



اللجنة القانونية — الدورة الثالثة والثلاثون

(مونتريال، ٤/٢١ — ٢٠٠٨/٥/٢)

البند رقم ٣: تعويض الأضرار التي تلحقها الطائرات بالأطراف الثالثة بسبب أفعال التدخل غير المشروع أو المخاطر العامة

DRAFT CONVENTION ON COMPENSATION FOR DAMAGE CAUSED BY AIRCRAFT TO THIRD PARTIES, IN CASE OF UNLAWFUL INTERFERENCE

THE SUPPLEMENTARY COMPENSATION MECHANISM (SCM)

(ورقة مقدمة من ألمانيا)

1. INTRODUCTION

1.1 At its 182nd session the Council has decided to submit the Draft Convention on compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties, in Case of Unlawful Interference to the 33rd session of the Legal Committee and requested that the Legal Committee takes into account the concerns raised by Germany in C-WP/13087 and pays attention to possible ways of protecting the interests of victims most efficiently and ensures the ratifiability of the revised Convention and the operability of the funding mechanism.

2. THE CURRENT DRAFT

2.1 The current draft foresees compensation in two layers. The first layer, 700 000 000 Special Drawing Rights (SDR) at maximum, is covered by the operator's insurance. For the second layer the draft establishes a Supplementary Compensation Mechanism (SCM) in Chapter III (Articles 8-18). The funding of the SCM relies on a universal passenger-ticket charge and an insurance-like mechanism of separate funds for each calendar year, attributing collected funds to States Parties and rolling over funds that have not been used for compensating victims of past acts of unlawful interference. The contributions are to be collected according to Article 12 as a departing fee in respect of each passenger and each tonne of cargo. The shortcomings of this approach and the resulting inoperability of the whole SCM are outlined in Working Papers that have been presented to the Special Group and are attached as Appendices A, B and C.

According to Article 17, paragraph 1, the States are obliged to ensure that the collection of the contributions by the airlines is conducted properly. And according to Article 17, paragraph 3, the State is liable for losses of the SCM occurring from airlines not paying the contributions.

2.2 These provisions are extremely complicated and imply a huge administrative burden for the respective State Party. They also constitute a grave financial risk for State Parties if they are liable for

losses occurring from airlines not paying the contributions. The States cannot afford to be liable for the duties of the airlines. Furthermore the proposed model of financing the SCM does not cover all operators contributing to the risk of third party damage and who nevertheless are beneficiaries of the funds. General aviation is completely exempt from contributions, although many private flights on own account or fractional ownership flights, are operated with large aircraft and, because of the lower security regulations, even bear an increased risk of terrorist damage.

Even though it is vitally important to know how many contracting States would be needed in order to secure sufficient funding, no such calculation has been effected. The importance of this question is emphasized by the fact that the fund foreseen within the frame of the Globaltime-project has just failed due to lack of acceptance among the States.

٣- الاقتراح

١-٣ من المهم للغاية في عالم اليوم العمل على خفض الأعباء الإدارية، ليس لمجرد توفير أموال الممولين الضريبيين ولكن أيضا لضمان الشفافية والكفاءة في الإدارة. وفي عصر فك القيود البيروقراطية من الصعب تبرير إضافة مسؤولية إدارية أخرى. وبالإضافة إلى ذلك، تفتقر الدول إلى الموارد اللازمة للتحقق من عدد الركاب لدى المشغلين. ونظرا لأن آلية التعويض الإضافي تستخدم كمبرر لتحديد مسؤولية المشغلين، يبدو من المعقول أن تكون صناعة النقل الجوي هي التي تنظم آلية التعويض الإضافي وبدون مشاركة الدولة الطرف.

ونقترح ألمانيا بالتالي الامتناع عن انشاء آلية التعويض الإضافي في إطار تحديث اتفاقية روما والاكتفاء بإنشاء نظام المسؤولية.

