوية، ودفع رسوم الخدمة حسب الاقتضاء الى مقدم اشارات نظام GNSS.

٤-٣-٥ استرداد التكاليف

٤-٣-٥-١ تتيح المادة الخامسة لمقدم اشارات نظام GNSS أن ينشئ آلية لاسترداد التكاليف، بحيث يسترد من المنتفعين باشاراته التكاليف التي تحملها. وقيل ان هذه الآلية تضمن توزيع التكاليف بطريقة معقولة بين المنتفعين بالطيران المدني أنفسهم، وفيما بين المنتفعين بالطيران المدني والمنتفعين بالنظم الأخرى، وذلك لأن الاحصاءات الراهنة تدل على أن المنتفعين بالطيران لا يشكلون سوى نسبة مئوية صغيرة من مستخدمي هذه الاشارات.

٤-٣-٦ المسؤولة المالية

٤-٣-٦-١ تنص المادة السادسة على أن المسؤولية المالية التي يتحملها كل طرف في حالة اخفاقه في أداء التزاماته المنصوص عليها في العقد تصبح عرضة لنظام المسؤولية المالية المنطبق على النشاط المعني. وتركز هذه المادة على المسؤولية المالية بين المتعاقدين، بدون أن تتطرق الى مسألة المسؤولية المالية ازاء أي طرف ثالث.

٤-٣-٧ المسائل الأخرى

٤-٣-٧-١ تتعلق المادة السابعة بمسألة المقاضاة والتعويض. وتعالج المادة الثامنة مسألة التنازل عن الحصانة السيادية، وذلك لتسهيل حل مسائل المسؤولية المالية المحددة في الجزء الثاني من هذا التقرير. وتنص المادة التاسعة على كيفية تسوية الخلافات.

٤-٣-٨ عندما عرضت **الضميمة (و)** على مجموعة الدراسة للمناقشة، رأت غالبية كبيرة أن الاطار التعاقدي المدرج في تلك الضميمة يمثل منهجا واقعيا لحل مسألة وضع اطار قانوني لنظم CNS/ATM، وأعلنت المجموعة قبوله.

٤-٤ اقتراحات بديلة قدمها بعض أعضاء المجموعة

٤-٤-١ شدد بعض أعضاء المجموعة على أن الاطار التعاقدي ينبغي أن يتجاوز مضمون **الضميمة (و)**، بمعنى أنه يجب ألا يقتصر على وضع مجموعة من العقود بين مختلف المعنيين بتنفيذ نظم CNS/ATM، وأن يشمل اتفاقا اطاريا بين الدول على المستوى الحكومي، وذلك لغرض أساسي هو تعريف العناصر الالزامية المشتركة واجبة التطبيق. ورأوا ألا يقتصر الاتفاق على تنظيم العلاقة بين الدول، بل وأن ينظم أيضا بعض جوانب العلاقات التعاقدية التي تشمل مشغلي النظام ومقدمي الخدمات. والمهم أن يشمل الاتفاق مجموعة من العناصر الالزامية المشتركة التي يجب أن يحترمها جميع المعنيين. ولا بأس من أن تشتمل هذه العناصر الالزامية على امتثال القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو، واحترام الميثاق، وشراء تأمين اجباري، واللجوء الى التحكيم، والتنازل عن حق التمسك بالحصانة السيادية، وقيام الايكاو بدور مركزي بوصفها المنسق العالمي. وقد أدرجت هذه الآراء في **الضميمة (ز)**.

٥- الجزء الرابع — النظر في وضع اتفاقية دولية

٥-١ مناقشة موضوع اعداد اتفاقية دولية في منابر الايكاو الأخرى

٥-١-١ يتعلق جزء من صلاحيات مجموعة الدراسة بالنظر في وضع اتفاقية دولية بهدف اعداد اطار قانوني طويل الأجل لنظم CNS/ATM. وسبق أن نوقشت مسألة وضع اتفاقية دولية لنظام GNSS في مختلف منابر الايكاو، ومنها دورتا اللجنة القانونية الثامنة والعشرون والتاسعة والعشرون، والمؤتمر العالمي لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية المعقود في ريو دي جانيرو من ١١ الى ١٩٩٨/٥/١٥، ودورتا الجمعية العمومية الثانية والثلاثون والثالثة والثلاثون.

٥-١-٢ أوصى مؤتمر ريو بقيام الايكاو بمزيد من العمل على الجوانب القانونية المعقدة لتنفيذ نظم CNS/ATM بما فيها نظام GNSS. وهذا المزيد من العمل يتضمن وضع اطار قانوني ملائم وطويل الأجل لتنظيم تشغيل وتوفير نظم CNS/ATM، بما في ذلك النظر في وضع اتفاقية دولية لهذا الغرض. ولا ينبغي لهذا المزيد من العمل أن يؤخر تنفيذ نظم CNS/ATM.

٥-١-٣ اضافة الى قرار الجمعية العمومية A32-20، قررت الدورة الثالثة والثلاثون للجمعية العمومية اجراء المزيد من العمل عن الجوانب القانونية لنظم CNS/ATM لوضع الصيغة النهائية لمفهوم الاطار التعاقدي المؤقت، وتمهيد السبيل لتنفيذه، والنظر أيضا في وضع اتفاقية دولية.

٥-٢ مناقشة مجموعة الدراسة لمسألة وضع اتفاقية دولية

٥-٢-١ عملا بقرارات الجمعية العمومية في دورتيها الثانية والثلاثين والثالثة والثلاثين، نظرت مجموعة الدراسة في موضوع اعداد اتفاقية دولية تحدد حقوق والتزامات الدول ازاء خدمات نظام GNSS. وبالرغم من مناقشة هذا الموضوع بالتفصيل في عدة جلسات، لم تتمكن المجموعة من توحيد آرائها حوله.

٥-٢-٢ كان هناك رأي بأن دولا كثيرة سوف تضطر الى الاذن باستخدام اشارات نظام GNSS دون أن يكون لها سيطرة على هذه الاشارات، ولذلك فان الطريقة الوحيدة لضمان الثقة في هذا النظام هي الزام مقدمي خدماته والمنتفعين بها بأن يقبلوا حقوقا والتزامات معينة على شكل ميثاق قانوني دولي ملزم. ورأى هؤلاء الأعضاء أن تتضمن الاتفاقية الدولية، ضمن جملة أمور، مبادئ محددة مثل التسليم بالأهمية القصوى لسلامة الطيران المدني الدولي، والحصول على خدمات نظام GNSS بدون حدود وبدون تمييز، والحق السيادي لكل دولة في السيطرة، كل في مجالها الجوي، على عمليات الطائرات وانفاذ قواعد السلامة الجوية والتزام مقدمي الاشارات باستمرارية وتوافر ودقة وشفافية خدمات نظام GNSS وتحمل المسؤولية المالية عنها. وقيل أيضا ان المسؤولية المالية تشكل عنصرا حيويا في الاطار القانوني لنظام GNSS، ولا سيما بالنظر الى تعدد المعنيين وامكانية نشوء خلافات في نفس الوقت ولنفس الحدث في عدد من البلدان. ولذلك فان تنفيذ نظام عالمي سلس وقابل للتشغيل البيني، مثل نظم CNS/ATM، لن يتوافق مع نظام المسؤولية المالية المفكك. وأيد هؤلاء الأعضاء وضع اتفاقية دولية، ورأوا أنها الخيار الذي حبذته الغالبية في مؤتمر ريو وفي دورتي الجمعية العمومية الثانية والثلاثين والثالثة والثلاثين. ورأوا أن الاطار التعاقدي بوصفه حلا مؤقتا ينبغي أن يتطور ليصل الى درجة الاتفاقية الدولية أو الميثاق الملزم.

٥-٢-٣ كان هناك رأي ثان بأن الاطار القانوني الراهن الذي توفره الايكاو، ألا وهو اتفاقية شيكاغو وملاحقها والعناصر الأخرى المذكورة في الجزء الأول أعلاه، والقوانين الداخلية المنطبقة، تضمن استمرارية الخدمة، ولم تظهر فيها ثغرات من شأنها أن تحول دون تنفيذ نظم CNS/ATM. ومن غير الضروري انشاء نظام عالمي جديد للمسؤولية المالية أو اعداد اتفاقية للمسؤولية المالية عن نظام GNSS اذ لا يوجد ما يدل على أن نظام المسؤولية المالية الحالي المنصوص عليه في القوانين الداخلية لا يستطيع التعامل مع نظام GNSS، وكذلك لعدم وجود علاقة بين نظام GNSS والثغرات المعتقد وجودها في نظام المسؤولية المالية. وقد نوقشت المسائل القانونية في أجهزة مختلفة تابعة للايكاو، ولم يحدث أن توصل أي منها الى الاجماع على فكرة وضع معاهدة عالمية جديدة. بل ان كل جهاز تابع للايكاو ناقش المسائل القانونية المرتبطة بنظم CNS/ATM توخى الحذر الى درجة القول بأن العمل على المسائل القانونية يجب ألا يؤدي الى تأخير التنفيذ الفني لنظم CNS/ATM.

٥-٢-٤ كانت هناك فرقة ثالثة من أعضاء مجموعة الدراسة تتطلع الى عقد اتفاقية دولية، مثلها كمثل الأعضاء المشار اليهم في الفقرة ٥-٢-٢ أعلاه، فقد رأى هؤلاء الأعضاء بالفعل أن وضع الاتفاقية حل ضروري وطويل الأجل لمسألة الاطار القانوني لنظم GNSS. لكن العائق في نظرهم لم يكن قانونيا وانما عمليا، بمعنى أن وضع اتفاقية أمر يقتضي مدة أطول من المدة التي يقتضيها وضع اطار تعاقدي. وريثما توضع الاتفاقية سيساعد الحل التعاقدي على حل هذه الثغرة بل ويحتمل أن يسفر فيما بعد عن حل مؤقت أنسب وقابل للتنفيذ. ولذلك فان الاطار التعاقدي المشار اليه في الفقرة ٤-٤-١ أعلاه يمكن أن يشكل حلا مؤقتا بين الوضع الراهن واعداد اتفاقية دولية للأجل الطويل. وجدير بالاشارة أن الاطار المذكور في الفقرة ٤-٤-١ أعلاه يقتضي ضمن ما يقتضيه وضع اتفاق اطاري فيما بين حكومات الدول.

