

## منظمة الطيران المدني الدولي

### الجمعية العمومية - الدورة الخامسة والثلاثون

#### اللجنة القانونية

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

قرار الجمعية العمومية عن وضع طريقة عملية للسير قدما بالجوانب القانونية والمؤسسية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM)

(مقدمة من الولايات المتحدة الأمريكية)

#### ملخص

رغم مرور أربعة عشرة عاما على العمل، ليس هناك أي توافق آراء ممكن بشأن اقتراحات تغيير الاطار القانوني الفعال الراهن والطويل الأجل لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM). ولم يبلغ مؤيدو التغييرات مستوى الاقناع. وفي كل الأحوال، فان وضع اتفاقية غير سارية المفعول لن تساعد الدول والمنظمات الاقليمية على تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM). وعوضا عن ذلك، ينبغي أن تستند الايكاو الى العمل الذي أنجز بموجب الاطار الراهن. وينبغي أن تدعو الى اتخاذ تدابير عملية تعزيزا لخطط الملاحة الاقليمية وتساعد الدول المتعاقدة على الحصول على المساعدة الفنية والاقتصادية اللازمة.

#### ١ - مقدمة

١-١ عملت الايكاو خلال أربعة عشرة عاما على وضع اطار قانوني، بنجاح، يتعلق بالنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، والاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية. وأعيد ذكر مجريات هذا العمل في ورقة عمل الأمانة العامة الخاصة بهذا البند من جدول الأعمال وفي تقريرها الختامي بشأن عمل مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة بشأن الجوانب القانونية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM)، وهي المرفق بالوثيقة C-WP/12197. وشملت الجهود عمل اللجنة القانونية والمجلس وعدة دورات للجمعية العمومية، ومقررين اثنين، وفريق خبراء قانونيين وفنيين، بالإضافة الى مجموعة دراسة تابعة للأمانة العامة اجتمعت احدى عشرة مرة خلال نحو خمس أعوام. وقد تمخض على مسار الطريق ميثاقا شاملا بشأن حقوق والتزامات الدول ذات الصلة بخدمات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (قرار الجمعية العمومية A32-19) وبيان عن سياسات الايكاو بشأن تنفيذ وتشغيل نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) (أقرها المجلس في ١٩٩٤/٣/٩).

٢-١ بالإضافة الى هذه الوثائق، يتضمن **الاطار القانوني الراهن الطويل الأجل** اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو)، وملاحقها، وقرارات أخرى صادرة عن الجمعية العمومية، ومواد ارشادية للايكاف ذات الصلة وخطط الملاحة الاقليمية، وخطابات متبادلة في عام ١٩٩٦ بين الولايات المتحدة والاتحاد الروسي، على التوالي، والايكاف بشأن عروض الدول لاشارات الملاحة بالأقمار الصناعية.

٣-١ لخصت الأمانة العامة في الآونة الأخيرة نتائج مجموعة الدراسة التابعة للأمانة العامة بشأن الجوانب القانونية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM)، في ورقة عملها بشأن هذا البند من جدول الأعمال، وبشكل أكثر توسعا في تقريرها الختامي بشأن مجموعة الدراسة التابعة للمجلس. ولاحظت مجموعة الدراسة في استنتاجات الاتفاق العام غياب أي العراقل القانونية التي تحول دون تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) وعدم وجود أي شيء في المفهوم يتعارض مع اتفاقية شيكاغو. وفي العنوان الذي يشوبه بعض التضليل "عدم كفاية الاطار القانوني الراهن"، لاحظت الأمانة العامة من نتائج فريق الدراسة عدم وجود فجوات شاسعة بين نظم المسؤولية المالية الوطنية الرئيسية التي درستها. وبالفعل، اكتشفت مجموعة الدراسة شاغلين اجرائيين معينين ومحدودين بشأن الحصانة السيادية ومحافل المطالبات غير الملائمة في بعض البلدان.