٢-٣ ولكن إذا رأت اللجنة القانونية أنه ينبغي إدراج آلية التعويض الإضافي في الاتفاقية، فمن الضروري أن تكون هذه الآلية قابلة للتشغيل. ويفتقر المفهوم التمويلي الحالي إلى هذه القدرة التشغيلية ولا يضمن بالتالي تعويض الضحايا في الطبقة الثانية. فالتمويل في إطار النموذج الذي يعتمد على الركاب لا يضمن جمع الأموال بصورة منصفة حيث أن الاشتراكات غير مرتبطة نهائيا بالأضرار المحتمل وقوعها. وعرضت ألمانيا بالتالي على الفريق الخاص نموذجاً جديداً للتمويل ينطوي على ربط الاشتراكات بوزن الطائرة وبالتالي بالأضرار المحتمل وقوعها. ويرد وصف لهذا النموذج في الصفحات المرفقة. وكان مجلس المنظمة قد كلف اللجنة القانونية بمراجعة الشواغل التي أثارها ألمانيا بشأن قابلية آلية التعويض الإضافي للاستمرار وضمان قدرتها على العمل. وترد طياً (المرفق (د)) الصيغة المقترحة لنظام الاشتراكات على أساس الوزن، وهو نظام قادر على تحقيق الشروط الأساسية مثل الانصاف والشفافية في فرض وتحديد الاشتراكات كما أنه يراعي الاعتبارات العملية.

APPENDIX A

SPECIAL GROUP ON THE MODERNIZATION OF THE ROME CONVENTION OF 1952 (SG-MR)

Meeting of the Friends of the Chairman

(Brussels, 16 to 18 January 2007)

COMMENTS ON A FINANCING MODEL BASED ON THE NUMBER OF PASSENGERS – PROPOSAL OF A MODEL BASED ON THE WEIGHT OF THE AIRCRAFT –

(Presented by Germany)

The financial concept for the Supplementary Compensation Mechanism has to satisfy the requirement of effecting a fair and transparent levying and assessment of contributions which is also in line with practicability. As is the case with every levying of insurance contributions, the contributions levied for a fund like the Supplementary Compensation Mechanism therefore have to be assessed, to the extent possible, according to the risk of damage or the probability of occurrence set by the individual member of the fund.

However, on this basis the levying of contributions assessed according to the number of passengers carried in the proposal of the coordinators LMBC and Singapore gives rise to considerable reservations:

1. The number of passengers carried is not a relevant factor for the assessment of the probability of damage caused to third parties and for the assessment of the probability of the Supplementary Compensation Mechanism having to make compensation payments to third parties who have suffered a damage.
2. The model presented does not cover all operators of aircraft who, by participating in air traffic, contribute to a risk of the occurrence of causing damage to third parties and to the probability of the Supplementary Compensation Mechanism having to make compensation payments and who participate in the fund.
 - Exempt from contributions is general aviation, although many private flights, for example flights on own account or fractional ownership flights, are operated with large aircraft and, because of the lower security regulations, even bear an increased risk of terrorist damage;
 - Exempt from contributions is also cargo transport for which the coordinators up to now have not submitted a proposal. Furthermore, the assessment of these contributions is very complicated. The model “1 SDR per passenger” cannot simply be transferred to cargo.
3. In order for a system based on numbers of passengers to work, the states would have to provide data on all the passengers who take off from or land in the country concerned. However, due to liberalised air traffic it is difficult to ascertain such data in Europe especially, which means that the proposed model is not practicable.

If, however, the contributions to the Supplementary Compensation Mechanism are based on the assessment of the risk set for occurrence of damage caused to third parties and payments by the Supplementary Compensation Mechanism to compensate for this damage, then two basic requirements will have to be made: All operators of all State Parties participating in the fund must pay contributions, the level of which is derived from the maximum take-off weight (MTOW) of the aircraft. This is due to the fact that the heavier an aircraft is and the larger the quantity of kerosene carried, the higher the probability of causing considerable damage to third parties and the higher the probability that the fund has to make payments to compensate for this damage.

