

## 大会第 35 届会议

### 法律委员会

议程项目 36: 关于建立包括 GNSS 在内的 CNS/ATM 系统法律框架的报告

#### 为规范 GNSS 的实施制定一个导向长远法律框架的契约框架

(由属于欧洲民航会议成员的 41 个缔约国<sup>1</sup>提交)

#### 摘要

GNSS 在技术和运行方面的发展已很先进。现在该是实施一个适当的 GNSS 法律和体制框架的时候了。本文件提议制定一个综合的契约框架，作为迈向长远公约的一个步骤。本文件由 EUROCONTROL 编写和协调，并与欧洲委员会进行了协调。

大会的行动在第 8 段。

## 1. 引言

1.1 根据大会 A32-20 号决议，设立了秘书处研究小组，以拟订 GNSS 法律框架的建议。该小组向第 33 届大会报告指出，一些成员认为，现有法律框架可以应付 GNSS 的来临，而其他成员认为，需要一个全球的国际法文书，作为因 GNSS 产生的法律和体制问题的长远解决办法。为了提供一个走向这种解决办法的现实的基石，考虑了一条中间道路，即为短期和中期制定一个契约框架。

1.2 第 33 届大会责成研究小组最终完成“契约框架”概念，作为临时框架，而进一步的工作应包括考虑一个国际公约。2004 年 3 月，秘书处研究小组向理事会提交了有关该小组审议情况的最

\* 英文、法文、西班牙文和俄文版本由欧洲民航会议（ECAC）提供。

<sup>1</sup> 阿尔巴尼亚、亚美尼亚、奥地利\*、阿塞拜疆、比利时\*、波斯尼亚和黑塞哥维那、保加利亚、克罗地亚、塞浦路斯\*、捷克共和国\*、丹麦\*、爱沙尼亚\*、芬兰\*、法国\*、德国\*、希腊\*、匈牙利\*、冰岛、爱尔兰\*、意大利\*、拉脱维亚\*、立陶宛\*、卢森堡\*、马耳他\*、摩尔多瓦、摩纳哥、荷兰\*、挪威、波兰\*、葡萄牙\*、罗马尼亚、塞尔维亚和黑山、斯洛伐克\*、斯洛文尼亚\*、西班牙\*、瑞典\*、瑞士、前南斯拉夫马其顿共和国、土耳其、乌克兰、联合王国\*。

上述名单中标有星号的是欧洲联盟成员国。

后报告以及其活动的结果（C-WP/12197）。

1.3 那份报告着重指出，对于契约框架概念以及及时制定国际公约的必要性，法律专家们仍然各持己见。本文件的目的是解释迫切实施综合契约框架的必要性，并着重指出对公约表示的支持日益增多。

## 2. 综合性框架的必要性

2.1 关于星基 CNS/ATM 的现有体制不能满意地解决技术演进所产生的法律问题。尽管《芝加哥公约》各附件（主要是附件 10）与技术运行进步保持了同步，但在这些进步所产生的法律和体制问题上基本上一直停滞不前。

2.2 之所以需要综合性契约框架，是因为全球导航系统所隐含的影响，以及其多模式的层面和利益相关者的多样性。各国尤其希望理解在此环境下如何承担《芝加哥公约》赋予其的责任、由此产生的责任赔偿问题、以及以何种方式他们可以确信系统是安全可靠的。在全球环境下，他们认为依赖国内法和程序来处理这种系统的要求还不足够坚实有效。

2.3 清晰和法律确定性是需要解决的关键问题。现有体制在国家一级对 GNSS 法律挑战的回应常常不能充分满足已查明的新的要求。因此，全球的运行环境可能需要通过国际法文书找到全球性的解决办法。而且除了涉及的法律问题以外，为树立信心而采取的措施也很重要，以帮助形成对使用这种系统的支持。

## 3. 现行和预见的系统

3.1 除了 GPS 和 GLONASS 以外，其他几个开发活动也正在进行中，以提供改良的航行服务和辅助系统。在 WAAS、EGNOS 和伽利略系统<sup>2</sup>方面的发展凸显了 GNSS 的全球性质，以及在此领域继续合作和互补的必要性。