## ٢- لم يظهر أي توافق في الآراء، رغم مرور نحو عقد ونصف من العمل

١-٢ يلاحظ التقرير أن مجموعة الدراسة لم تتوصل الى توافق في الآراء على طبيعة وضع **اطار تعاقدي**، لا سيما ما اذا كان الزاميا. ويمكن أن يشكل وضع اطار تعاقدي أداة تساعد الدول التي تنطبق عليها المادة ٢٨ على اللجوء الى مصادر خارجية للحصول على مكونات خدمات نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) التي تقدمها الى الجمهور. ويسلم مؤيدو وضع الاطار الاختياري بأن البنود النموذجية التي صاغتها بالفعل مجموعة الدراسة يمكن أن تساعد على وضع قواعد للتنفيذ طبقا لقواعد الايكاف القياسية وتتيح نقطة البداية للتفاوض بشأن اقامة علاقة. ويرغب مؤيدو وضع نظام الزامي في اقامة صلة لايد منها وموحدة بين مقدمي الاشارات وبين الدول التي تنطبق عليها المادة ٢٨. ولسوء الحظ، لا يوجد تعويض لمقدمي الاشارات لكي يوفوا بالتزامات اضافية تتجاوز الوفاء بالتزامات قواعد الايكاف القياسية - وهي الالتزامات التي لا يتحملها الآن مقدمو مساعدات الملاحة الراديوية عبر الوطنية. ونظرا لعدم التوصل الى توافق في الآراء، ليس هناك أمل في أن ينفذ هذا الاقتراح.

٢-٢ لم تستطع مجموعة الدراسة، شأنها في ذلك شأن باقي هيئات الايكاف التي تناولت القضية، أن تتوصل الى توافق في الآراء على ضرورة وضع **اتفاقية**. وينص تقرير الأمانة العامة في الفقرة ٧-٥-١ على أن "رأي الأغلبية هو أنه، في الوقت الحاضر، لم تكتسب الخبرة الكافية فيما يخص التنفيذ، وبوجه خاص النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، وبالتالي فمن المبكر في هذه المرحلة تطوير وصياغة اتفاقية دولية". ويجري تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) خلال أربعة عشرة عاما، لكنها لم تطرح بعد المشاكل التي تتطلب اجراء تغييرات على الاطار القانوني.

٣-٢ إذ يدرك المجلس استحالة التوصل الى توافق في الآراء على طريق للتقدم، فقد أحال المسألة على دورة الجمعية العمومية هذه، بعد عقد جلستين كرسنا لتقرير الأمانة العامة بشأن عمل مجموعة الدراسة. ويلاحظ المجلس، في الوثيقة **C-WP/12259**، تقرير عن وضع اطار قانوني بشأن نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) بما فيها النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، أن هناك ثلاثة أو أربعة نهج ممكنة على الأقل، لكنه لم يختار واحدا منها. وتكتسي المسألة "أهمية كبيرة جدا"، لكن "للدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية مسؤولية تحديد أي اجراءات أخرى يمكن اتخاذها". الفقرة ٣-٤. وبعد كل هذا، لا يوجد أي توافق في الآراء على ضرورة اجراء تغيير على الاطار القانوني الراهن الطويل الأجل، ناهيك عن التوصل الى توافق في الآراء على ماهية التغييرات التي تتخذ.

### ٣- ساعد الاطار الراهن على تحقيق انجازات فنية هامة، وفي المجال القانوني، كرسد الايكاو نفسها بالأساس لحل المشاكل الأخرى

١-٣ في غضون ذلك، هناك تطوران متوازيان جديران بالذكر. أولاً، أن التنفيذ الفني الفعلي لنظام الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) تتواصل بالسرعة المطلوبة، بالاستعانة بالأدوات القانونية والمؤسسية المستديمة والمرنة المتاحة بموجب الاطار الراهن الطويل الأجل - وهو الاطار نفسه الذي يتمشى وادخال محركات الطائرات التوربينية، والاستطلاع الراداري، والمراقبة الايجابية، ونظم الملاحة الأرضية العابرة للقارات، والمعاملات ذات المدى الممتد للطائرات بمحركين، وتطورات فنية هائلة أخرى. وتضع لجنة الملاحة الجوية، والمجلس، وأفرقة خبراء ذات الصلة القواعد القياسية والتوصيات الملزمة والمواد الارشادية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) لمساعدة الدول المتعاقدة والمنظمات الاقليمية على وضع النظم. ولاحظ المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية المعقود في الفترة سبتمبر-أكتوبر ٢٠٠٣ مع الموافقة تحقيق هذه الانجازات.

٢-٣ ثانياً، خلال العقد الذي حظي الاطار القانوني الطويل الأجل أو نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) بأعلى مكان في قائمة أولويات اللجنة القانونية، خضعت عدة مواضيع أخرى لوضع واعتماد اتفاقيات جديدة. وقد أصبح بعضها بالفعل ساري المفعول. وهذا يعني، أن مواضيع أخرى طرحت مشكلات ملومسة تم التوصل الي توافق في الآراء عليها في المجتمع العالمي بشأن حلول تقليدية.