Consequently, the same factors are relevant to the levying and assessment of contributions to the Supplementary Compensation Mechanism which, according to the Draft Convention, are already relevant to the extent of liability and the extent of the obligation to maintain insurance (Article 4, Article 8). These are already assessed according to the risk of damage caused to third parties which is based on the maximum take-off weight. Our proposal consists of the following:

- **The Convention states – as is the case in the current draft – that aircraft operators are obliged to make contribution payments to the fund.**
- **The level of the payments is assessed according to the maximum take-off weight of the aircraft of every operator of every State Party. For this purpose certain categories – possibly along the same lines as the categories of Article 4 – have to be established and for every one of these categories a certain level of contributions per annum has to be determined. As an alternative it would be possible to determine a certain contribution factor (X SDR) for a certain weight factor (e.g per 250, 500 or 1000 kg MTOW).**
- **These individual assessment parameters still have to be determined by the Task Force. This requires, on the one hand, the guarantee that the fund will have within good time sufficient means to pay compensation for a case of major damage (up to 3 billion SDR), but on the other hand that the contributions are reasonably adequate and acceptable to the airlines.**
- **An amount determined in this way for all the aircraft of every operator of a State Party has to be paid annually – in addition to the insurance for damage caused to third parties – by every operator of a State Party as contribution to the fund.**

Advantages of this kind of funding:

1. **Transparency**

The levying and assessment of contributions is fairly distributed – according to the extent of liability and the extent of the obligations to maintain insurance – by linking it to the probability of causing damage to third parties and the probability that the fund must step in. This reflects the fact that the risk of major damage increases with the size of the aircraft. The contribution to the fund which has to be paid is determined from the start and is thus a calculable factor.

2. **Fairness**

All aircraft operators of a State Party are included in the contribution system as potential parties responsible for damage. Commercial airlines have the possibility of passing on the contributions to passengers as well as to cargo.

3. **Practicability**

Since all aircraft are registered in certain states, it does not require much effort for the states to report the registered aircraft and to determine the individual maximum take-off weights. Furthermore, it is possible that the contributions to the fund are levied by and paid to the insurances, together with the contributions for the insurance for damage caused to third parties.

— — — — —

APPENDIX B

TERMS OF REFERENCE OF THE SUPPLEMENTARY COMPENSATION MECHANISM TASK FORCE

WORKING PAPER ON CONTRIBUTIONS TO THE SCM (Point 4 of the Terms of Reference)

(Presented by Germany)

Financing concepts

The discussion of the fundamental basis of the contributions to the SCM focused on two different models: one is passenger-based and the other is MTOW-based (comments on a financing model based on the number of passengers - proposal of a model based on the weight of the aircraft“, presented by Germany for the meeting of the friends of the chair, Brussels, 16 – 18 January 2007, attached to this WP). The delegation of Germany invites the members of the group to take notice of the table enclosed, introducing figures of possible MTOW-based assessment of contributions to the fund and share the following observations as to the core-differences of these concepts.

1. Figures of possible MTOW-based assessment of contributions to the SCM

Category	MTOW (kg)	SDR (per plane/year)
1	< 500	300
2	< 1.000	600
3	< 2.700	1.200
4	< 6.000	10.000
5	< 12.000	25.000
6	< 25.000	35.000
7	< 50.000	40.000
8	< 200.000	45.000
9	< 500.000	50.000
10	> 500.000	60.000

- The figures in this table have been developed in close cooperation with the German airlines and airline insurers and should be understood as open for discussion.
- Adjustments can lead to any level of contributions to the fund that may be envisaged by any pax-based concept.
- An MTOW-based concept does not call for specific changes to the concept of collection of contributions, except that collection via ticketing is not possible.

2. Observations on core-differences of passenger-based and MTOW-based concepts

Passenger-based	MTOW-based
▪ not related to the potential damages	▪ directly related to the potential damages
▪ cargo not included	▪ cargo included
▪ general aviation not included	▪ general aviation included
▪ concentration of contributions on passengers	▪ distribution of contributions on many
▪ only (augmentation of ticket-prices only)	shoulders (depending on pricing-policy of airlines for pax and cargo)
▪ collection of contributions: - assessment per ticket (per lag? relevance of hub-traffic? returned tickets?) - millions of single payments - huge administrative overhead (tracking of/accountance over payments) - unforeseeable overall amount of contributions to the fund - enforcement of contributions?	▪ collection of contributions: - single assessment per plane/year –little administrative action needed - single payment —neglectable administrative burden - volume of increase of the fund foreseeable and early known —(any amount achievable, no necessary difference to pax-based system) - easy to enforce
▪ to whom should refunds belong?	▪ refunds after closing pre-funding can go to airlines
▪ assistance to airlines in case of a drop down is borne by passenger-contributions	▪ assistance to airlines in case of a drop-down ▪ is borne by “airline-contributions”