٥-٢-٥ قدم الأعضاء المشار اليهم في الفقرة السابقة مشروع اتفاقية تتضمن عناصر مأخوذة من الميثاق، وعناصر مستوحاة من توصيات فريق الخبراء القانونيين والفنيين، وعناصر أخرى اعتبروها ضرورية لميثاق ملزم وشامل في اطار القانون الدولي. ويرد للعلم في **الضميمة (ح)** "اقتراح من بعض أعضاء المجموعة بشأن العناصر الأساسية لاعداد اتفاقية دولية"، وجدير بالذكر مع ذلك أن هذا المشروع لا يشكل رأي غالبية أعضاء مجموعة الدراسة.

٥-٢-٦ في نهاية مناقشة مشروع الاتفاقية وشروطه المحددة، لاحظ معظم الأعضاء أن تنفيذ نظام GNSS مازال جاريا، والخبرة ليست كافية بعد لاعداد اتفاقية دولية. وحبذوا بالتالي عدم الخوض في هذا الموضوع ريثما تحدث تطورات جديدة في نظام GNSS.

٥-٢-٧ خلاصة القول انه عندما طرح موضوع عقد اتفاقية دولية على جدول أعمال الاجتماع العاشر لتنظر فيه المجموعة بصفة نهائية، كان رأي الغالبية في الوقت الراهن أن الخبرة المكتسبة من تنفيذ نظم CNS/ATM، ولا سيما من تنفيذ نظام GNSS، ليست كافية، وأن البحث في وضع مشروع لاتفاقية دولية أمر سابق لأوانه. وكان هناك رأي آخر بأن وضع اتفاقية دولية أمر ضروري ومستصوب.

٦- الجزء الخامس — المسائل الأخرى التي نظرت فيها مجموعة الدراسة

٦-١ أدرج بندان اضافيان في صلاحيات مجموعة الدراسة، ألا وهما النظر في المسائل المتعلقة بالاتصالات والمسائل المتعلقة بالاستطلاع في اطار نظم CNS/ATM.

٦-٢ المسائل المتعلقة بالاتصالات

٦-٢-١ فيما يتعلق بموضوع المسؤولية المالية والمبادئ القانونية الأخرى المرتبطة باتصالات الأقمار الصناعية، لاحظت المجموعة انتشار استخدام شروط الاعفاء من المسؤولية المالية في صناعة الاتصالات اللاسلكية، بما فيها قطاع الاتصالات بالأقمار الصناعية. ورأت مجموعة الدراسة بالاجماع أن الممارسة الراهنة بشأن المسؤولية المالية مازالت محدودة، ولكن النظام القانوني للاتصالات لم يقوض ثقة الجمهور في هذا النظام. كما ان استخدام الأقمار الصناعية لأغراض الاتصالات، على عكس النظم الأرضية، لم يثر أي قضية قانونية جديدة في المرحلة الراهنة. وتبين أن شرط الاعفاء من المسؤولية سائد في جميع أنحاء العالم تقريبا. وتقع مسؤولية ترتيب تكرار خدمات الاتصالات على مقدمي خدمات الحركة الجوية من حيث الوفاء بالشروط المتعلقة باعتمادية الخدمات وتوافرها واستمرارها. ولا بأس من جهة أخرى وفي ضوء المزيد من الخبرة المكتسبة من نظم CNS/ATM، وحسب الاقتضاء والمناسبة، لا بأس من اجراء مزيد من الدراسة في المستقبل لموضوع حدود المسؤولية المالية في خدمات الاتصالات.

٦-٣ المسائل المتعلقة بالاستطلاع

٦-٣-١ ناقشت المجموعة أيضا المسائل القانونية المتعلقة بالاستطلاع. وبما أن هذه المسائل لا تشكل جزءا كبيرا من صلاحية المجموعة، فقد اقتصرت المجموعة على مناقشتها بصفة عامة. ولاحظت أنه بالنظر الى ارتباط الاستطلاع بكل من الاتصالات والملاحة، فان الاطار القانوني لهذا النشاط سيتوقف الى حد كبير على النظم القانونية المنطبقة على هذين العنصرين الأخيرين من نظم CNS/ATM. ولاحظت المجموعة كذلك أنه بما أن الاستطلاع يتوقف بالأكثر على نظم تلقائية، فان التركيز على المسؤولية المالية عن الخطأ البشري سينتقل الى مسؤولية منتج المعدات. ولم تحدد المجموعة وجود أي مسائل قانونية منفصلة تخص الاستطلاع وتستحق المعالجة في هذه المرحلة.

٧- الاستنتاجات

٧-١ ان نظام GNSS، وهو أحد العناصر الرئيسية في نظم CNS/ATM أصبح في مرحلة التنفيذ. وقد افترضت مجموعة الدراسة في أعمالها أن المتفق عليه عموما هو عدم وجود عائق قانوني يحول دون تنفيذ نظم CNS/ATM وأنه ليس في هذه النظم ما يخالف اتفاقية شيكاغو.

٧-٢ الاطار القانوني الراهن

٧-٢-١ يشمل الاطار القانوني الراهن لنظم CNS/ATM اتفاقية شيكاغو، ومادتها ٢٨ على وجه الخصوص، وبيان السياسات الصادر عن مجلس الايكاو، والرسائل التي تبادلتها الايكاو مع كل من الولايات المتحدة والاتحاد الروسي، وقرار الجمعية العمومية A32-19: *ميثاق حقوق الدول والتزاماتها فيما يتعلق بخدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية*، والقوانين الوطنية لأنها تنظم بعض الجوانب القانونية لنظم CNS/ATM ولا سيما الجانب الذي يتعلق بقواعد المسؤولية المالية.

٧-٢-٢ بمقتضى المادة ٢٨ من اتفاقية شيكاغو، تتعهد الدول المتعاقدة بتوفير خدمات وتجهيزات الملاحة الجوية وفقا للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو. ولن يؤثر تنفيذ نظام GNSS على المسؤولية التي تتحملها الدول بموجب هذه المادة ٢٨ من حيث قيام كل منها بتقديم خدمات الملاحة الجوية في مجالها الجوي. وعند الوفاء بهذه المسؤولية ينبغي للدول المعنية أن تحل بعض المسائل المتعلقة بترخيص نظام GNSS والاذن باستخدامه وكذلك المسائل المتعلقة بتفويض المسؤولية.

٧-٢-٣ رأت مجموعة الدراسة أيضا أن معظم الدول التي تقدم الخدمات بموجب المادة ٢٨ بعد تنفيذ نظام GNSS ستضطر الى الاعتماد على الاشارات الفضائية وعلى نظم تقويمها التي توفرها جهات أخرى، ولا بد بالتالي من ضبط العلاقة بين مقدم الاشارات، الواحد أو الأكثر، والدولة صاحبة الاختصاص بموجب المادة ٢٨.

٧-٣ عدم كفاية الاطار القانوني الراهن

٧-٣-١ استنتجت المجموعة أنه بينما يفيد القانون الموضوعي الى حد معقول في تحديد أو عزو نسبة المسؤولية عن الحوادث بسبب فشل أو عطل نظام GNSS، لا تعد القواعد الاجرائية، وخاصة القواعد المنطبقة على جهة الاختصاص، كافية لاستدعاء جميع الأطراف الى المحكمة لضمان التعويض العاجل والمنصف في هذه الحالات. وعلى وجه الخصوص فان مذهب الحصانة السيادية، هو والمبادئ المرتبطة به، كثيرا ما يجعل من الصعب أو المستحيل تنفيذ قرارت المحاكم الأجنبية ضد الدول الأخرى أو الهيئات الحكومية الأخرى التي توفر خدمات مراقبة الحركة الجوية باشارات نظام GNSS وتجهيزاته وخدماته.

٧-٤ النظر في وضع اطار تعاقدي

٧-٤-١ عملا بما قررته الدورة الثالثة والثلاثون للجمعية العمومية، ركزت المجموعة على مسألة وضع اطار تعاقدي لضبط العلاقة بين مقدم الاشارات، الواحد أو الأكثر، والدولة صاحبة الاختصاص بموجب المادة ٢٨ من اتفاقية شيكاغو فيما يتعلق بشروط وأحكام تقديم خدمات نظام GNSS. ورأت أنه لا بأس من أن يشمل الاطار التعاقدي النصوص الضرورية لتحديد المسؤولية المالية. وقد أيدت غالبية أعضاء المجموعة البنود الواردة في **الضميمة (و)** بهذا التقرير بوصفها بنودا للاطار التعاقدي. لكن الآراء اختلفت حول نطاق الاطار التعاقدي وحول طبيعته الالزامية، فقد رأى بعضهم أن يظل هذا الاطار نموذجا اختياريا وغير ملزم تقبله الدول أو الأطراف الأخرى حسب تقديرها، في حين رأى أعضاء آخرون أن يتضمن هذا الاطار عددا من العناصر المشتركة والملزمة للأطراف على شكل اتفاق بين الحكومات في البداية ثم يتحول تدريجيا الى اتفاقية دولية.