3.2 尤其是，伽利略卫星导航计划是第一个在技术、经济、政治、法律和体制领域把诸如欧洲联盟和欧洲宇航局这样的实体召集到一起来的主要计划。除了与 GPS 民用服务类似的开放式服务以外，伽利略系统提供了新的特性，以改进和保证服务，从而创造条件，对紧要的涉及生命安全的或商业性的应用技术所施加的义务作出回应。伽利略系统需要在用户一级与其他 GNSS 服务完全兼容和可相互操作，各系统之间没有共同故障模式。混合使用伽利略系统和其他 GNSS 将在可靠性、可用性、覆盖和其他基本导航特性方面提供高性能。

3.3 作为全球性的民用系统，伽利略需在一套国际合作协议的规范之下，以确保用户得到最大利益。

3.4 欧洲已开始做出体制安排，以确保与其他导航系统的相互可操作性；与美国（GPS）已签署技术协定。欧洲已缔结其他双边和地区协定，以开展技术和科学合作。

---

<sup>2</sup> 伽利略系统是一个世界范围的系统，将确保与现行 GPS 系统互补。伽利略系统以 30 颗卫星的星座和地面系统为基础。

3.5 伽利略的部署和商业运行将委托给一个特许权持有者进行。为了确保根本的公共利益得到充分的捍卫和代表，正在按照欧洲理事会的规定建立一个称之为“欧洲 GNSS 监管当局”的机构，来管理欧洲卫星无线电导航计划。<sup>3</sup>

3.6 在荷兰代表欧洲共同体及其成员国提交的 A35-WP/155 EC/22 号文件中，论述了 GNSS 成本分摊的重要性，正如该文件所强调的那样，文件中所提议的契约框架得到了欧洲委员会的支持。欧洲委员会致力于以这样的方式来开发和构建伽利略系统的服务，以使契约框架对不同的利益相关者都具有约束力，只要他们涉及到以 GNSS 为基础的航空服务的提供。

## 4. 契约框架

4.1 关于 GNSS 的契约框架必须提供一个统一的结构，能够处理各利益相关者之间的公共法和私法安排。它需要综合全面，涵盖与这些利益相关者有关的整个的一系列问题。ECAC 国家提议的契约框架载于附录 B。这不是新的文件，它已在第 33 届大会上提交和讨论过，33 大要求完成这个框架，作为制定可能的公约的临时步骤。

4.2 它以两个梯度的做法为基础。在一个级别上，它提供了一个监管协定，处理公共法事务，包括合格审定、责任赔偿和司法管辖事项。另一个级别是各利益相关者之间的私人契约安排，在此安排下，他们有很大程度的自主性，但须符合监管协定中确定的某些强制性要素。除其它外，这些强制性要素的着眼点是在持续性、可用性、完整性、精度和可靠性方面符合标准和建议措施、承认（严格）责任制、强制性风险保险、仲裁的利用、放弃援引主权豁免的权利。契约中这些基本部分的协调一致将实现这样一种契约框架，使参加进来的所有的游戏者的作用和责任对所有人都是清楚的，并在契约中界定各种关系。

4.3 因此，这种契约框架的两大要素就是，在 GNSS 信号和系统的实施、运行、提供和使用环节所涉及到的各方之间缔结的私法契约，以及在所涉及的国家之间的公共法协定，以确保这些契约是协调一致的，包含相同的有关安全、合格审定、责任赔偿等的根本条款。这样，将确保这个拟议的契约框架的公共和私法要素之间的必要的区分。

4.4 ECAC 国家在本文件中提议的契约框架并不是 GNSS 公约。在包含具有约束力的要素的同时，它还创造了一个灵活的和随时可用的框架，以涵盖地区级别上与 GNSS 有关的所有法律和体制要素，并使所涉及的各方之间的契约关系协调一致，达到了清晰和法律确定性的目的。然而，它也可以提供经验和专业知识，并可作为第一步，演变为在国际民航组织倡导下的长远的、重心突出的和精确的全球国际法文书。