— — — — —

APPENDIX C

THE SUPPLEMENTARY COMPENSATION MECHANISM TASK FORCE

(Singapore, 7 to 11 May 2007)

REFLECTIONS ON A MTOW-BASED MODEL OF CONTRIBUTIONS TO THE SCM

(Presented by Germany in June 2007)

In the TASK FORCE session in Singapore, Germany presented the suggestion of a MTOW-based model of funding the SCM. The discussion included several points of special importance:

1. One point of special interest has been how the levying of the contributions would have to be effected. The answer to this is that one fundamental idea of the model is to rely exclusively on advance-payments that have to go directly from the operator to the fund. This would exclude any need for enforcing late payments and eliminate the risk of losing contributions due to bankruptcy of operators. Furthermore direct payments would be the least expensive and at the same time the fastest procedure to deliver the contributions to the SCM.
2. Another point was the question on how airlines of non-contracting States would be enabled to cooperate with the fund. To solve this problem, the SCM should be open to direct payment by such airlines as well, be it only a fraction for a year.
3. This issue turned out to be closely linked to the question on how payment should effectively be ensured by the States Party. The proposition has in mind, that operators already have to demonstrate to the States they operate into, to fulfil insurance requirements. In the due course of this, they could as well demonstrate that the operator has contributed to the fund. If this requirement was not met, the States Party would be under the obligation to react in the same way as if the aircraft had not been properly insured. The administrative procedures for this should already be in place, the amount of additional workload would appear to be neglectably small.
4. In the course of the discussion it appeared to be useful to explain, that fixing amounts per aircraft, regardless of the use, an aircraft has been made of, not only is a prerequisite of a streamlined advance-payment basis of the contributions, but also reflects the fact, that any operator is by market mechanisms forced to make optimal use of each aircraft. Therefore it was deemed not to make much sense to go into details of counting passengers, cargo, kilometres or take-off and landing-procedures.
5. Placing the burden of the contribution on the operators would of course leave it to them, to decide in the customary way of calculating fees on how to distribute it to their clients. The operators should be in the best position to judge how this should be done.

المرفق (د)

نص الاقتراح

— بشأن مسألة تمويل آلية التعويض الإضافي —

(مقدمة من ألمانيا)

الفصل الثالث

آلية التعويض الإضافي^١

النص الحالي حسبما يؤثر فيه هذا الاقتراح	الاقتراح
المادة الثامنة — آلية التعويض الإضافي ... (٢) أغراض آلية التعويض الإضافي هي: ... (ج) أداء وظائف أخرى تتوافق مباشرة مع هذه الأغراض.	المادة الثامنة — آلية التعويض الإضافي ... (٢) أغراض آلية التعويض الإضافي هي: ... (ج) أداء وظائف أخرى تتوافق مباشرة مع هذه الأغراض. (د) أداء وظائف أخرى تتوافق مباشرة مع هذه الأغراض.
المادة التاسعة — مؤتمر الأطراف يقوم مؤتمر الأطراف بما يلي: ... (هـ) تحديد فترة ومبلغ الاشتراكات الأولية وتحديد الاشتراكات الواجب دفعها إلى آلية التعويض الإضافي عن كل سنة لغاية الاجتماع التالي لمؤتمر الأطراف.	المادة التاسعة — مؤتمر الأطراف يقوم مؤتمر الأطراف بما يلي: ... (هـ) البت في الالتزام المؤقت للحصول وفقا للفقرة ١ من المادة ١٥.

^١ لم يتقرر بعد اسم الآلية.

