

الجمعية العمومية - الدورة الخامسة والثلاثون اللجنة القانونية

البند ٣٥ من جدول الأعمال: تأمين خطر الحرب بالنسبة للطيران

استثناءات خطر الحرب

(وثيقة مقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي - الإياتا)

ورقة معلومات

ملخص

أكد مجتمع تأمين الطيران بشكل رسمي عن نيته في إستثناء كافة أشكال المطالبة بالمسؤولية فيما يتعلّق بأجسام الطائرات، وقطع الغيار، والمسافرين والطرف الثالث، والمتأتية من الاستعمال العدائي للقنابل القذرة، أو أجهزة النبض الكهرومغناطيسية أو المواد الكيميائية الحيوية. ومن المحتمل أن تجد هذه الإستثناءات شركة طيران تخرق متطلباتها التنظيمية للدولة. والأهم من ذلك، يمكن أن تحدّد شركة الطيران أنه في حال عدم وجود تأمين ملائم، والمتأتي من فشل السوق، لن يكون من الإحتراز والمسؤولية من الناحية المالية الإستمرار في تشغيل شركة الطيران. وتحت ورقة العمل هذه الدول على منح ضمانات حكومية تؤمن تغطية لخسائر أجسام الطائرات وقطع الغيار وخسائر المسافرين والأطراف الثالثة والمتأتية من أعمال الإرهاب التي تستهدف الدولة. كما تقوم بمحاولة البدء بصياغة نظام تحديد المسؤولية للخسائر المتأتية عن الحرب والإرهاب.

١ - الخلفية

١-١ أكد مجتمع تأمين الطيران بشكل رسمي عن نيته في إستثناء كافة أشكال المطالبة بالمسؤولية فيما يتعلّق بأجسام الطائرات، وقطع الغيار، والمسافرين والطرف الثالث، والمتأتية من أسلحة الدمار الشامل التالية:

(أ) أي استخدام عدائي للتلوث أو المواد المشعّة (مثال على ذلك القنابل القذرة)

¹ النسخ بجميع اللغات مقدمة من الإياتا.

(ب) أي استخدام عدائي لأجهزة النبض الكهرومغناطيسية

(ج) أي استخدام للمواد الكيميائية أو البيولوجية السامة أو المسيبة للمرض والمتأتية من الحرب، والغزو، وأعمال الأعداء الأجانب، والأعمال الحربية (في حال تم إعلان الحرب أم لا)، والحرب الأهلية، والتمرد والثورة، إلخ.

٢-١ سيتم تغطية الإستثناءات الجديدة في (ب) ("٢") إلى ("٤") للنسخة المنقحة لبنود الحرب القياسية، وإختلاف الطائرات وغيرها من بنود إستثناء الأخطار الأخرى والتي ستسمى AVN48C. وعند نشر هذه البنود الجديدة للكتابة، ستطبق على كافة بوالص تأمين الطيران فيما ستجدد على مدى الإثني عشر شهراً القادمة. ومع ذلك، يمكن سحب تغطية الحرب الحالية في أي وقت بناءً على إشعار يقدم قبل سبعة أيام. وتشير الإشارات التمهيدية إلى أن التغطية بالنسبة للأخطار الثلاث المذكورة من المحتمل ألا تُعاد ما أن تسحبها صناعة التأمين.

٣-١ تقوم كافة بوالص تأمين الطيران بإستثناء الخسائر أو الأضرار أو المسؤولية المتأتية من "التفجير العدائي لأي جهاز يستخدم إنشطار ذري أو نووي و/ أو إنصهار أو ردود فعل مماثلة". وقم تم وضع هذا الإستثناء أثناء حقبة الحرب الباردة عندما كانت تُعتبر المحرقة الذرية الناشئة من الحرب بين القوى العظمى هي التهديد المحسوس. وبعد ٩/١١، لم يعد التهديد هو المحرقة النووية ولكن الإرهاب النووي بقدرة ضرب محدودة. فالصناعة وزبائنها بحاجة إلى حماية من أعمال الإرهاب النووي التي تستهدف الدول بالإضافة إلى أسلحة الدمار الشامل الأخرى المذكورة آنفاً.