## 5. 对国际公约的考虑

5.1 秘书处研究小组的一部分职责就是对国际公约加以考虑，以便为 CNS/ATM 系统拟定一个长远的法律框架。秘书处报告的结论认为，在此刻起草一个国际公约还不成熟。然而，分别由非洲

---

<sup>3</sup> 欧盟理事会在 2004 年 6 月 11 日的会上通过了关于建立欧洲 GNSS 监管当局的欧共体规定。

国家、ASECNA、欧洲共同体和日本提交给最近召开的航行会议<sup>4</sup>的各份文件确实说明，大会上大量的国家赞同制定一个国际公约。考虑到这一点，研究小组中的欧洲成员提交了第一份公约草案以供审议。要包含在此种公约中的主要要素的清单载于附录 C。

5.2 目标是实现一个专门公约，限于根本的共同要素，对提供 GNSS 服务而言，在法律和体制上都是充分适当的。它将尤其处理责任赔偿问题，包括以契约框架方式不能妥当处理的第三方责任赔偿的问题。预计公约是长远来讲处理受此种全球系统影响的所有各方的问题的最适当的方式。

5.3 像国际民航组织制定的其他类似文书一样，这种文书可以在合理的时间范围内起草和讨论，并且可以在交存相对较少的批准书以后就生效，因为按照它设计的方式就是要在其适用过程中“成长”。除其它方面外，它还将在全球协调方面为国际民航组织提供一个重要作用。

## 6. 结论

6.1 正如以上所述，那些认为现状不能为新的 CNS 服务范畴内的 GNSS 系统的法律和体制方面提供充分答案的人一贯表示了强烈支持。最重要的是，多数国家、其他 GNSS 提供者和 GNSS 服务的使用者将需要法律确定性，明确谁对系统的任何特定方面负责，最终的责任赔偿是什么，以及举证责任是什么。拟定公约毫不减损契约框架作为临时解决办法所具有的益处。对所有主要问题都加以处理的有效的临时安排将适当地弥补公约的产生还有待时日这一事实。确实，一个有效的和随时可用的契约框架，可以使 GNSS 实施中所涉及的各方之间的契约关系协调一致，而同时对星基 CNS/ATM 系统的演变作出回应，可以为公约打开便利之门，并推进公约的更快通过。

## 7. 建议

7.1 鉴上，建议国际民航组织大会推进本文件所述的契约框架的实施，而关于公约的工作亦按照本文件的提议继续同时并进。

## 8. 大会的行动

### 8.1 请大会：

- a) 通过本文件附录 A 所载的大会决议草案；
- b) 注意到本文件附录 B 所载的总体契约框架方法；和
- c) 注意到本文件附录 C 所载的 GNSS 公约的各项要素。

---

<sup>4</sup> ANConf 11：由 54 个非洲国家提交的 WP/143 号文件，和由 ECAC/EUROCONTROL 国家提交的 WP/153 号文件。

## 附录 A

### 决议草案

#### 以长远的 GNSS 体制解决方案为着眼点实施契约框架

鉴于全球导航卫星系统（GNSS）是国际民航组织 CNS/ATM 系统的一个重要方面，其目的是为航空器导航提供在安全方面至关重要的服务，其覆盖面包括全世界；

鉴于 GNSS 应符合国际法，包括 1944 年的《国际民用航空公约》（以下称“芝加哥公约”）及其附件和适用于外层空间活动的有关规则；

鉴于大会在其 A32-19 号决议中通过了《国家对 GNSS 服务的权利和义务宪章》，其中制定了适用于 GNSS 实施的根本原则；

鉴于大会在其 A32-20 号决议中指示理事会和秘书处建立一个秘书处研究小组，以确保对里约会议以及 GNSS 法律和技术专家组（LTEP）的各项建议采取后续行动，尤其是关于体制问题和责任赔偿问题，以及考虑拟定一个规范 GNSS 系统运行的更长远的框架；

鉴于大会第 33 届会议决定，进一步开展 CNS/ATM 系统法律方面的工作，以最终完成 CNS/ATM 契约框架概念，把它作为临时框架，并为其实施开辟道路，包括考虑一项国际公约；