المادة العاشرة — اجتماعات مؤتمر الأطراف	المادة العاشرة — اجتماعات مؤتمر الأطراف
٤- يكتمل النصاب القانوني لاجتماعات مؤتمر الأطراف بحضور غالبية الدول الأطراف. ويتخذ مؤتمر الأطراف قراراته بغالبية الأصوات المدلى بها. وتعتمد القرارات المتخذة بموجب الفقرات الفرعية أ) و ب) و ج) و د) و هـ) و ي) و ل) من المادة التاسعة بأغلبية ثلثي الأصوات.	... ٤- يكتمل النصاب القانوني لاجتماعات مؤتمر الأطراف بحضور غالبية الدول الأطراف. ويتخذ مؤتمر الأطراف قراراته بغالبية الأصوات المدلى بها. وتعتمد القرارات المتخذة بموجب الفقرات الفرعية أ) و ب) و ج) و د) و ي) و ل) من المادة التاسعة بأغلبية ثلثي الأصوات.

المادة الحادية عشرة — الأمانة والمدير

[نظّل دونما تغيير]

المادة الثانية عشرة — الاشتراكات في آلية التعويض الإضافي ^٢	المادة الثانية عشرة — الاشتراكات في آلية التعويض الإضافي
تكون الاشتراكات في آلية التعويض الإضافي إلزامية بالنسبة للطائرة التابعة لأي مشغل في أي يوم تقوم فيه الطائرة برحلة جوية في المجال الجوي لأي من الدول المتعاقدة.	تكون الاشتراكات في آلية التعويض الإضافي المبالغ الإلزامية المحصلة عن كل راكب مغادر وكل [طن] من البضائع المغادرة على رحلة تجارية دولية من مطار في دولة طرف. وفي حالة تقديم دولة طرف لإعلان بموجب الفقرة ٢ من المادة الثانية، تحصل هذه المبالغ عن كل راكب وعن كل [طن من] البضائع المغادرة على أي رحلة تجارية بين المطارين في هذه الدولة الطرف. وعلى المشغل أن يحصل المبالغ الإلزامية ويحولها إلى آلية التعويض الإضافي.

المادة الرابعة عشرة — أساس تحديد الاشتراكات [تحدّف]	المادة الرابعة عشرة — أساس تحديد الاشتراكات ^٣ [...]
---	--

^٢ يحتمل أن توفر البنود الختامية حدا لسريان المفعول المعرّف وذلك للتأكد من كفاية الاشتراكات المحصلة للحفاظ على السلامة المالية لآلية التعويض الإضافي.

^٣ يحتمل أن توفر البنود الختامية حدا لسريان المفعول المعرّف وذلك للتأكد من كفاية عدد الركاب وكميات البضائع للحفاظ على السلامة المالية لآلية التعويض الإضافي.