٧-٥ النظر في وضع اتفاقية دولية

٧-٥-١ فيما يتعلق بموضوع عقد اتفاقية دولية، وبالرغم من المناقشات التفصيلية التي أجرتها المجموعة في عدة جلسات، لم يتم التوصل الى توافق في الآراء حول هذا الموضوع. وعندما طرح هذا الموضوع على جدول أعمال الاجتماع العاشر لتنظر فيه المجموعة بصفة نهائية، كان رأي الغالبية أن الخبرة المكتسبة في الوقت الراهن من تنفيذ نظم CNS/ATM، ولا سيما من تنفيذ نظام GNSS، ليست كافية، وأن النظر في وضع مشروع لاتفاقية دولية أمر سابق لأوانه. وكان هناك رأي آخر بأن وضع اتفاقية دولية أمر ضروري ومستصوب.

— — — — — — — —

الضميمة (أ)

بيان سياسة منظمة الطيران المدني الدولي بشأن تنفيذ وتشغيل نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM)

بيان سياسة منظمة الطيران المدنى الدولى
بشأن تنفيذ وتشغيل نظم الاتصالات والملاحة
والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM)

اعتمده مجلس المنظمة في ١٩٩٤/٣/٩ وعدّله في ١٩٩٦/٦/٢٨

ان منظمة الطيران المدنى الدولى ، استمرارا منها فى الاضطلاع بمهمتها وفقا للمادة (٤٤) من اتفاقية الطيران المدنى الدولى ، ومستعينة بوسائل مختلفة من ضمنها وضع المبادئ والأساليب للملاحة الجوية الدولية والنهوض بتخطيط النقل الجوى الدولى وتطويره من أجل تأمين النمو المأمون والمنظم للطيران المدنى الدولى فى جميع أنحاء العالم ، واذ تدرك حدود النظام الحالى القائم على النظم الأرضية ، قد طورت مفهوم "نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية" (CNS/ATM) الذى يعتمد على تكنولوجيا الأقمار الصناعية . وتعتبر المنظمة أن التبكير بالاعتماد على هذه النظم الجديدة يخدم مصالح التطور السليم للطيران المدنى الدولى .

يجب مراعاة المبادئ الأساسية التالى ذكرها فى تنفيذ وتشغيل النظم الجديدة للاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية :

١- اتاحة النظم على المستوى العالمى

ان مبدأ اتاحة النظم على المستوى العالمى دونما تمييز هو المبدأ الذى يحكم تقديم كافة خدمات الملاحة الجوية بنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية .

٢- سيادة وسلطة ومسؤولية الدول المتعاقدة

ان تنفيذ وتشغيل نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية ، التى تعهدت الدول بتقديمها وفقا للمادة (٢٨) من الاتفاقية ، لن يمس ولن يقيد سيادة الدول أو سلطتها أو مسؤوليتها فى مراقبة الملاحة الجوية وفى اصدار وانفاذ قواعد تنظيمية فى مجال السلامة . وتظل سلطة الدول محفوظة فى تنسيق الاتصالات ومراقبتها ، وفى زيادة الخدمات الملاحية باستخدام الأقمار الصناعية حسب الضرورة .

٣- مسؤولية ودور المنظمـــة

تواصل منظمة الطيران المدنى الدولى ، طبقا للمادة (٣٧) من الاتفاقية ، الاضطلاع بمسؤولية اعتماد وتعديل القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها والاجراءات التى تحكم نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية . وتأمينا لأعلى درجة ممكنة من التوحيد فى كافة الأمور المتعلقة بسرعة وانتظام وكفاءة الملاحة الجوية ، تقوم المنظمة بتنسيق نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية ورصد تنفيذها على المستوى العالمى طبقا لخطط الملاحة الجوية الاقليمية والخطة العالمية المنسقة

لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية . وتعمل المنظمة أيضا على تسهيل تقديم المساعدة الى الدول بخصوص جوانب التنفيذ الفنية والمالية والادارية والقانونية والتعاونية . ويجب أن يستمر الاقرار بدور المنظمة فى تنسيق واستخدام طيف من الترددات للاتصالات والملاحة لخدمة الطيران المدنى الدولى .

٤- التعاون الفنى

تدرك المنظمة الحاجة الى التعاون الفنى فى مجال تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية وتشغيلها بكفاءة حتى يتم هذا التنفيذ بشكل منسق ومتسق على المستوى الدولى وتتحقق الفائدة على وجه السرعة للدول ومستعملى المجال الجوى ومقدمى الخدمات . وتحقيقا لهذه الغاية ، تقوم المنظمة بدورها المركزى فى تنسيق ترتيبات التعاون الفنى الرامية الى تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية . وتدعو المنظمة أيضا الدول القادرة الى أن تقدم المساعدة بخصوص جوانب التنفيذ الفنية والمالية والادارية والقانونية والتعاونية .

٥- الترتيبات التنظيمية والتنفيذ

يجب الاستعانة الى أقصى حد ممكن فى تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية بالترتيبات التنظيمية القائمة ، مع تعديلها عند الضرورة ، ويجب أن تشغل هذه النظم وفقا للترتيبات التنظيمية والقواعد القانونية القائمة . وينبغى توخى الترشيد والتكامل والتوافق فى تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية ، حيثما اقتضى الأمر ذلك . وينبغى أن يكون التنفيذ موطا بالقدر الكافى للوفاء بالقدر المتزايد من احتياجات الخدمات القائمة والمستقبلة . وثمة ادراك بأن التنسيق العالمى للتنفيذ والمشاركة التامة من جانب الدول ومستعملى المجال الجوى ومقدمى الخدمات من خلال هيئات مختلفة ، من ضمنها المجموعات الاقليمية لتخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية ، هو الأساس الذى يرتكز عليه تحقيق المزايا الكاملة لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية . ويجب ألا تمنع الترتيبات التنظيمية ذات الصلة التنافس بين مقدمى الخدمات الممتثلين للقواعد القياسية وأساليب العمل والاجراءات الموصى بها الصادرة عن المنظمة .

٦- النظام العالمى للملاحة بالأقمار الصناعية

ينبغى تنفيذ النظام العالمى للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) على شكل انتقال تدريجى مطرد من النظم العالمية الحالية للملاحة بالأقمار الصناعية - بما فى ذلك النظام العالمى لتحديد المواقع الذى وضعته الولايات المتحدة (GPS) والنظام العالمى للملاحة بالأقمار الصناعية المدارية الذى وضعه الاتحاد الروسى (GLONASS) - صوب نظام عالمى متكامل للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) تمارس الدول المتعاقدة قدرا كافيا من السيطرة على جوانبه المتصلة باستعماله فى الطيران المدنى . ويجب أن تواصل المنظمة ، بالتشاور مع الدول المتعاقدة ومستعملى المجال الجوى ومقدمى الخدمات ، استكشاف جدوى انشاء نظام عالمى مدنى للملاحة بالأقمار الصناعية يكون خاضعا للرقابة الدولية .

٧- تنظيم واستخدام المجال الجوى

سينظم المجال الجوى بطريقة تتيح تقديم الخدمات فيه بكفاءة . وستنفذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية للتغلب على نقائص النظم الراهنة والعمل على اشباع احتياجات الطلب العالمى المتزايد على الحركة الجوية واحتياجات مستعملى المجال الى تحقيق الكفاءة والاقتصاد دون الاخلال بمستويات السلامة الحالية وتحسينها . وان كان تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية لا يتطلب ادخال أى تغييرات فى تنظيم أقاليم معلومات الطيران الحالية ، فان الدول قد تحقق مزيدا من الكفاءة والاقتصاد عن طريق توحيد مرافقها وخدماتها .

٨- استمرارية ونوعية الخدمة

يجب تأمين استمرار الخدمة التى تقدمها نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية ، بما فى ذلك وضع ترتيبات فعالة تخفف الأثر التشغيلى الذى قد ينجم عن عطل أو انقطاع صعب التلافى فى النظم ، وتتيح استعادة الخدمة على وجه السرعة . ويجب أن تكون نوعية الخدمة التى تقدمها هذه النظم مطابقة للنوعية المنصوص عليها فى القواعد القياسية التى وضعتها المنظمة لسلامة النظم ، وأن تمنح الأولوية الضرورية والأمن والحماية من تداخل الاتصالات .

٩- استرداد التكاليف

من أجل الوصول الى توزيع التكاليف بطريقة معقولة بين جميع مستعملى المجال ، يجب أن يكون استرداد التكاليف المتكبدة فى تقديم خدمات الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية مطابقا للمادة (١٥) من الاتفاقية ، وأن يكون قائما على المبادئ الواردة فى الوثيقة المعنونة "بيانان من المجلس الى الدول المتعاقدة عن رسوم المطارات ورسوم الخدمات الملاحية للطرق الجوية" (الوثيقة ٩٠٨٢) ، ولا سيما المبدأ الذى يقضى بألا تؤدى طريقة توزيع التكاليف الى اعاقة أو منع الاستفادة بخدمات السلامة التى يستعان فيها بالأقمار الصناعية . ونشجع بشدة التعاون بين الدول في جهودها لاسترداد التكاليف.

— — — — — — — —

الضميمة (ب)

تبادل الخطابات بين الايكاو والولايات المتحدة بشأن النظام العالمي لتحديد المواقع (GPS)

الولايات المتحدة
وزارة النقل
ادارة الطيران الفيدرالية

مكتب المدير

٨٠٠ شارع اندبندس ج.غ.
واشنطن العاصمة ٢٠٥٩١

١٩٩٤/٤/١٤

الدكتور أسعد قطيط
رئيس المجلس
منظمة الطيران المدنى الدولى
مونتريال - كندا

تحية طيبة وبعد ،

بالنيابة عن الولايات المتحدة ، أود أن أتقدم بالثناء على لجنة نظم الملاحة الجوية المستقبلية (لجنة فانس) التابعة لمنظمة الطيران المدنى الدولى (الايكاو) للتقدم الرائد الذى أحرزته فى تطوير الملاحة العالمية بالأقمار الاصطناعية لأغراض الطيران المدنى . وألاحظ فى هذا الصدد أن مجلس الايكاو طلب ، فى ١٩٩١/١٢/١١ ، الى الأمين العام للايكاو أن يشرع فى وضع اتفاق بين الايكاو والدول التى ستشغل النظام العالمى للملاحة بالأقمار الاصطناعية (GNSS) بشأن مدة استخدام هذا النظام المستقبلى ونوعيته .