鉴于实施 GNSS 的技术和运行方面现在已很先进，现在迫在眉睫的是有必要为其实施建立适当的法律和体制框架；

鉴于用于航空目的的 GNSS 的全球性质需要一个全球解决方案和具体行动，以对各国完善其法律和体制框架的迫切需要做出反应；

大会：

1. 重申为实施适当的 GNSS 法律和体制框架采取具体行动的迫切需要；
2. 重申有必要为了规范 GNSS 的有效实施而制定一个适当的短期及长远法律和体制框架，即向国际公约演进的契约框架；和
3. 指示理事会和秘书长在其各自权限内采取必要步骤，以：
  - a) 验证然后通过一个契约框架，作为实现全球国际法文书的长远目标的步骤，该文书应以 A35-WP/125 号文件附录 B 建议的结构和综合模式为基础；

- b) 起草一个处理 GNSS 法律和体制方面的专门的公约，并顾及 A35-WP/125 号文件附录 C 所含的要素；和
- c) 尤其确保国际民航组织在发展和实施 a) 段和 b) 段所述的方法方面应发挥积极作用。

-----

## 附录 B

.....政府与.....政府  
关于为空中航行目的实施、提供、运行和使用  
全球导航卫星系统的框架协定

### 1. 目标

1.1 本协定的目标，是为了在缔约国的领土上为空中航行目的实施、提供、运行和使用全球导航卫星系统（GNSS）建立一个法律框架，并同时藉以规范参与此种 GNSS 活动的实体和个人相互间的关系。

1.2 本协定旨在确保全球 GNSS 服务在技术和运行上的准入性、连续性、可用性、完整性、准确性和可靠性。缔约方重申其奉行国际法及规范 GNSS 的各项原则，特别是《芝加哥公约》及其各附件、国家对于全球导航卫星系统服务的权利和义务宪章和适用于外空活动的有关规则的承诺。

1.3 本协定规定包括空间信号在内的 GNSS 服务得以为空中航行目的在缔约方领土上安全使用的各项条件。本协定还旨在澄清所涉各方的义务。

### 2. 定义

2.1 为本协定目的，下列用语具有如下意义：

**合格审定：**对某一特定系统或其组成部分，或某项服务符合预定要求做出正式认证的过程。

**损害：**丧命，受伤。财产受损[...]

**GNSS 实体：**为管理参与空中航行目的之 GNSS 系统运行的 GNSS 系统经营者和 GNSS 服务提供者之间的关系而创建、或是经合同安排受命实行这种管理的国营、私营或公私合营机构/组织。

**GNSS 服务：**基于 GNSS 系统发射的信号支持空中航行的增值性服务。

**GNSS 服务提供者：**为空中航行目的从事提供 GNSS 服务活动的实体。

**GNSS 信号：**GNSS 系统某一组成部分发射的信号。

**GNSS 系统：**由卫星及其他空基和/或陆基设施组成、具有基于空间信号支持空中航行能力的基础设施。

**GNSS 系统组成部分：**GNSS 系统的任一个体成分。

**GNSS 系统经营者：**从事 GNSS 系统或其组成部分的运行和/或维护的机构/组织。

**GNSS 使用者：**为空中航行目的使用 GNSS 信号或 GNSS 服务的航空器。

**本地增强系统：**以在某一地点增强 GNSS 原始信号的准确性、可靠性、连续性和完整性为目的的 GNSS 系统。

**原始信号系统：**以生成原始空间信号为目的的 GNSS 系统。

**地区增强系统：**以在某一地区范围内增强 GNSS 原始信号的准确性、可靠性、连续性和完整性为目的的 GNSS 系统。

### 3. 范围

3.1 本协定各项规定适用于为空中航行目的实施、提供、运行和/或使用全球导航卫星系统的缔约方。

3.2 本协定规范 GNSS 实体之设立或现有实体履行同样职能之委任。除其他事项外，本协定规定该实体与在一缔约国领土内作业或在一缔约国领土内设有注册办事处的 GNSS 系统经营者及 GNSS 服务提供者之间的关系。