المادة الخامسة عشرة — الالتزام المؤقت لتحصيل الأموال لآلية التعويض الإضافي ١- إذا اعتبرت الأموال المتوافرة في آلية التعويض الإضافي كافية بالعلاقة إلى التعويض المحتمل أو المساعدة المالية الواجب دفعها في المستقبل المنظور، وتمثل على الأقل [٥٠٪] [١٠٠٪] من الحد الأقصى للتعويض بموجب الفقرة ٢ من المادة التاسعة عشرة، يمكن اتخاذ قرار بأن تحصيل الأموال لآلية التعويض الإضافي قد تم مؤقتاً. ٢- وحتى بعد أن يتخذ مؤتمر الأطراف قراراً إيجابياً بشأن الالتزام المؤقت لتحصيل الأموال لآلية التعويض الإضافي، فإن المشغلين الذي يوجد مقر عملهم الرئيسي في دولة طرف، يجب إلزامهم بالاستمرار في الاسهام في آلية التعويض الإضافي إلى أن تكون الدولة الطرف قد أسهمت عن نفس عدد السنين مثل الدولة الطرف التي أسهمت لأكثر عدد من السنين. ويجب إلزام المشغلين الذين يوجد مقر عملهم الرئيسي في دولة غير متعاقدة بالاستمرار في الاسهام في آلية التعويض الإضافي بالعلاقة إلى الطائرات التي تطير إلى الدولة الطرف التي يجب أن تواصل الاسهام في آلية التعويض الإضافي.	المادة الخامسة عشرة — الاشتراكات الأولية والتمويل المسبق ١- يجب على مؤتمر الأطراف أن يقرر في اجتماعه الأول فترة ومعدل الاشتراكات الأولية عن الركاب والبضائع المغادرة من دولة طرف، التي يجب دفعها من موعد سريان مفعول الاتفاقية إزاء تلك الدولة الطرف. وإذا قدمت دولة طرف إعلاناً بموجب الفقرة ٢ من المادة الثانية، تدفع الاشتراكات الأولية بالنسبة للركاب والبضائع المغادرة على رحلات يغطيها هذا الإعلان من وقت دخوله حيز النفاذ. ويجب تطبيق نفس الفترة ونفس المعدل بالنسبة لجميع الدول الأطراف. ٢- تحدد الاشتراكات بحيث تصل قيمة الأموال المتوافرة على الأقل إلى [٢٥٪] [١٠٠٪] من حد التعويض المنصوص عليه بموجب الفقرة ٢ من المادة التاسعة عشرة، في غضون أربع سنوات. وإذا اعتبرت الأموال المتوافرة كافية بالعلاقة إلى التعويض المحتمل أو المساعدة المالية الواجب دفعها في المستقبل المنظور، وتمثل على الأقل [٥٠٪] [١٠٠٪] من هذا الحد، يجوز لمؤتمر الأطراف أن يقرر عدم تحصيل أي اشتراكات أخرى، إلى حين الاجتماع التالي لمؤتمر الأطراف، شريطة تطبيق كل من فترة ومعدل الاشتراكات بالنسبة للركاب والبضائع المغادرة من دولة تسري عليها لاحقاً الاتفاقية.
---	---

المادة السادسة عشرة — تحصيل الاشتراكات ١- تفتح آلية التعويض الإضافي حساباً مصرفياً في كل دولة طرف. ٢- للاسهام على النحو الواجب في آلية التعويض الإضافي، يجب على المشغل بالنسبة لطائرات معينة أن يدفع مقدماً في أي حساب مصرفي من حسابات آلية التعويض الإضافي المبلغ الواجب الدفع عن فئة الوزن الأقصى للاقلاع الذي تنتمي إليه الطائرة وفقاً للفقرة ٣. ويجب لكل مبلغ مدفوع: (أ) أن يشير برمز مميز لكل طائرة منفردة. (ب) أن يشير إلى فئة الوزن الأقصى للاقلاع الذي تنتمي إليه الطائرة. (ج) أن يشير إلى الفترة الزمنية التي يتم الدفع عنها.	المادة السادسة عشرة — تحصيل الاشتراكات ١- يجب على مؤتمر الأطراف أن يضع في اللوائح التنظيمية آلية شفافة ومسؤولة واقتصادية للقيام بتحصيل وإيداع الاشتراكات. وعلى مؤتمر الأطراف عند إنشاء الآلية أن يتفادى جاهداً فرض أي أعباء لا داعي لها. ويجب فرض فوائد على الاشتراكات المتأخرة حسبما تقتضي به اللوائح التنظيمية. ٢- في حالة عدم تحويل أحد المشغلين للاشتراكات التي قام بتحصيلها إلى آلية التعويض الإضافي، فعلى المدير اتخاذ التدابير الملائمة حيال هذا المشغل بغية استرداد أي مبلغ مستحق عليه. وعلى كل دولة طرف إمكانية رفع دعوى لتحصيل المبلغ المستحق ضمن اختصاصها القانوني، بغض النظر عن الدولة الطرف التي نشأ الدين فيها.
---	---

د) أن يتضمن إشارة إلى هوية المشغل والدولة التي يوجد فيها مقر عمله الرئيسي.