أود أن أنتهز هذه الفرصة لأكرر عرض حكومتى اتاحة "الخدمة القياسية لتحديد الموقع" (SPS) فى "النظام الأمريكى العالمى لتحديد الموقع" (GPS) لاستخدام المجتمع الدولى . وكما سبق أن أوضحت الولايات المتحدة لمؤتمر الايكاو العاشر للملاحة الجوية ، وللجمعية العمومية التاسعة والعشرين للايكاو ، ورهنا بتوافر الأموال على النحو الذى يقتضيه قانون الولايات المتحدة ، تنوى الولايات المتحدة أن تتيح خدمة GPS-SPS ، على أساس مستمر وعلى المستوى العالمى وبلا رسوم مباشرة على المستفيدين فى المستقبل المنظور . وسوف تتاح هذه الخدمة بدون تفرقة لجميع من يستعملون الطيران المدنى وحسب الشروط الواردة فى الأقسام الفنية من خطة الملاحة اللاسلكية الفيدرالية لحكومة الولايات المتحدة ، وتصل درجة دقتها الأفقية الى ١٠٠ متر (نسبة احتمال قدرها ٩٥ فى المائة) و ٣٠٠ متر (نسبة احتمال قدرها ٩٩٫٩٩ فى المائة) . وتنوى الولايات المتحدة اتخاذ جميع التدابير اللازمة للمحافظة على سلامة واعتمادية هذه الخدمة ، وتتوقع أن يكون بمقدورها أن تقدم اخطارا مسبقا مهلته (٦) سنوات قبل انهاء عمليات نظام GPS أو قبل الغاء خدمة GPS-SPS .

ان خدمة GPS-SPS هى من المكونات المرشحة لتكون جزءا من نظام GNSS على النحو الذى ارتأته لجنة فانس . لذلك ، ترى الولايات المتحدة أن اتاحة خدمة GPS لاستعمال المجتمع الدولى سيمكن الدول من تفهم هذه التكنولوجيا القيمة بشكل أكثر اكتمالا باعتبارها من مكونات نظام GNSS . على أن اتاحة خدمة GPS-SPS ليس القصد منه بالطبع وعلى الاطلاق وضع أى قيد على حقوق أية دولة فى السيطرة على عمليات الطائرات وانفاذ قواعد السلامة فى فضائها الجوى السيادى .

أن المجتمع الدولى يجب أن يقرر فى السنوات المقبلة كيفية تنفيذ نظام عالمى للملاحة المدنية الدولية يستند الى تكنولوجيا الأقمار الاصطناعية . وتتعهد الولايات المتحدة بالتعاون التام فى هذا المسعى ، وبالعمل مع الايكاو لوضع القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها المناسبة وفقا للمادة (٣٧) من اتفاقية الطيران المدنى الدولى (معاهدة شيكاغو) . وتمشيا مع هذا الهدف ، تتوقع الولايات المتحدة أن تكون القواعد القياسية وأساليب العمل التى ستضعها الايكاو متوافقة مع عمليات نظام GPS وأن يكون نظام GPS بدوره متفقا مع تلك القواعد والأساليب وأن الدول ستكون بذلك حرة فى تطوير نظام GPS-SPS بما يتفق مع القواعد والأساليب الملائمة . وسوف تقوم الولايات المتحدة على نحو مستمر بتبادل المعلومات مع الايكاو بخصوص تشغيل نظام GPS وذلك لمساعدة مجلس الايكاو على الاضطلاع بالمسؤوليات الموكولة اليه بموجب معاهدة شيكاغو .

أكون شاكرا لو أكدتم لى قبول الايكاو للنص أعلاه والذى أقدمه بدلا من عقد اتفاق . وفى حالة الرد بالايجاب ، ستشكل هذه الرسالة وردكم عليها تفاهما مشتركا بين حكومة الولايات المتحدة الأمريكية ومنظمة الطيران المدنى الدولى على النظام العالمى لتحديد الموقع GPS .

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام ،،،

ديفيد ر. هنسن
المدير

Ref. LE 4/49.1
(F.LEB0513)

١٩٩٤/١٠/٢٧

السيد ديفيد ر. هنسن
المدير ، ادارة الطيران الفيدرالية
وزارة النقل الأمريكية
الولايات المتحدة

تحية طيبة وبعد ،

أتشرف بالافادة بتسلم كتابكم بتاريخ ١٩٩٤/١٠/١٤ الذى حل محل كتابكم بتاريخ ١٩٩٤/٤/١٤ .

ان الكتاب بتاريخ ١٩٩٤/١٠/١٤ يقرأ على النحو التالى :

بالنيابة عن الولايات المتحدة ، أود أن أتقدم بالثناء على لجنة نظم الملاحة الجوية المستقبلية (لجنة فانس) التابعة لمنظمة الطيران المدنى الدولي (الايكاو) للتقدم الرائد الذى أحرزته فى تطوير الملاحة العالمية بالأقمار الاصطناعية لأغراض الطيران المدنى . وألاحظ فى هذا الصدد أن مجلس الايكاو طلب ، فى ١٩٩١/١٢/١١ ، الى الأمين العام للايكاو أن يشرع فى وضع اتفاق بين الايكاو والدول التى ستشغل النظام العالمى للملاحة بالأقمار الاصطناعية (GNSS) بشأن مدة استخدام هذا النظام ونوعيته فى المستقبل .

أود أن أنتهز هذه الفرصة لأكرر عرض حكومتى اتاحة "الخدمة القياسية لتحديد الموقع" (SPS) التابعة "للنظام الأمريكى العالمى لتحديد الموقع" (GPS) ليستخدمها المجتمع الدولى . وكما سبق أن أوضحت الولايات المتحدة لمؤتمر الايكاو العاشر للملاحة الجوية ، وللجمعية العمومية التاسعة والعشرين للايكاو ، ورهنا بتوافر الأموال على النحو الذى يقتضيه قانون الولايات المتحدة ، تنوى الولايات المتحدة أن تتيح فى المستقبل المنظور خدمة GPS-SPS على أساس مستمر وعلى المستوى العالمى وبلا رسوم انتفاع مباشرة . وهذا العرض يفى بالشروط التى وضعتها المنظمة لمدة الاستخدام الدنيا (١٠ سنوات) وللاعفاء من رسوم الانتفاع . وسوف تتاح هذه الخدمة حسب الشروط الواردة فى الأقسام الفنية من خطة الملاحة اللاسلكية الفيدرالية لحكومة الولايات المتحدة ، وبدون تفرقة لجميع من يستعملون الطيران المدنى ، وتصل درجة الدقة

الأفقية لهذه الخدمة الى ١٠٠ متر (نسبة احتمال قدرها ٩٥ فى المائة) و ٣٠٠ متر (نسبة احتمال قدرها ٩٩٫٩٩ فى المائة) . وستتخذ الولايات المتحدة جميع التدابير اللازمة للمحافظة على سلامة واعتمادية هذه الخدمة ، وتتوقع أن يكون بمقدورها أن تقدم اخطارا مسبقا مهلته (٦) سنوات قبل انهاء عمليات نظام GPS أو قبل الغاء خدمة GPS-SPS .

ان خدمة GPS-SPS هى من المكونات المرشحة لتكون جزءا من نظام GNSS على النحو الذى ارتأته لجنة فانس . لذلك ، ترى الولايات المتحدة أن اتاحة خدمة GPS لاستعمال المجتمع الدولى سيمكن الدول من تفهم هذه التكنولوجيا القيمة بشكل أكمل باعتبارها من مكونات نظام GNSS . على أن اتاحة خدمة GPS-SPS ليس القصد منه بالطبع وعلى الاطلاق الحد من حقوق أية دولة فى السيطرة على عمليات الطائرات وانفاذ قواعد السلامة فى فضائها الجوى السيادى .

ان المجتمع الدولى يجب أن يقرر فى السنوات المقبلة كيفية تنفيذ نظام عالمى للملاحة المدنية الدولية يستند الى تكنولوجيا الأقمار الاصطناعية . لذلك تتعهد الولايات المتحدة بالتعاون التام فى هذا المسعى ، وبالعمل مع الايكاو لوضع القواعد القياسية المناسبة وأساليب العمل الموصى بها وفقا للمادة (٣٧) من اتفاقية الطيران المدنى الدولى (اتفاقية شيكاغو) . وتمشيا مع هذا الهدف ، تتوقع الولايات المتحدة أن تكون القواعد القياسية وأساليب العمل التى ستضعها الايكاو ملائمة لعمليات نظام GPS وأن يكون نظام GPS بدوره متفقا مع تلك القواعد والأساليب ، وان الدول ستكون بذلك حرة فى تطوير نظام GPS-SPS بما يتفق مع هذه القواعد والأساليب الملائمة . وسوف تقوم الولايات المتحدة بتبادل المعلومات مع الايكاو على نحو مستمر بخصوص تشغيل نظام GPS ، وذلك لمساعدة مجلس الايكاو على الاضطلاع بالمسؤوليات الموكولة اليه بموجب اتفاقية شيكاغو .

أكون شاكرا لو أكدتم لى قبول الايكاو للنص أعلاه والذى أقدمه بدلا من عقد اتفاق . وفى حالة الرد بالايجاب ، ستشكل هذه الرسالة وردكم عليها تفاهما مشتركا بين حكومة الولايات المتحدة الأمريكية ومنظمة الطيران المدنى الدولى على النظام العالمى لتحديد الموقع (GPS) .