3.3 缔约方已经同意承担在公海某些区域上空提供空中航行服务的责任的，本协定同样适用于公海这类区域上此种责任之履行。

### 4. 主权

4.1 本协定绝不以任何方式影响缔约方对其领土上空域的完整的排他性主权。

4.2 缔约方承认：GNSS 的实施、提供、运行和使用既不得侵犯也不得限制国家管制空中航行和颁行安全规章的权力或责任。同时，国家保留对星基空中航行服务实行协调、通信管制以及在必要时进行增强的权力。

### 5. 缔约方的责任

5.1 缔约方应当根据本协定的各项规定，确定在本国领土上为空中航行目的使用 GNSS 系统或其组成部分的条件。

5.2 缔约方可以授权包括外国机构在内的任何国营、私营或公私合营组织提供 GNSS 信号或服务，以支持本国领土上的空中航行，但这类机构/组织必须按照本协定约定的各项要求从事作业。

5.3 每一缔约方仍有责任确保本国境内 GNSS 信号和服务的提供和使用符合《芝加哥公约》的有关规定。

5.4 缔约方应当建立适当的程序，以：

- a) 确保从事 GNSS 系统或其组成部分的实施、提供、运行和使用的组织遵守本协定的各项要求；及
- b) 确保根据本协定第 6 条建立或委任的 GNSS 实体所从事的活动符合本协定的各项要求。

## 6. GNSS 实体

6.1 应当根据本协定建立一个实体，并将其称之为 GNSS 实体。该实体由行政首长一人和支持其工作的秘书处组成。

缔约方可以委任一个业已成立的组织或机构承担本协定所述 GNSS 实体的任务。

6.2 GNSS 实体具有法律人格，在其所属缔约方境内具有履行其任务所必需的法律能力。

6.3 GNSS 实体通过合同安排，负责促进和[管理] [建立]本协定管辖范围内各 GNSS 系统经营者和 GNSS 服务提供者之间的关系。

6.4 经缔约方决定，除其他事项外，可以委托 GNSS 实体执行下列任务：

- a) 制定 GNSS 信号和服务规范；
- b) 根据本协定第 8 条，草拟、谈判和实施 GNSS 实体、GNSS 系统经营者和 GNSS 服务提供者之间的合同和服务协定；
- c) 确定 GNSS 各方之间的职责分配程序；
- d) 如果根据本协定第 9.2 款建立了一个补偿性 GNSS 基金，对该基金进行管理；及
- e) 确定适用的保险要求。

6.5 设立 GNSS 实体的相关财务和建制问题，由缔约方处理。

## 7. ICAO 的作用

7.1 缔约各方承认 ICAO 在协调 GNSS 全球实施尤其是下述方面的核心作用：

- a) 制定标准和建议措施；
- b) 收集、处理、管理和发送涉及本协定范围内 GNSS 系统和服务的有关航空情报；
- c) 协调 GNSS 实体或受命执行其任务的机构/组织与其他地区按类似协定设立和/或具有类似职责的实体之间的活动；及

- d) 监督 GNSS 系统经营者和/或服务提供者遵守适用的技术、运行和法律要求，包括履行有关合同安排条款的情况。

## 8. 合约协定

8.1. 本协议第 6.3 款和 6.4 款所指合同，应当按照本条和本协定各条款的要求缔结。

8.2. 缔约方承诺按本协议缔结的合同须包含下述强制性内容：

- a) 遵守标准和建议措施；
- b) 遵守宪章关于连续性、可用性、完整性、准确性和可靠性的要求；
- c) 赔偿责任基于过错；
- d) 强制保险；
- e) 强制诉诸仲裁；及
- f) 承认国家组织/机构受与私营方相同的规则约束。

## 9. 保险

9.1. 缔约方应当确保 GNSS 系统经营者和服务提供者提供充分的保险或采取其他避险办法，以补偿因不履行其活动而可能产生的或与此有关的损失或损害。

9.2 缔约方可以设立专门基金，以便在从责任机构/组织受偿不足时，按不足部分就因系统经营者或服务提供者不履行活动而可能造成的任何损失或损害做出补偿。

## 10. 事故征候/事故调查

10.1 凡就空中航行事故征候或事故进行调查涉及某个可能的故障、失效或不当使用 GNSS 情况的，应当根据《芝加哥公约》附件 13 的规定进行。在这方面，系统经营者应当确保为举证目的对信号进行记录。