٣- يجب أن تكون الاشتراكات في آلية التعويض الإضافي لكل طائرة من فئة معينة كما يلي:

الفئة	الوزن الأقصى للاقلاع (كيلوجرام)	حقوق السحب الخاصة (عن كل طائرة في السنة)
1	< 500	300
2	< 1.000	600
3	< 2.700	1.200
4	< 6.000	10.000
5	< 12.000	25.000
6	< 25.000	35.000
7	< 50.000	40.000
8	< 200.000	45.000
9	< 500.000	50.000
10	> 500.000	60.000

تخضع المبالغ المذكورة أعلاه للمراجعة وفقا للمادة ٢٩.

٤- يجوز للمشغلين أن يختاروا لكل طائرة دفع المبالغ المستحقة وفقا للفقرة ٣ عن السنة أو عن جزء من السنة لمدة ستة أشهر أو ثلاثة أشهر أو شهر أو يوم. وإذا تم الدفع:

أ) لمدة ستة أشهر، يزيد ذلك الجزء من المبلغ المستحق وفقا للفقرة ٣ بمقدار ٥ في المائة.

ب) لمدة ثلاثة أشهر، يزيد ذلك الجزء من المبلغ المستحق وفقا للفقرة ٣ بمقدار ٧,٥ في المائة.

ج) لمدة شهر، يزيد ذلك الجزء من المبلغ المستحق وفقا للفقرة ٣ بمقدار ١٠ في المائة.

د) لمدة يوم، يزيد ذلك الجزء من المبلغ المستحق وفقا للفقرة ٣ بمقدار ٢٠ في المائة.

٥- بالنسبة لحساب الاشتراكات، تكون النقطة الزمنية ذات الصلة بتحويل الوحدات النقدية هي أول نوفمبر السابق للدفع. وبخلاف ذلك تسري أحكام المادة ٢٨.

المادة السابعة عشرة — واجبات الدول الأطراف	المادة السابعة عشرة — واجبات الدول الأطراف
على كل دولة طرف أن تلزم أي مشغل عن كل طائرة من طائراته التي تقوم برحلات جوية في مجالها الجوي أن يثبت مقدما دفع الاشتراكات إلى آلية التعويض الإضافي وذلك بإبراز المستندات المصرفية المعتادة التي تبين تنفيذ الدفع وتشمل التفاصيل المذكورة في الفقرة ٢ من المادة ١٦. وعلى كل دولة طرف أن تضمن معاملة أي طائرة لم تسدد عنها الاشتراكات الصحيحة مقدما إلى آلية التعويض الإضافي كما لو كانت غير مؤمن عليها على النحو السليم. [١-٣: تحذف]	١- يجب على كل دولة طرف أن تكفل الوفاء بالتزام تحصيل وتحويل الاشتراكات إلى آلية التعويض الإضافي الناشئة بموجب هذه الاتفاقية، وأن تتخذ أي تدابير ملائمة وفقا لقانونها، بما فيها إنزال أي عقوبات تراها ضرورية، بغية التنفيذ الفعلي لأي من هذه الالتزامات. ٢- يجب على كل دولة طرف أن تضمن تزويد آلية التعويض الإضافي بالمعلومات التالية: أ) عدد الركاب وكمية البضائع المغادرة على رحلات تجارية دولية من هذه الدولة الطرف. ب) هوية المشغلين الذين يقومون بهذه الرحلات. في حالة ما تكون إحدى الدول الأطراف قد قدمت إعلانا بموجب الفقرة ٢ من المادة الثانية، عليها أن تضمن أيضا تقديم المعلومات التي تبين عدد الركاب ونوعية البضائع المغادرة على رحلات تجارية بين المطارين في تلك الدولة الطرف، وهوية المشغلين الذين يقومون بهذه الرحلات. وتكون الإحصاءات المقدمة في كل حالة دليلا ظاهريا على الحقائق المذكورة فيها. ٣- إذا لم تق دولة طرف بالتزاماتها بموجب الفقرة ٢ من هذه المادة ونتج عن ذلك خسارة لآلية التعويض الإضافي، تكون الدولة الطرف مسؤولة عن هذه الخسارة. ويقرر مؤتمر الأطراف، بناء على توصية من المدير، ما إذا كان على الدولة الطرف أن تدفع مقابل هذه الخسارة.

المادة الثامنة عشرة — أموال آلية التعويض الإضافي

[تظل دونما تغيير]

— انتهى —