فى الاجتماع ١٢ من دورته ١٤٣ بتاريخ ١٩٩٤/١٠/٢٦ نظر مجلس الايكاو فى العرض المقدم فى كتابكم ، ويسرنى أن أفيدكم بأن الترتيبات المحددة فى ذلك العرض مقبولة لمنظمة الطيران المدنى الدولى . وسوف تبلغ كل الدول الأعضاء فى الايكاو بذلك العرض .

وتفضلوا ، سيادتكم ، بقبول فائق الاحترام ،،،

أسعد قطيط

الصفحة متروكة خالية عمدا

الضميمة (ج)

تبادل الخطابات بين الايكاو والاتحاد الروسي بشأن النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GLONASS)

وزارة النقل
بالاتحاد الروسى

موسكو ، ١٩٩٦/٦/٤

تحية طيبة وبعد ،

تحل هذه الرسالة محل رسالتى المؤرخة ١٩٩٦/٢/٥ .

ان تشغيل الطيران المدنى العالمى بتكنولوجيا الأقمار الصناعية يشكل مرحلة جديدة من التطبيق العملى للمفهوم التى وضعته منظمة الطيران المدنى الدولى للنظم المستقبلية للاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية . وبالنيابة عن الاتحاد الروسى ، أود أن أهنئ المنظمة على منجزاتها العظيمة فى مجال التخطيط لنظام الملاحة الجوية فى المستقبل وأن أعرب عن تمنياتى بالنجاح فى تنفيذه .

ان النظام العالمى للملاحة بالأقمار الصناعية جزء من أهم أجزاء هذا النظام الملاحى المستقبلى . وكانت حكومة الاتحاد الروسى قد عرضت على مجتمع الطيران العالمى ، ابان مؤتمر الملاحة الجوية العاشر الذى عقدته المنظمة فى عام ١٩٩١ ، استخدام النظام العالمى للملاحة بالأقمار الصناعية المدارية بدون مقابل . وهو نظام مضمون التشغيل لمدة لا تقل عن ١٥ سنة ابتداء من تمام وزعه فى عام ١٩٩٥ .

ولقد أكمل الاتحاد الروسى الآن وزع كوكبة أقمار النظام العالمى للملاحة بالأقمار الصناعية المدارية فى الفضاء ووزع نظام المراقبة على الأرض ، وأصبح نظام الملاحة بالأقمار الصناعية المدارية قيد التشغيل ويوافى الطائرات بالمعلومات المطلوبة لتحديد مواقعها .

وبموجب السلطات المسندة الى أود أن أذكر لكم بالنيابة عن حكومة الاتحاد الروسى الاقتراح لمقدم فى مؤتمر الملاحة الجوية العاشر بشأن اتاحة قناة ذات دقة قياسية من قنوات النظام العالمى للملاحة بالأقمار الصناعية المدارية لمجتمع الطيران العالمى على أساس غير تمييزى لفترة لا تقل عن ١٥ سنة بدون تحصيل رسوم مباشرة من المنتفعين ، وذلك رهنا بتخصيص الموارد ، وفقا لما ينص عليه القانون فى الاتحاد الروسى . وستكون هذه القناة تحت تصرف جميع مستخدمى الطيران ، وستقدم المعلومات عن الموقع بدقة تصل الى ٦٠ مترا على المستوى الأفقى (باحتمال خطأ يساوى ٩٩٧ر٠) وتصل الى ٧٠ مترا على المستوى الرأسى (باحتمال خطأ يساوى ٩٩٧ر٠) . ولن تستخدم أى طريقة لتقليل هذه الدقة .

وسيتخذ الاتحاد الروسى جميع التدابير اللازمة لضمان اعتمادية وسلامة هذه الخدمة وهو يتوقع أن تقدم اخطارا لفترة ٦ سنوات على الأقل قبل انتهاء الخدمات .

ولكى يصبح النظام العالمى للملاحة بالأقمار الصناعية متاحا للطيران المدنى العالمى ، فان الاتحاد الروسى مستعد للتعاون بكل السبل مع المنظمة من أجل وضع القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها المطلوبة للنظام العالمى للملاحة بالأقمار الصناعية طبقا لأحكام المادة ٣٧ من اتفاقية شيكاغو ، وسيحيط المنظمة علما بحالة تشغيل النظام العالمى للملاحة بالأقمار الصناعية المدارية .

ويأمل الاتحاد الروسى أن تكون القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها الصادرة عن المنظمة متوافقة مع مواصفات النظام العالمى للملاحة بالأقمار الصناعية المدارية . وعندئذ سيصبح بوسع الدول المختلفة تركيب النظم التى تحتاج اليها لتعزيز النظام العالمى للملاحة بالأقمار الصناعية المدارية طبقا للقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها الصادرة عن المنظمة .

وسيواصل الاتحاد الروسى أيضا تبادل المعلومات مع ايكاو بشأن تشغيل النظام العالمى للملاحة بالأقمار الصناعية المدارية لمساندة مجلس ايكاو فى الاضطلاع بمسؤولياته فى اطار اتفاقية شيكاغو .

وليس القصد من تزويد مجتمع الطيران العالمى بالنظام العالمى للملاحة بالأقمار الصناعية المدارية هو الحد بأى حال من حق أى دولة فى مراقبة عمليات الطائرات ورصد احترام قواعد السلامة فى مجالها الجوى المستقل .

ولما كانت المنظمة تقوم بدور الهيئة الدولية التى تنسق تنفيذ النظام المستقبلى للملاحة الجوية ، فاننا على استعداد لابرام اتفاق مع المنظمة يمكن بموجبه لمجتمع الطيران العالمى أن يستخدم النظام العالمى للملاحة بالأقمار الصناعية المدارية بوصفه عنصرا من النظام العالمى للملاحة بالأقمار الصناعية يتميز بمواصفات الأداء المذكورة أعلاه .

وأكون شاكرا لو تفضلتم باصدار تأكيد بأن هذا العرض مقبول من جانب منظمة الطيران المدنى الدولى . وان كان الرد بالايجاب فان كتابى هذا وردكم عليه سيشكلان اتفاقا متبادلا بين حكومة الاتحاد الروسى ومنظمة الطيران المدنى الدولى بشأن النظام العالمى للملاحة بالأقمار الصناعية المدارية .

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام ،،،

ن. ب. تساخ
وزير النقل

الدكتور أسعد قطيط
رئيس مجلس منظمة الطيران المدنى الدولى
مونتريال

Ref.: LE 4/49.1

١٩٩٦/٧/٢٩

السيد ن. ب. تساخ
وزير النقل
وزارة النقل
موسكو، الاتحاد الروسى

تحية طيبة وبعد ،

أتشرف بالافادة باستلام رسالتكم المؤرخة ١٩٩٦/٦/٤ التى تحل محل رسالتكم المؤرخة ١٩٩٦/٢/٥ .

وفيما يلى نص الرسالة المؤرخة ١٩٩٦/٦/٤ .

"تحل هذه الرسالة محل رسالتى المؤرخة ١٩٩٦/٢/٥ .

ان تشغيل الطيران المدنى العالمى بتكنولوجيا الأقمار الصناعية يشكل مرحلة جديدة من التطبيق العملى للمفهوم التى وضعته منظمة الطيران المدنى الدولى للنظم المستقبلية للاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية . وبالنيابة عن الاتحاد الروسى ، أود أن أهنئ المنظمة على منجزاتها العظيمة فى مجال التخطيط لنظام الملاحة الجوية فى المستقبل وأن أعرب عن تمنياتى بالنجاح فى تنفيذه .

ان النظام العالمى للملاحة بالأقمار الصناعية جزء من أهم أجزاء هذا النظام الملاحى المستقبلى . وكانت حكومة الاتحاد الروسى قد عرضت على مجتمع الطيران العالمى ، ابان مؤتمر الملاحة الجوية العاشر الذى عقدته المنظمة فى عام ١٩٩١ ، استخدام النظام العالمى للملاحة بالأقمار الصناعية المدارية بدون مقابل . وهو نظام مضمون التشغيل لمدة لا تقل عن ١٥ سنة ابتداء من تمام وزعه فى عام ١٩٩٥ .

ولقد أكمل الاتحاد الروسى الآن وزع كوكبة أقمار النظام العالمى للملاحة بالأقمار الصناعية المدارية فى الفضاء ووزع نظام المراقبة على الأرض ، وأصبح نظام الملاحة بالأقمار الصناعية المدارية قيد التشغيل ويوافى الطائرات بالمعلومات المطلوبة لتحديد مواقعها .

وبموجب السلطات المسندة الى أود أن أؤكد لكم بالنيابة عن حكومة الاتحاد الروسى الاقتراح المقدم فى مؤتمر الملاحة الجوية العاشر بشأن اتاحة قناة ذات دقة قياسية من قنوات النظام العالمى للملاحة بالأقمار الصناعية المدارية لمجتمع الطيران العالمى على أساس غير تمييزى لفترة لا تقل عن ١٥ سنة بدون تحصيل رسوم مباشرة من المنتفعين ، وذلك رهنا بتخصيص الموارد ، وفقا لما ينص عليه القانون فى الاتحاد الروسى . وستكون هذه القناة تحت تصرف جميع مستخدمى الطيران ، وستقدم المعلومات عن الموقع بدقة تصل الى ٦٠ مترا على المستوى الأفقى (باحتمال خطأ يساوى ٩٩٧ر ٠) وتصل الى ٧٠ مترا على المستوى الرأسى (باحتمال خطأ يساوى ٩٩٧ر ٠) . ولن تستخدم أى طريقة لتقليل هذه الدقة .

وسيتخذ الاتحاد الروسى جميع التدابير اللازمة لضمان اعتمادية وسلامة هذه الخدمة وهو يتوقع أن تقدم اخطارا لفترة ٦ سنوات على الأقل قبل انتهاء الخدمات .