## 11. 合格审定

11.1 缔约方应当确保包括航空电子设备在内的 GNSS 系统和组成部分以及 GNSS 各项服务在投入运行前经过合格审定。

11.2 缔约方及其管理部门应当通过其既有的安全管理系统确保 GNSS 可供安全使用。国家安全管理

理系统的完好性由 ICAO（通过其普遍安全监督审计计划）进行监督。

## 12. 赔偿责任

12.1 因故障、失效或不当使用 GNSS 而发生损失或造成损害的，所涉每个实体或每个人按其促成损失或损害发生的程度承担赔偿责任。

12.2 缔约方的赔偿责任依现行适用的国际法和国内法，由通常适用于其活动的重大责任制度加以规范。

12.3 缔约方和其他公营方应当接受仲裁并受与私营伙伴方相同的规则约束。

12.4 如果损失或损害可以归咎于 GNSS 的某种失效、故障或不当使用情况，但无法明确归咎于某个具体被告人，应当宣布参与导致损失或损害发生的连串事件的全体被告人对损失或损害总额负连带责任。

## 13. 仲裁

13.1 一应索赔要求均须按照本协议确定并在附件[X]中详述的仲裁规则经合案后交付仲裁。综合索赔案应当包括针对有关 GNSS 实体、GNSS 系统经营者、GNSS 服务提供者、航空器经营人、航空承运人、空中航行服务提供者、设备制造厂家和政府管理部门提出的赔偿要求。

13.2 本协议的规定绝不妨碍任何人在华沙/蒙特利尔公约项下之权利。

13.3 仲裁庭的裁决为终审裁决，对仲裁程序当事各方具有约束力。

## 14. 向 ICAO 登记

14.1 本协议应当根据《芝加哥公约》第八十三条的规定向 ICAO 理事会办理登记。

## 15. 修正

15.1 对本协议拟议的任何修正须经本协议缔约方[三分之二多数]批准。

## 16. 接纳其他缔约方

16.1 本协议于[...]向其他缔约方开放接纳。

17. 终止

17.1 本协议可以[...]终止。

[...]对按照本协议设立的 GNSS 实体的效力。

18. 生效

18.1 本协议于签署之日生效。

-----

## 附录 C

### 关于应纳入公约草案的主要内容的提案

#### 序言

序言引证公约的有关法律基础，特别是《芝加哥公约》及其各附件，并忆及 GNSS 必须符合上述规定以及适用于外空活动的其他有关国际法规则。国际民用航空组织大会第 32 届会议（1998 年）通过的国家对于全球导航卫星系统服务的权利和义务宪章确定了若干基本原则，需要通过一项国际公约加以详述，以使其产生约束力。

#### 定义

鉴于 GNSS 的法律后果，必须为公约目的确定某些用语的定义。诸如“GNSS 服务”、“GNSS 服务提供者”、“GNSS 系统”、“GNSS 系统经营者”、“GNSS 使用者”、“原始信号提供者”、“地区增强系统”和“本地增强系统”等用语，其意义必须根据最新的工作术语加以界定。

#### 适用范围

公约应该适用于使用卫星和地面设备、技术和系统的各项活动。

#### 空中航行安全

空中航行安全应该是实施和运行 GNSS 系统以及提供和使用 GNSS 服务的首要原则。不应允许商业考虑压倒安全要求。应该做出规定，即使在战时和紧急状况下也须遵守这一原则。

#### 普遍准入性

应该准许在缔约方境内登记的每一架航空器在不歧视的基础上和统一条件下，为航空用途按地区增强系统覆盖区域范围使用这种系统。这一条还应该建议实现普遍性的办法。

#### 国家主权

GNSS 系统的实施和运行以及 GNSS 服务的提供和使用，既不应侵犯也不应限制国家管制空中航行或颁行安全规章的权力或责任。这一条还应该规定，在国家愿意时，可以授权其他合适的方面提供服务。