### ٤- اقتراحات بشأن تغييرات لم يتم التوصل الي توافق في الآراء عليها

#### ١-٤ اقتراح اقليمي أوروبي

١-١-٤ يدعو الاقتراح الأوروبي، الوارد في ورقة العمل بشأن هذا البند من جدول الأعمال، الى وضع شبكة الزامية تتعلق بعقود تلزم جميع المشاركين في خدمات نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM)، القائمة على اتفاقية اقليمية. وقد بدأت كمجرد "مدرسة فكرية" بالنسبة لمجموعة الدراسة، لكنها صيغت في نهاية المطاف كاقترح من الأعضاء الأوروبيين. وقد درسها أعضاء من مناطق أخرى من العالم بعناية، لكنها لم تحظ بأي تأييد من أعضاء من خارج أوروبا (بما في ذلك أمريكا الشمالية والجنوبية، وأفريقيا، وجنوب وشرق آسيا، والمحيط الهادئ). ويتوافق هذا الاقتراح بوجه خاص مع الظروف الأوروبية، بما في ذلك خطط المراقبة الممركزة و "الأطراف الأخرى" في الخدمات، والعلاقات، والرسم. وعند الاقتراح عليها، لم يستطع أي عضو من أعضاء مجموعة الدراسة توقع ضرورة، على سبيل المثال، انشاء "كيان اقليمي للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية" المقترح من أوروبا في منطقتة. وفي المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية، عرض الاقتراح بشكل رسمي من منظمة اليوروكنترول واللجنة الأوروبية للطيران المدني في شكله الحالي. ولم يعرف الاجتماع أي مناقشة هامة بشأن الموضوع، وأحيلت ورقة العمل على المجلس.

٢-١-٤ يتسم الاقتراح الأوروبي بكونه "اطارا تعاقدياً"، غير أنه يتطلب اتفاقاً ملزماً بين الدول - أي اتفاقية اقليمية متعددة الأطراف لكي يعمل.

٣-١-٤ حظي هذا الاقتراح بدعم محدود من خارج أوروبا، وعلى ما يبدو فهو اطار معقد استند الى المؤسسات الأوروبية وفصل بطريقة مثلى كي يتناول الشواغل الاقليمية الأوروبية، لا سيما الشواغل الاقتصادية. وبالفعل، يبدو أن الاقتراح الأوروبي موجه بهدف اقامة "هياكل" متعددة الأطراف "ضرورية للمساعدة على تمويل نظام جديد جماعي، حيث سيتحمل تكاليفه مستخدمو القطاع الخاص، حتى وان تحمل معظمه مستخدمون في قطاعات أخرى غير الطيران المدني.

٤-١-٤ يرى بعض أعضاء فريق الدراسة غير الأوروبيين أنه من المبكر اعتماد، كنموذج عالمي، هيكل معقد ومثير للجدل صيغ ليلائم مجموعة محددة من الظروف الإقليمية والذي لم يختبر بعد إقليمياً. وينبغي أن تأخذ الجمعية العمومية علماً بهذا الاقتراح وتقرح أن تبلغ الدول الأوروبية عن خبرتها بعدما يوضع إطار العمل ويتم اختباره لفترة زمنية محددة.

#### ٤-٢ دعوات متكررة لوضع اتفاقية جديدة

٤-٢-١ منذ أن بدأت اللجنة القانونية الأولى العمل بشأن النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، ظهرت دعوات عديدة تدعو إلى وضع اتفاقية جديدة متعددة الأطراف. وكمثال على ذلك الورقة الإقليمية الأخرى المقدمة إلى اللجنة الأفريقية للملاحة الجوية من لجنة الملاحة الجوية الحادية عشرة. وفشلت هذه الاقتراحات في تحديد المشكلات الملحوسة التي يمكن معالجتها من خلال القانون العرفي، أو تحديد فحوى اتفاقية جديدة.

٤-٢-٢ أجرت مجموعة الدراسة دراسة مفصلة خلال جلستين كاملتين بشأن وضع فحوى محتمل لاتفاقية، ووضعت قائمة أساسية بالمواضيع المحتملة. وهكذا، لم يتم التوصل إلى توافق في الآراء على ضرورة وضع اتفاقية، بل لم يتم التوصل إلى اتفاق آراء على وضع أي فحوى لهذه الاتفاقية. ولم تبلغ الثقة مستواها المطلوب.

