

أسئلة وأجوبة حول انشاء خطة عالمية في مجال التأمين على الطيران ضد مخاطر الحرب

ملاحظة... القصد من هذه الوثيقة تقديم معلومات اضافية حول اقتراح المجموعة الخاصة المعنية بالتأمين على الطيران ضد مخاطر الحرب لانشاء آلية دولية، وذلك بايضاح عناصرها الرئيسية عن طريق مجموعة من الأسئلة والأجوبة (انظر تقرير الاجتماع الثاني للمجموعة الخاصة (2/SGWI)).

١- ما هي أهداف الخطة العالمية؟

تهدف الخطة العالمية الى ما يلي: السماح لعمليات النقل الجوي بالاستمرار في ظل ظروف معقولة، وتوزيع مخاطر الحرب على الطيران والمخاطر ذات الصلة (وتشمل اختطاف الطائرات، والتخريب، والتدخل غير المشروع) على الأطراف بما فيها جميع الدول المشاركة المعنية، وتقديم تغطية تأمينية كافية على المدى القصير والمتوسط مع اتاحة المجال في الوقت ذاته لأسواق التأمين في القطاع الخاص للعودة تدريجيا الى هذا السوق.

٢- ما هي الخطة العالمية؟

تتمثل الخطة العالمية في تقديم ١,٥ بليون دولار أمريكي من التغطية التأمينية ضد مسؤولية الأطراف الثالثة عن مخاطر الحرب (يطبق حد أدنى مقداره ٥٠٠ مليون دولار أمريكي على الهيئات الصغيرة) الى جميع مؤسسات صناعة الطيران في الدول المشاركة من خلال هيئة تأمين ذات أغراض خاصة ولا تبغى الربح وتحصل على دعم بضمانات من الدول. وستوفر الهيئة لأغلبية شركات الطيران ومقدمي خدمات الطيران التغطية الى المستوى الذي كانت توفره سابقا شركات تجارية للتأمين على الطيران، قبل الغاء التغطية في سبتمبر عام ٢٠٠١. ومن شأن الخطة العالمية أن تتيح لجميع الأطراف في صناعة الطيران مستوى معقولا من التغطية ضد مسؤولية الأطراف الثالثة عن مخاطر الحرب، وستكون تلك التغطية على أساس غير قابل للإلغاء، الا في حالات استثنائية.

٣- كيف ستعمل الخطة العالمية؟

وقد تقرر أن تصبح الخطة قابلة للتطبيق عندما يشارك فيها عدد كاف من الدول المتعاقدة التي لا بد أن يصل مجموع أنصبة اشتراكاتها لدى الايكاو الى نسبة ٥١ في المائة على الأقل، كما هو مبين في قرار الجمعية العمومية رقم A33-26: أنصبة الاشتراك في الصندوق العام للسنوات ٢٠٠٢ و ٢٠٠٣ و ٢٠٠٤. لذا، عندما تشارك احدى الدول في الخطة العالمية بتوقيع اتفاق مشاركة مع هيئة التأمين المقرر انشاؤها بموجب الخطة، تصبح جميع مؤسسات الطيران في تلك الدولة مؤهلة للتغطية بمجرد حصولها من سوق التأمين التجاري على التغطية المطلوبة بالتأمين الأولي ضد مسؤولية الأطراف الثالثة عن مخاطر الحرب (تبلغ حاليا ٥٠ مليون دولار أمريكي). وستدفع كل هيئة من هيئات الطيران قسطا من هذا التأمين سيكون مبلغا ماليا مشتركا. وبالنسبة لشركات الطيران، سيحسب هذا الرسم أو القسط على أساس عدد المسافرين المنقولين بمبلغ يعادل خمسين سنتا للمسافر الواحد. ولن تدفع هيئة التأمين أي أقساط للدول المشاركة لقاء تقديمها ضمان الملاذ الأخير.

٤- ما هو على وجه الدقة نطاق التغطية التأمينية المقدمة؟ وما الذي لا تغطيه هيئة التأمين؟

ان التغطية التأمينية المقدمة بموجب الخطة العالمية هي تأمين ضد مسؤولية الأطراف الثالثة عن مخاطر الحرب. ولن تُغطى المسؤولية عن الركاب ولكن اذا أُصدر السوق قرارا بالغاء آخر لمدة ٧ أيام لتغطية المسؤولية الأولية بالنسبة لأطراف الثالثة والمسؤولية بالنسبة للركاب عن مخاطر الحرب، فستدرج هيئة التأمين في وثائقها للتأمين تغطية المسؤولية الأولية والمسؤولية بالنسبة للركاب عن مخاطر الحرب وستمدد الحد الى بليون دولار أمريكي (٧٥٠ مليون دولار للهيئات الصغيرة). ونظرا لأن ذلك سيبيح، اضافة الى التغطية ضد مسؤولية الأطراف الثالثة، تغطية للمسؤولية بالنسبة للركاب كذلك، فسيتم توفير مبلغ ٥٠٠ مليون دولار أمريكي لهذا الغرض الأخير (٢٥٠ مليون دولار أمريكي للهيئات الصغيرة).