٤-١ من الواضح أن المؤمنين غير مستعدين لتحمل خطر الخسائر المتركمة التي يمكن أن تحدث، على سبيل المثال، في حال أي من وسائل الهجوم الموضحة في الفقرتين ١-١ و ٣-١ يتم نشره في مطار ما. لذا، فمن المحتمل بالفعل أن تجد هذه الإستثناءات شركة طيران تخرق المتطلبات التنظيمية لدولة التسجيل وللدول التي تعمل فيها.

٢- الإمتثال التنظيمي

١-٢ تشير الدلائل إلى أن أغلب السلطات التنظيمية للدول ستطلب أن يحافظ الناقل الجوي على تأمين ملائم لتغطية مسؤولياته بغرض الحفاظ على ترخيص التشغيل. وبالإضافة إلى ذلك، لا تقوم إتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ بتحديد أي أخطار من المحتمل ألا يعتبر الناقل الجوي مسؤولاً عنها بالنسبة للمسافرين، كما أنها لا تقوم بتحديد المسؤولية. والدول ملتزمة (المادة ٥٠) "... بالطلب من ناقلها الجويين الحفاظ على تأمين ملائم يغطي مسؤولياتهم بمقتضى (هذه) الإتفاقية". وبالإضافة إلى ذلك، يتطلب تنظيم الجماعة الأوروبية الجديد 785/2004 من الناقلين الجويين ومشغلي الطائرات الحفاظ على الحد الأدنى من متطلبات التأمين لتغطية مسؤولياتهم فيما يخص المسافرين والأطراف الثالثة من أخطار الحرب والإرهاب.

٢-٢ بغض النظر عن المتطلب التنظيمي، ومن وجهة نظر إدارة الشركة، ومن دون التغطية المتوفرة حالياً، يمكن أن تواجه شركة طيران الخراب المالي في حالة الحوادث التي ذكرت في الفقرتين ١-١ و ٣-١ وقد تُقرّر نتيجة لذلك خفض عملياتها. وأثر ذلك هو أنه من الممكن خفض عمليات شركات الطيران بصورة كبيرة في ضوء هذا الفشل في السوق.

٣- موقف الإياتا

١-٣ يتمثل موقف الإياتا في أن الأعمال الإرهابية موجّهة نحو الدول وأن البنية التحتية لشركات الطيران والنقل الجوي تُستخدم فقط كوكيل. وبهذا، تحتاج الحكومات إلى تأمين الضمانات الضرورية للتغطية و/ أو للتعويضات في كل حالات الأعمال الإرهابية، سواء كان بإستطاعة سوق التأمين تزويد مثل تلك التغطية أم لا.

٢-٣ قامت الإياتا وشركات الطيران الأعضاء فيها، بالإضافة إلى جماعات الضامين والسماسة، بإطلاع الحكومات على هذه المشكلة منذ فترة من الوقت. وقد حان الوقت لكي تتخذ الحكومات إجراءات بالنسبة لقضية يمكن أن تعرّض للخطر وبصورة كبيرة التطور والإستقرار المالي للطيران المدني الدولي.

٤ - تدابير الجمعية العمومية

١-٤ في ضوء الإلتباس بالنسبة إلى الوضع الحالي، تدعو الإياتا الجمعية العمومية إلى:

- حث الحكومات على منح ضمانات حكومية، إما بشكل فردي و/ أو جماعي، والتي تؤمن تغطية خسائر أجسام الطائرات، وقطع الغيار والمسافرين والأطراف الثالثة والمتأتية من أعمال الإرهاب التي تستهدف الدولة والتي تمت دراستها في الإستثناءات المذكورة أعلاه.
- الطلب إلى مجلس الإيكاو أن يبدأ، كمسألة عاجلة، بصياغة نظام تحديد المسؤولية للخسائر المتأتية عن الحرب والإرهاب التي تمت دراستها. ويمكن تحقيق ذلك إما من خلال مناقشات تحديث إتفاقية روما التي تقوم بها حالياً اللجنة القانونية، وإما عن طريق إتفاقية منفصلة سريعة إذا كان ذلك أكثر ملائمة.

- انتهى -