#### ٥- وضع طريقة عملية للسير قدماً - تقوم على توافق في الآراء جوهرية وأساسية راهن ويعالج الاحتياجات الواقعية.

٥-١ يشكل عدم وجود توافق في الآراء على إجراء تغيير جوهرية على الإطار القانوني الراهن الطويل الأجل اعترافاً ضمنياً مفاده أن التنفيذ الفني الذي تحقق لحد الآن مرده إلى الإطار الراهن الطويل الأجل. وبالفعل، توصلت مجموعة الدراسة إلى توافق في الآراء قوي فحواه أن المادة ٢٨ من اتفاقية شيكاغو، التي تشكل دعامة حقوق والتزامات الدول المتعاقدة في تقديم نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)، لا ينبغي أن تعدل. ويتمشى التوافق في الآراء هذا مع نتائج المقرر الأول المعني بمعالجة النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، الدكتور غيلديمان من سويسرا، ومفاده (أ) عدم وجود عراقيل قانونية تحول دون تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)، و (ب) أن المفهوم يتمشى بالكامل مع اتفاقية شيكاغو. وقد حظيت هذه النتائج بتأييد بتوافق في الآراء في الدورة الثامنة والعشرين للجمعية العمومية.

٥-٢ توصلنا إلى فهم مفاده أن أي عراقيل تعوق التنفيذ هي مفاهيمية، وهذا يعني أنها بطبيعتها نفسية وسياسية، أكثر من كونها قانونية أو فنية أو مؤسسية. وقال العديد من المراقبين إن المشكلة تكمن ببساطة في عدم وضع الثقة الكافية في النظم الناشئة. وبالتالي، ما يعوق تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) ليس النقص في الأدوات القانونية، بل نقص في الإرادة السياسية والموارد الضرورية - على المستويين الاقتصادي والفني ومستوى الموظفين - الذي يعوق تحقيق أهداف الايكافو الفنية.

٥-٣ بالفعل، يمكن اعتبار تركيز الانتباه وانفاق الوقت وبذل الجهود بشأن اقتراحات لوضع "إطار قانوني طويل الأجل" جديد بالفعل أدوات تحول الموارد عن التنفيذ. وهذا يتنافى مع التزام الايكافو بالمبدأ الأساسي القائل إنه يجب ألا يسمح للعمل بشأن القضايا القانونية بتأخير التنفيذ.

٥-٤ علاوة على ذلك، لم يتضح ما هي المكاسب التي قد تجنيها الدول المتعاقدة من وضع اتفاقية جديدة متعددة الأطراف، لا سيما إذا ما اعتبرنا أنه (١) لم يتم الاتفاق على أي فحوى مفيد لهذه الاتفاقية، و (٢) أن التنفيذ الذي تحقق لحد الآن لم يعرقل بسبب نقص الأدوات القانونية، و (٣) هناك حقيقة شبه مؤكدة أنه لن (٤) يمكن التصديق على أي اتفاقية جديدة ولا بدء سريانها (على الأقل فيما يعتبر حتى الآن أربعة عشرة عاماً). حتى وإن أمكن وضع اتفاقية جديدة، فإنها ستتداخل بالضرورة مع اتفاقية شيكاغو، وستتطلب عقوداً من الزمن لكي تحظى بقبول واسع النطاق بالقدر نفسه، وبالتالي

فستشئ شبكة من القوانين غير المتلائمة والمتضاربة. وسيزيد هذا الوضع المريب من تكاليف وصعوبة الدول في تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM).

٥-٥ مع ذلك، فالأمر الواضح هو الاحتياجات العملية المتعلقة بالتنفيذ. وتحتاج الدول المتعاقدة أن تخترق كل العراقيل النفسية والسياسية للوصول الى مفاهيم نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM). وتحتاج الى ايجاد الوسائل لحشد الارادة السياسية والموارد الاقتصادية. وتحتاج الى خطط ملاحة اقليمية نشطة تركز على التنفيذ السريع الكفؤ. وتحتاج الى المساعدة الفنية، بما فيها العون بالأنظمة القانونية المحلية. وتحتاج الى العون الفني، كلما أمكن من الأطراف الأخرى أو الموارد المتعددة الأطراف.

#### ٦ - استنتاجات

١-٦ أن الأوان أن تكف الايكاو عن السعي الى وضع "اطار قانوني طويل الأجل" جديد لا يتوقع تحقيق توافق آراء بشأنه وأن تركز بدلا من ذلك على اتخاذ التدابير العملية لجعل نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) أمرا واقعا.