#### GNSS 组成部分的效能规范

提供 GNSS 服务的缔约方应该确保所提供的服务符合有关准确性、完整性、连续性和可用性的系统效能要求，包括做出有效安排，实现系统故障或失效对运行影响的最小化。

缔约方应该确保有关系统至少符合 ICAO 的标准和建议措施，其中包括但不限于应予强制适用的附件 10。

记录 GNSS 信号并保存这种记录作为事故调查举证之用的必要性，在公约中也应做出规定，以确保法律效力。仅加进附件 10 可能是不够的。

### 统一性

缔约方应该协力保证 GNSS 服务在提供和运营上的统一性。这就可能进一步要求保证系统间的可互用性，以利全球航空的安全。

### 收费

在做规定时应该顾及有些（未来的）系统可能需要收费的情况。在此情况下，收费机制应该保证在民用航空使用者之间，以及在民用航空使用者作为一个群体与其他系统使用者之间合理地分摊费用。应该考虑空中航行服务经济专家组（ANSEP）所做的工作。

### 合作、互助和 ICAO 的作用

为了促进以有效方式实现 GNSS 的全球规划和在世界范围的实施，缔约方在开展其活动时应该适当顾及其他当事方的利益。ICAO 通过下述行动可以在这方面发挥关键的作用：

- 与负责管理、促进或以其他方式协调系统经营者或服务提供者之间关系的地区性机构或其他实体进行协调；
- 通过普遍安全监督审计计划，对 GNSS 系统经营者和服务提供者遵守适用的技术、运行和法律要求的情况实行监督；
- 就 GNSS 的技术、财务、管理、法律和合作方面推动向国家提供援助。

### 合格审定

GNSS 系统、服务及其组成部分，包括航空电子设备和地面设施，在投入运行前应该按照适用的技术要求进行合格审定；培训和执照颁发要求均应符合 ICAO 的标准和建议措施。

### 非法干扰

应该对预防和阻止有害干扰的措施做出规定。

### 赔偿责任

对由于 GNSS 系统或服务失效、故障或不当使用造成的损失或损害，应该根据 1999 年的《蒙特利尔公约》，按某一预定上限规定严格赔偿责任，之后再按过错论处。损失或损害是由不止一个系统或一项服务造成的，有关提供者应以其所犯过错为限承担连带责任。另一个解决办法可以考虑基于过错的赔偿责任制度，但举证责任应该逆转。

### **不可抗力**

对于天灾、战祸等缔约方无法控制的情况，可以规定免责条款。

### **主权豁免**

应该规定不能援用主权豁免的条件，以避免由于这一规则缔约方无法寻求救助的情况。

### **救助权和索偿权**

公约应该允许应对损失或损害负责的任何实体或任何人享有针对任何其他人或实体之救助权。

### **指定管辖权/仲裁权**

与 GNSS 有关的事件往往呈现一个特点，那就是可能牵扯到若干个法辖区的各种不同行动中的多个当事方。公约可以建议单一管辖权，以缓解竞相索赔的复杂性。

作为单一管辖权的替代办法，同时也为了避免适用外国管辖权豁免原则，可以考虑按照联合国国际贸易法委员会的既定规则或海牙常设仲裁法院的规则，诉诸于仲裁机制。

### **适用法律**

公约可以规定有管辖权的法院或仲裁庭根据现行的国际和内部规则，适用应予适用的责任制度。

### **诉讼时效**

公约可以规定，从造成损害、引起索偿的行为或事件发生之日起算，在规定的若干年内没有提出告诉的，将丧失提起法律诉讼的权利。

### **强制保险**

缔约方应该确保其系统经营者和服务提供者对赔偿责任计，保持充分的保险或采取其他避险办法。由于与航空有关的 GNSS 事故可能产生的赔偿后果巨大，应该考虑设立专门基金，以补偿从认定责任人处受偿的任何不足部分。

### **GNSS 服务的联合经营**

公约不应该妨碍两个或多个缔约方使用 GNSS 联合提供服务。

### **其他规定**

公约应该包含有关修正、争议解决、生效和废止的标准程序规定。