ولكى يصبح النظام العالمى للملاحة بالأقمار الصناعية متاحا للطيران المدنى العالمى ، فان الاتحاد الروسى مستعد للتعاون بكل السبل مع المنظمة من أجل وضع القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها المطلوبة للنظام العالمى للملاحة بالأقمار الصناعية طبقا لأحكام المادة ٣٧ من اتفاقية شيكاغو ، وسيحيط المنظمة علما بحالة تشغيل النظام العالمى للملاحة بالأقمار الصناعية المدارية .

ويأمل الاتحاد الروسى أن تكون القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها الصادرة عن المنظمة متوافقة مع مواصفات النظام العالمى للملاحة بالأقمار الصناعية المدارية . وعندئذ سيصبح بوسع الدول المختلفة تركيب النظم التى تحتاج اليها لتعزيز النظام العالمى للملاحة بالأقمار الصناعية المدارية طبقا للقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها الصادرة عن المنظمة .

وسيواصل الاتحاد الروسى أيضا تبادل المعلومات مع ايكاو بشأن تشغيل النظام العالمى للملاحة بالأقمار الصناعية المدارية لمساندة مجلس ايكاو فى الاضطلاع بمسؤولياته فى اطار اتفاقية شيكاغو .

وليس القصد من تزويد مجتمع الطيران العالمى بالنظام العالمى للملاحة بالأقمار الصناعية المدارية هو الحد بأى حال من حق أى دولة فى مراقبة عمليات الطائرات ورصد احترام قواعد السلامة فى مجالها الجوى المستقل .

ولما كانت المنظمة تقوم بدور الهيئة الدولية التى تنسق تنفيذ النظام المستقبلى للملاحة الجوية ، فاننا على استعداد لابرام اتفاق مع المنظمة يمكن بموجبه لمجتمع الطيران العالمى أن يستخدم النظام العالمى للملاحة بالأقمار الصناعية المدارية بوصفه عنصرا من النظام العالمى للملاحة بالأقمار الصناعية يتميز بمواصفات الأداء المذكورة أعلاه .

وأكون شاكرا لو تفضلتم باصدار تأكيد بأن هذا العرض مقبول من جانب منظمة الطيران المدنى الدولى . وان كان الرد بالايجاب فان كتابى هذا وردكم عليه سيشكلان اتفاقا متبادلا بين حكومة الاتحاد الروسى ومنظمة الطيران المدنى الدولى بشأن النظام العالمى للملاحة بالأقمار الصناعية المدارية .

لقد نظر مجلس المنظمة ، فى جلسته ١٥ من دورته ١٤٧ يوم ١٩٩٦/٣/١٤ ، فى هذه المسألة وفى الشروط التى يتعين بموجبها قبول العرض المقدم من الاتحاد الروسى . وبناء على ما قرره المجلس فى تلك الجلسة ، يسرنى ابلاغكم بأن الترتيبات الواردة فى العرض مقبولة لمنظمة الطيران المدنى الدولى . ووفقا لذلك ، أؤكد لكم أن رسالتكم المؤرخة ١٩٩٦/٦/٤ ورسالة القبول التى أرسلتها اليكم تشكلان اتفاقا متبادلا بين حكومة الاتحاد الروسى ومنظمة الطيران المدنى الدولى بشأن النظام العالمى للملاحة بالأقمار الصناعية المدارية . وسيعمم عرضكم وكتابى المتعلق بقبوله على جميع الدول المتعاقدة فى ايكاو .

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام ،،،

أسعد قطيط

— — — — — — — —

الصفحة متروكة خالية عمدا

الضميمة (د)

قرار الجمعية العمومية A32-19:
ميثاق حقوق الدول والتزاماتها فيما يتعلق بخدمات النظام العالمى للملاحة بالأقمار الصناعية

القرار ٣٢-١٩: ميثاق حقوق الدول والتزاماتها فيما يتعلق بخدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية

لما كانت المادة ٤٤ من *اتفاقية الطيران المدني الدولي*، الموقعة في ١٩٤٤/١٢/٧ (اتفاقية شيكاغو) تكلف منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو) بالعمل على تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية وعلى تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي.

وبما أن مفهوم نظم الايكاو للاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية التي تستخدم التكنولوجيا القائمة على الأقمار الصناعية قد أيدته الدول والمنظمات الدولية في مؤتمر الايكاو العاشر للملاحة الجوية، ووافقت عليه الدورة التاسعة والعشرون للجمعية العمومية بوصفه نظم الايكاو للاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية.

وبما أن النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، بوصفه عنصرا مهما في نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية، يقصد به أن يوفر تغطية عالمية وأن يستخدم لملاحة الطائرات.

وبما أن النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية سيكون متوافقا مع القانون الدولي، بما في ذلك اتفاقية شيكاغو وملاحقها والقواعد ذات الصلة التي تطبق على نشاطات الفضاء الخارجي.

وبما أنه من الملائم، مع مراعاة العرف الذي تسير عليه الدول حاليا، تحديد وتأكيد المبادئ القانونية الأساسية التي تحكم النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية.

وبما أن سلامة أي اطار قانوني لتنفيذ وتشغيل النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية تتطلب مراعاة مبادئ أساسية ينبغي تحديدها في ميثاق.

فان الجمعية العمومية:

تعلن رسميا أن المبادئ التالية لهذا الميثاق بشأن حقوق الدول والتزاماتها فيما يتعلق بخدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية يجب تطبيقها في تنفيذ وتشغيل النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية:

أن تعترف الدول بأنه في تقديم خدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية والانتفاع بها يجب أن يكون أهم مبدأ هو سلامة الطيران المدني الدولي.

أن تتاح لكل دولة ولطائرات جميع الدول الفرصة، على أساس غير تمييزي وبشروط موحدة، في الحصول على خدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، بما في ذلك النظم الاقليمية للتقوية لاستخدامها في مجال الطيران داخل منطقة تغطية مثل هذه النظم.

أ) أن تحتفظ كل دولة بسلطتها ومسؤوليتها لمراقبة عمليات الطائرات وتطبيق أنظمة السلامة وغيرها من الأنظمة داخل المجال الجوي الخاضع لسيادتها.

ب) لا يجوز أن ينتهك تنفيذ وتشغيل النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية سيادة الدول أو سلطتها أو مسؤوليتها في مجال مراقبة الملاحة الجوية واصدار وتنفيذ أنظمة للسلامة ولا يجوز أن يفرضا قيودا على سيادتها أو سلطتها أو مسؤوليتها في هذا المجال. ويجب أيضا المحافظة على سلطة الدول في مجال تنسيق ومراقبة الاتصالات وفي مجال زيادة خدمات الملاحة الجوية القائمة على الأقمار الصناعية حسب ما تقتضيه الأحوال.

يجب على كل دولة تقدم خدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، بما في ذلك الاشارات، أو يتم في نطاق اختصاصها تقديم مثل هذه الخدمات أن تكفل استمرارية مثل هذه الخدمات وتوافرها وسلامتها ودقتها وامكانية الاعتماد عليها، بما في ذلك وضع ترتيبات فعالة للتقليل الى الحد الأدنى من تأثير اختلالات النظام أو تعطله على التشغيل، وأن تحقق استئناف الخدمة بسرعة. ويجب على مثل هذه الدولة أن تكفل الخدمات وفقا للقواعد القياسية الصادرة عن الايكاو. ويجب على الدول أن تقدم في الوقت الملائم معلومات الطيران عن أي تغيير في خدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية قد يؤثر في تقديم الخدمات.

يجب على الدول أن تتعاون لكفالة أعلى درجة ممكنة من التوحيد في تقديم وتشغيل خدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية.

يجب على الدول أن تكفل أن الترتيبات الاقليمية أو دون الاقليمية متوافقة مع المبادئ والقواعد المنصوص عليها في هذا الميثاق ومع عملية التخطيط والتنفيذ العالميين للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية.

تعترف الدول بأن أي رسوم عن خدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية يجب فرضها وفقا للمادة الخامسة عشرة من اتفاقية شيكاغو.

بغية تسهيل التخطيط والتنفيذ العالميين للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، تسترشد الدول بمبدأ التعاون والمساعدة المتبادلة سواء كان ذلك على أساس ثنائي أو متعدد الأطراف.

تضطلع كل دولة بنشاطاتها الخاصة بالنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية مع المراعاة الواجبة لمصالح الدول الأخرى.

لا يمنع أي شيء في هذا الميثاق قيام دولتين أو أكثر بشكل مشترك بتقديم خدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية.

— — — — — — — —

الصفحة متروكة خالية عمدا

الضميمة (هـ)

التوصيات من ١ الى ٨ الصادرة عن فريق الخبراء المعني بوضع اطار قانوني للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (LTEP)

التوصيات ١ الى ٨ الصادرة عن فريق الخبراء المعني بوضع اطار قانوني للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية

"**التوصية رقم ١**

ينبغي أن تشمل القواعد القياسية والتوصيات الصادرة عن الايكاو بشأن النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) معايير أداء النظام لمكونات الأقمار الصناعية ذات الصلة ومقتضيات خدمة الاشارات في الفضاء، والكترونيات الطيران، والتسهيلات الأرضية، ومقتضيات التدريب واصدار الشهادات والنظام ككل.

وينبغي أن تشمل هذه القواعد القياسية والتوصيات الصادرة عن الايكاو معلومات عن الأداء الملائم للنظام وحالات الأعطال كي تتمكن الدول من أن تحدد بصورة معقولة الأثر المتعلق بالسلامة على خدمة الحركة الجوية لديها.