٢-٦ ينبغي أن تعتمد الايكاو قرارا يرجع له الفضل في العمل الايجابي الذي أنجز خلال البحث الموسع عن اطار قانوني طويل الأجل ويدعو الى أن تجدد الايكاو التزامها بوضع الأدوات العملية المتعلقة بالتنفيذ.

٣-٦ ينبغي أن يعلق هذا القرار أيضا العمل بشأن الاقتراحات القانونية التي لم تستطع الحصول على توافق في الآراء وترك الباب مفتوحا أمام امكانية تجديد العمل القانوني والمؤسسي اذ ما حدد المسؤولون الفنيون المعنيون بعمل التنفيذ الواقعي العراقيل.

#### ٧ - الاجراء المعروض على الجمعية العمومية

١-٧ يرجى من الجمعية العمومية أن تعتمد مسودة القرار الواردة في المرفق (أ).

- - - - -

## مرفق

### مسودة القرار A 35-X

#### وضع طريقة عملية للسير قدما بالجوانب القانونية والمؤسسية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM)

لما كانت نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) قد أحرزت تقدما كبيرا منذ بدايتها في المؤتمر العاشر للملاحة الجوية في عام ١٩٩٠ وحظيت بدعم قوي في المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية لعام ٢٠٠٣.

لما كان الإطار القانوني الطويل الأجل لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM)، وهو اتفاقية شيكاغو، وملاحقها، وقرارات الجمعية العمومية (لا سيما بما يشمل ميثاق حقوق والتزامات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية)، وخطط الملاحة الإقليمية للمواد الإرشادية للايكاو ذات الصلة (وبوجه خاص بيان سياسات الايكاو بشأن تنفيذ وتشغيل نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية)، والرسائل المتبادلة بين الايكاو والدول التي تشغل مجموعات الأقمار الصناعية الملاحية قد ساهمت في التنفيذ الفني الى حد الآن.

لما كانت الايكاو قد كرست الموارد الهامة لدراسة الجوانب القانونية والمؤسسية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) في الجمعية العمومية للايكاو، يقوم المجلس، واللجنة القانونية، وفريق خبراء قانونيين وفنيين ومجموعة دراسة بصياغة سجل مفصل ووضع فهم للقضايا، والتحديات، والشواغل التي تواجه المجتمع العالمي.

لما كانت اقتراحات مختلفة بشأن وضع اطار قانوني جديد وطويل الأجل أو متغير جذريا لم تتوصل الى تحقيق توافق في الآراء في هيئة الايكاو.

لما كانت بعض المجموعات الإقليمية للدول قد قدمت اقتراحات تتعلق بأطر عمل قانونية ومؤسسية ملائمة لمعالجة الظروف الإقليمية.

#### فان الجمعية العمومية:

١- تقر بأن من المرجح أن تعوق تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) الموارد والإرادة السياسية وليس نقص القوانين والمؤسسات.

٢- تعيد التأكيد أن توافقا في الآراء ومفاده أنه (أ) لا توجد عراقيل قانونية تحول دون تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM)، وأن (ب) نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) تتوافق بالكامل مع اتفاقية شيكاغو، وأنه (ج) لا ضرورة تدعو لتعديل اتفاقية شيكاغو لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM).

٣- تحث على تعزيز وتطوير وتسريع خطط الملاحة الإقليمية لتحقيق تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) على النحو الأوسع والأكفأ والأكثر توحيدا.

٤- تدعو الدول المتعاقدة الى النظر في استخدام المنظمات الإقليمية لوضع الآليات اللازمة لمعالجة الظروف الإقليمية، عند الطلب، حتى تتماشى مع اتفاقية شيكاغو.

- ٥- **التشجيع** على تيسير المساعدة الفنية في التنفيذ عبر خطط الملاحة الجوية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) من خلال الايكاو، والمنظمات الاقليمية والصناعة.
- ٦- **تدعو** الدول المتعاقدة الى النظر في وضع موارد اضافية للتمويل، على مستوى متعدد الأطراف والأطراف الأخرى، لمساعدة الدول والمجموعات الاقليمية على تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (CNS/ATM).
- ٧- **تكلف** الأمين العام بتعليق العمل نحو وضع "اطار قانوني طويل الأجل" جديد حتى انعقاد الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية على الأقل. وقد ينتهي العمل بشأن القضايا القانونية اذا ما حدد المسؤولون الفنيون المعنيون بتنفيذ العمل المشكلات الملموسة التي لا يمكن معالجتها من خلال الأدوات القانونية والمؤسسية الراهنة.

- انتهى -