التوصية رقم ٢

فيما يخص كل القواعد القياسية والتوصيات الصادرة عن الايكاو بشأن النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، ينبغي للدول والمنظمات الدولية المقدمة لخدمة الاشارات في الفضاء أن تشترك في عملية التحقق والتثبت المقترحة من الايكاو بحيث تتسم القواعد القياسية والتوصيات ووثائق الايكاو الداعمة لها بمستوى عال من التكامل.

التوصية رقم ٣

يجب على الدول التي تقدم خدمة الاشارات في الفضاء أو التي تقدم هذه الاشارات في اطار سلطاتها القانونية أن تصدر شهادات لهذه الاشارات في الفضاء بأنها تتوافق مع القواعد القياسية والتوصيات.

ينبغي للدولة التي لها سلطة قانونية في اطار اتفاقية شيكاغو أن تضمن امتثال مقتضيات الكترونيات الطيران والتجهيزات الأرضية والتدريب واصدار الشهادات للقواعد القياسية والتوصيات الصادرة عن الايكاو.

التوصية رقم ٤

ينبغي للدول التي تقدم خدمة الاشارات في الفضاء أو التي تقدم هذه الاشارات تحت سلطاتها القانونية أن تضمن تطبيق عمليات ادارة سلامة سارية تبرهن على الامتثال المتواصل للقواعد القياسية والتوصيات الخاصة بالاشارات في الفضاء.

التوصية رقم ٥

ينبغي للدول التي تقدم خدمة الاشارات في الفضاء أو تقدم هذه الاشارات في اطار سلطاتها القانونية أن تصدر وثيقة لنظام ادارة السلامة مستخدمة المنتدى الذي توفره الايكاو المشار اليه في التوصية رقم ٨ فيما يلي. وينبغي أن تكون هذه الوثيقة متوافقة بأكبر قدر ممكن من حيث الصيغة والمحتوى. وينبغي للايكاو أن تقوم بتوزيع هذه الوثيقة الخاصة بنظام ادارة سلامة الاشارات في الفضاء.

التوصية رقم ٦

ينبغي لكل دولة أن تحدد وتكفل تطبيق نظم السلامة لاستخدام الاشارات في الفضاء كجزء من خدمات الحركة الجوية في مجالها الجوي.

التوصية رقم ٧

بغرض اصدار الدول لتفويض باستخدام الاشارات في الفضاء في مجالها الجوي، ينبغي توفير معلومات اضافية قد تكون مطلوبة لاصدار مثل هذا التفويض وتوزيعها من خلال الايكاو. ويمكن استخدام مصادر أخرى للحصول على هذه المعلومات بما في ذلك، ضمن أمور أخرى، الاتفاقات الثنائية ومتعددة الأطراف وحالة السلامة واعلانات الطيارين (NOTAMs).

التوصية رقم ٨

تدرك الدول الدور المركزي الذي تلعبه الايكاو في تنسيق التنفيذ العالمي للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية ولا سيما ما يلي:

أ) وضع القواعد القياسية والتوصيات والاجراءات الملائمة وفقا للمادة السابعة والثلاثين من اتفاقية شيكاغو في تنفيذ وتشغيل النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية.

ب) تنسيق ومراقبة تنفيذ النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية على أساس عالمي وفقا لخطط الملاحة الجوية الاقليمية الصادرة عن الايكاو وخطة نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية العالمية المنسقة.

ج) تيسير تقديم المساعدة للدول فيما يخص الجوانب الفنية والمالية والادارية والقانونية والتعاونية لتنفيذ النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية.

د) التنسيق مع منظمات أخرى في أي مسألة تتعلق بالنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية بما في ذلك استخدام حزم طيف الترددات التي يشكل فيها النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية عناصر تعمل دعما للطيران المدني الدولي.

ه) تنفيذ أي وظيفة أخرى تتعلق بالنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية داخل اطار اتفاقية شيكاغو بما في ذلك الوظائف الواردة في اطار الفصل الخامس عشر من الاتفاقية.

وبصورة أكثر تحديدا، يمكن أن يضطلع منتدى الايكاو لتبادل المعلومات بشأن ترخيص النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية بالوظائف التالية:

أ) توفير وصلة بين الدول التي تقدم خدمات الحركة الجوية والسلطات التنظيمية ومقدمي خدمة الاشارات في الفضاء.

ب) توفير وصلة بين مقدمي خدمة الاشارات في الفضاء والدول الأخرى فيما يتعلق بصياغة ومحتوى وثائق نظام ادارة السلامة.

ج) تحديد حالات الأعطال لخدمة الاشارات في الفضاء وأثرها على سلامة خدمات الحركة الجوية على المستوى الوطني واحالتها الى الهيئة المختصة وفقا لما يحدده المجلس.

د) تحديد ما تحتاجه الدول من مقدمي خدمة الاشارات في الفضاء بغية تحقيق ثقتها في أن الأداء والمخاطر المرتبطة بخدمة الاشارات في الفضاء تدار بصورة ملائمة على مدار حياة النظام.

ه) تيسير تقاسم المعلومات بين مقدمي خدمة الاشارات في الفضاء والدول الأخرى من حيث الامتثال المتواصل للقواعد القياسية والتوصيات ذات الصلة بغية الحفاظ على الثقة في امكانية الاعتماد على النظام."

— — — — — — — —

الضميمة (و)

مشروع إطار تعاقدي بشأن تقديم خدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية

مشروع إطار تعاقدي بشأن تقديم خدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية

نظرا الى أن النية المستهدفة من النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS)، لكون ذلك النظام عنصرا هاما من عناصر نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM)، هي اتاحة تغطية عالمية النطاق، وأنه نظام ينتظر استخدامه من أجل ملاحة الطائرات.

وإذ ترغب الأطراف في تطوير نظام GNSS على الأمد الطويل من أجل أغراض الطيران المدني وفقا للمبادئ التي تحددت في *ميثاق حقوق الدول والتزاماتها فيما يتعلق بخدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية*، الذي اعتمدته الدورة الثانية والثلاثون للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو) (A32-19)، على النحو الذي ورد به في هذا المرفق (ويشار اليه فيما يلي باسم "الميثاق").

وإذ تهدف الأطراف الى كفالة التوصل الى خدمات نظام GNSS واستمرارية وتوافر تلك الخدمات وسلامتها ودقتها وموثوقيتها وذلك على الصعيدين الفني والتشغيلي.

ونظرا الى أن أطراف هذا العقد وهي دول، تؤكد مجددا على التزامها بالعمل وفقا للقانون الدولي والمبادئ التي تحكم نظام GNSS، وخاصة *اتفاقية الطيران المدني الدولي* (اتفاقية شيكاغو)، وملاحقها، والميثاق والقواعد ذات الصلة التي تنطبق على نشاطات الفضاء الخارجي، وأن الأطراف من غير الدول ملتزمة بالعمل وفقا للقانون المعمول به.

لذلك، فقد اتفقت الأطراف على النحو التالي:

المادة ١ — الأطراف ونطاق التطبيق

يوجب العقد الحالي الحقوق والالتزامات لـ *[يكتب اسم الطرف]*، المشار اليه فيما يلي بعبارة "جهة تقديم خدمات الحركة الجوية (ATS) "، و *[يكتب كذلك اسم الطرف الآخر]*، المشار اليه فيما يلي بعبارة "جهة تقديم اشارات نظام GNSS"، وذلك فيما يتصل بجميع الخدمات المتعلقة باشارات نظام GNSS لأغراض الملاحة الجوية. وينطبق العقد على المجال الجوي الذي تعد جهة تقديم خدمة الحركة الجوية مسؤولة عنه فيما يتصل بما تؤديه من خدمات.

المادة ٢ — جهة تقديم اشارات نظام GNSS

لأغراض العقد الحالي، يمكن أن تشير عبارة "جهة تقديم اشارات نظام GNSS" إما الى:

أ) مقدم أولي للاشارات من مجموعة أساسية من الأقمار الصناعية.

ب) أو مقدم اشارات تقوية.

حسب الحالة

المادة ٣ — التزامات جهة تقديم اشارات نظام GNSS

تتعهد جهة تقديم اشارات نظام GNSS بما يلي:

أ) تقديم الاشارات أثناء مدة سريان هذا العقد بالصورة المطلوبة من استمرارية وتوافر وسلامة ودقة وموثوقية على النحو الذي نص عليه تحديدا في قواعد قياسية متفق عليها بصورة متعددة الأطراف وخاصة قواعد الايكاو القياسية التي تمثل الحد الأدنى.

ب) اذا لم تكن جهة تقديم اشارات نظام GNSS كيانا تابعا للدولة، فيتعين الحصول على ترخيص على النحو الذي تتطلبه الدولة التي يجري التحكم في الاشارات في اقليمها.

ج) الامتثال لأية متطلبات تترتب على أحكام ادارة السلامة الخاصة بالقواعد القياسية والتوصيات والاجراءات ذات الصلة فيما يتعلق بخدمات الملاحة الجوية الخاصة الايكاو.

د) أن يقدم في الوقت المحدد معلومات الطيران بشأن أي تعديل لاشارات نظام GNSS يمكن أن يؤثر على الخدمات التي تقدمها جهة تقديم خدمات الحركة الجوية.

المادة ٤ — التزامات جهة تقديم خدمات الحركة الجوية

تتعهد جهة تقديم خدمات الحركة الجوية بما يلي:

أ) أن تحصل اذا لم تكن كيانا تابعا للدولة من الدولة ذات الصلة على التصريح اللازم باستخدام اشارات نظام GNSS التي تقدمها الجهة المقدمة لاشارات نظام GNSS من أجل خدمات الحركة الجوية داخل المجال الجوي الذي يدخل ضمن ولاية تلك الدولة.

ب) التنسيق مع جهة تقديم اشارات نظام GNSS بهدف تسهيل بث الاشارات وغير ذلك من الأمور المتعلقة بتشغيل نظام GNSS.

ج) الامتثال لأية متطلبات ناشئة عن الأحكام المتعلقة بادارة السلامة التي تتضمنها القواعد القياسية والتوصيات والاجراءات ذات الصلة فيما يتعلق بخدمات الملاحة الجوية الخاصة بالايكاو.

د) دفع رسم الخدمة لجهة تقديم اشارات نظام GNSS اذا كان ذلك ينطبق.

المادة ٥ — استرداد التكاليف

وفقا للمادة الخامسة عشرة من اتفاقية شيكاغو والفقرة السادسة من الميثاق، يتوجب أن يكون من حق جهة تقديم اشارات نظام GNSS أن تنشئ آلية لاسترداد التكاليف بغرض استرداد تكلفة تلك الخدمات من المستعملين الذين يستخدمون اشارات نظام GNSS التي تقدم على هذا النحو. ويجب أن تضمن تلك الآلية التوزيع المعقول للتكاليف فيما بين مستعملي الطيران المدني أنفسهم وبين مستعملي الطيران المدني وغيرهم من مستعملي النظام.

المادة ٦ — التبعة

ان التبعة التي تترتب لدى كل طرف لعدم تأدية التزاماته بموجب هذا العقد يجب أن تحتكم الى نظام التبعة الذي ينطبق على نشاطه.

المادة ٧ — الرجوع على الخصم والعوض

لا يجوز أن يمنع شيء في هذا العقد أيا من الأطراف من ممارسة حق الرجوع على الطرف أو الأطراف الأخرى في هذا العقد أو من طلب العوض من ذلك الطرف أو تلك الأطراف وفقا للقانون الذي ينطبق.

واذا نشأت الخسارة أو التلف بفعل أو بإحجام من جهة أكثر من طرف فانه قد يصبح حق الرجوع وطلب العوض بالنسبة لطرف محدودا على أساس نسبة ما يخصه من جريرة التبعة اذا نص القانون المطبق على ذلك.

المادة ٨ — رفع الحصانة السيادية

يوافق بموجب هذا أي طرف في هذا العقد اذا كان دولة أو كيانا تابعا لدولة على رفع حصانته السيادية فيما يتصل بأية اجراءات تحكيمية وفقا للمادة التاسعة من هذا العقد.

المادة ٩ — تسوية النزاعات

تستغل الأطراف أفضل ما لديها من جهود لتسوية أي نزاع أو اختلاف أو مطالبة تنشأ عن تفسير هذا العقد أو تأدية التزاماته أو يتعلق بتفسيره أو أداء التزاماته وذلك من خلال التفاوض. وأي نزاع أو اختلاف أو مطالبة لا يمكن تسويتها بالتفاوض يجب طرحها على التوفيق حسب قواعد التوفيق الخاصة بلجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الاونسترال).

وأي نزاع أو اختلاف أو مطالبة من هذا القبيل لا يمكن تسويتها بموجب الفقرة الواردة آنفا، تحال بناء على طلب أحد الأطراف الى التحكيم وفقا لقواعد التحكيم الخاصة بالاونسترال والسائدة في ذلك الوقت. ويكون محل التحكيم هو [.....] ويجري التحكيم بلغة [.....].

المادة ١٠ — القانون الذي ينطبق على العقد

يحتكم هذا العقد الى قانون [.....].

المادة ١١ — مدة العقد

يسري هذا العقد في تاريخ التوقيع لمدة تبلغ [.....] سنين، ويكون قابلا للتجديد بصورة تلقائية لمدة مماثلة. غير أنه يجوز لكل طرف أن يقدم اشعارا بانتهاء العقد مدته [....] شهرا الى الطرف الآخر، ويسري ذلك الاشعار بنهاية مدة العقد.

المادة ١٢ — تسجيل العقد

عملا بالمادة ٨٣ من اتفاقية شيكاغو، فانه اذا كان طرف واحد على الأقل في هذا العقد دولة متعاقدة لدى الايكاو، يسجل العقد لدى الايكاو.

— — — — — — — —

الضميمة (ز)

اتفاق إطاري بين حكومات

.....

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

١- الأهداف

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

١-٢ 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.

١-٣ 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

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

الترخيص: العملية التي تنتج عنها شهادة رسمية بأن نظاما محددا، أو عنصرا منه أو خدمة تمتثل لمقتضيات تحددت سلفا.

الضرر: إزهاق للأرواح أو اصابة للأبدان أو تلف للممتلكات [...].

الكيان الخاص بنظام GNSS: هيئة/مؤسسة عامة أو خاصة، أو شراكة بين القطاعين العام والخاص، تنشأ بغرض الادارة أو تكلف بالادارة، 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.

اشارة نظام GNSS: اشارة 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 الاشارات 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 اشارات نظام GNSS أو خدمات نظام GNSS لأغراض الملاحة الجوية.

نظام التقوية المحلي: نظام من أنظمة GNSS، الغرض منه تعزيز الدقة والموثوقية والاستمرارية والسلامة لاشارة أولية من اشارات نظام GNSS في مكان ما.

نظام الاشارة الأولي: نظام من أنظمة GNSS، الغرض منه اصدار اشارة أولية في الفضاء.

نظام التقوية الاقليمي: نظام من أنظمة GNSS، الغرض منه تعزيز الدقة والموثوقية والاستمرارية والسلامة لاشارة أولية في حدود منطقة ما.

٣- نطاق التطبيق

٣-١ تنطبق أحكام هذا الاتفاق على الدول المتعاقدة التي تقوم بتنفيذ أو تقديم أو تشغيل و/أو استخدام نظام GNSS لأغراض الملاحة الجوية.

٣-٢ 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

٤-١ لا يؤثر هذا الاتفاق مطلقا على السيادة الكاملة والخالصة للأطراف المتعاقدة فيما يتصل بالمجال الجوي الذي يعلو اقليمها.

٤-٢ 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 اصدار 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

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

٥-٢ 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.

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

٥-٤ تقيم 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

٦-١ 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.

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

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

٦-٤ يجوز أن يكلف الكيان الخاص بنظام GNSS بأمور 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.

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

٧- دور الايكاو

٧-١ 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 امتثال مشغلي نظام GNSS و/أو مقدمي خدماته للمقتضيات الفنية والتشغيلية والقانونية التي تنطبق، بما في ذلك شروط الترتيبات التعاقدية ذات الصلة.

٨- الاتفاقات التعاقدية

٨-١ تبرم العقود المشار اليها في المادتين ٦-٣ و٦-٤ بهذا الاتفاق بما يتماشى مع مقتضيات هذه المادة ومع شروط هذا الاتفاق.

٨-٢ 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 توقيا للمخاطر

٩-١ تضمن الأطراف المتعاقدة أن مشغلي نظام GNSS ومقدمي خدمته سيتيحون تأمينا كافيا أو غير ذلك من صور التغطية توقيا 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 صندوقا مكرسا للتعويض عن أية خسارة أو ضرر قد ينشآن 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

١٠-١ تجري التحقيقات المتصلة بوقائع أو حوادث الملاحة الجوية التي تنطوي على عطب محتمل أو عطل أو استخدام غير ملائم لنظام GNSS وذلك وفقا لأحكام الملحق الثالث عشر لاتفاقية شيكاغو. وفي هذا الشأن يجب أن تضمن جهات تشغيل النظام تسجيل الاشارات لأغراض الاحتفاظ بأدلة.

١١- الترخيص

١١-١ تضمن الأطراف المتعاقدة أن العناصر التابعة لنظام GNSS، بما في ذلك الكترونيات 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 لادارة 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 مسؤولا 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 وفقا 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

١٣-١ يجري ضم جميع دعاوى التبعة وعرضها على التحكيم وفقا لقواعد التحكيم الموضوعة بموجب هذا الاتفاق والمفصلة في الملحق [X]. وتتضمن الدعاوى التي يجرى 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.

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

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

١٤- التسجيل لدى الايكاو

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

١٥- التعديل

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

١٦- قبول الأطراف الأخرى

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

١٧- الانقضاء

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

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

١٨- انفاذ الاتفاق

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

— — — — — — — —

الصفحة متروكة خالية عمدا

الضميمة (ح)

اقتراح من بعض أعضاء المجموعة 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.

التعاريف

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 شاءت 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 كفالة 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 الاقليمية 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 الكترونيات الطيران والتجهيزات الأرضية، على أساس المقتضيات التقنية المطبقة قبل دخولها حيز التشغيل، ولا بد من أن تمتثل مقتضيات التدريب والترخيص لقواعد الايكاو القياسية وتوصياتها.

التدخل غير المشروع

يجب أن ينص على اجراءات لمنع التدخل الضار والحماية منه.

التبعة

لا بد وأن ينص على تبعة محددة بدقة تصل الى حد معين يتقرر وأن يتحدد ما تجره التبعة 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 ووحدانا بمقدار ما يكون عليهم من جريرة. وهناك حل بديل قد يكون هو نظام التبعة المبني على الجريرة مع عكس التحميل بعبء الاثبات.

الأسباب القهرية

يمكن وضع نص يستبعد التبعة 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 تجنبا 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 تفاديا للتعقيد فيما يخص جميع دعاوى التبعة.

وكبديل للولاية الواحدة وللتغلب على مبادئ الحصانة من الولاية الأجنبية، يمكن التفكير في اللجوء الى آليات التحكيم التي قد تقوم باتباع 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 التبعة الذي ينطبق وفقا للقواعد القائمة دوليا 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 توقيا 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 تبعة. ونظرا الى أن أية حادثة لنظام GNSS ذات علاقة بالطيران يمكن أن تكون لها عواقب ملموسة فيما يخص التبعة، فانه يتعين التفكير في امكانية انشاء صندوق مكرس للتعويض عن أي عجز في التحصيل من الأشخاص الذين تعتبر التبعة 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 –