٥- ما هي الجهات التي ستغطيها الخطة؟ وما هي الجهات التي لن تغطيها؟ ولماذا يحتاج الصانعون والممولون والمؤجرون الى تغطية؟

من المقرر أن تغطي الخطة جميع مؤسسات الطيران بما في ذلك شركات الطيران والمطارات ومقدمو خدمات المناولة الأرضية وخدمات الملاحة الجوية والصانعون ومؤجرو المعدات والممولون وموردو الوقود ومشغلو التاكسي الجوي والطيران العام. وكانت كل هذه المؤسسات تستخرج تأمينا ضد الحرب والارهاب قبل ١١/٩/٢٠٠١ وستعيدهم الخطة الى هذا الوضع. وسيدفع جميع حاملي وثائق التأمين، وليس شركات الطيران فقط، رسما لوثيقة التأمين وقسط التأمين.

٦- متى ستبدأ الخطة أعمالها؟

يمكن تشكيل هيئة التأمين في فترة تتراوح بين ٨ أسابيع و ١٢ أسبوعا. وستبدأ الخطة العالمية أعمالها فور قيام دول تمثل نسبة ٥١٪ من أنصبة الاشتراكات لدى الايكاو بتأكيد مشاركتها وتوقيع كل منها اتفاق مشاركة مع هيئة التأمين.

٧- الى متى ستستمر الخطة العالمية؟ ومتى تنتهي؟

تستمر الخطة العالمية كحد أدنى لمدة ٣ سنوات ويمكن أن تستمر حتى ٥ سنوات اجمالا. واذا قدمت نسبة أكثر من ٢٥٪ من مجموع الدول المشاركة اخطارا بالانسحاب في نهاية السنوات الثلاث سيحق حينئذ تلقائيا لباقي الدول التي تمثل نسبة ٧٥٪ أن تعيد النظر في موقفها. ويمكن أيضا أن تنتهي الخطة قبل ذلك الحين اذا نظرت الشركات التجارية للتأمين على الطيران في اعتماد نموذج مماثل، مما سيسمح لها بتوفير مستويات ملائمة من التغطية لجميع هيئات الطيران بأسعار معقولة على أساس غير قابل للالغاء.

٨- هل مشاركة الدول المتعاقدة لدى الايكاو في الخطة الزامية؟

ليست الدول المتعاقدة لدى الايكاو ملزمة بالانضمام الى الخطة. وستخضع الخطة لمشاركة طوعية مزدوجة، أي المشاركة الطوعية من جانب الدول المتعاقدة لدى الايكاو بوصفها الأطراف الضامنة، والقرار الطوعي بتوقيع سندات التأمين من جانب مشغلي شركات طيران الدول المتعاقدة والأطراف الأخرى.

٩- هل على الدولة دفع أي مبلغ لدى انضمامها؟ وما هي التزامات الدولة التي تشارك في المشروع؟

ليس على الدول المشاركة تقديم أي مبلغ كمقدم عند انضمامها. وتلتزم أي دول مشاركة بتقديم ضمان لهيئة التأمين عند انضمامها الى الخطة العالمية، بالقيمة المشار إليها في اطار الفقرة ١٠ أدناه. وعند المطالبة بدفع قيمة الضمان، في حال عدم كفاية أموال الاحتياطي المتراكمة لهيئة التأمين، فإنه يجب عندها على الدولة المشاركة أن تسدد حصتها من أي تسوية اذا طلبت منها هيئة التأمين ذلك. وستؤدي أي مطالبة للدول بدفع قيمة الضمان بصورة آلية الى تخفيض أعبائها المالية المتبقية نظرا لأن " الحد الأقصى " لكل منها سيخفص بصورة موافقة.

١٠- ما هو الحد الأقصى للعبء المالي الذي يقع على عاتق الدولة في اطار هذه الخطة؟

الحد الأقصى للعبء الذي يقع على عاتق الدولة المشاركة هو مبلغ نصيبها كنسبة مئوية في اشتراكات الايكاو مطبقا على "الحد الأقصى" للخطة البالغ ١٥ بليون دولار أمريكي. (يمثل هذا "الحد الأقصى" ١٠ حالات وقوع خسائر من مخاطر الحرب.) وعلى سبيل المثال، فان الدولة التي نصيبها كنسبة مئوية ٣٪ يكون "الحد الأقصى" بالنسبة لها هو ٤٥٠ مليون دولار أمريكي، وهو يظل ثابتا مهما كان اشتراك الدولة الاجمالي في الخطة العالمية.

١١- عندما تكون المشاركة في الخطة بنسبة أقل من ١٠٠٪ (مثلا ستكون من البدء بمشاركة بنسبة ٥١٪)، فكيف يحسب نصيب الدولة من أي مبلغ يدفع لسداد مطالبة محتملة على حدة، عندما يكون ذلك مطلوباً؟

يكون ضمان الملاذ الأخير للدولة المشاركة متعددا، وغير مشترك، ويقتصر على حصتها الفردية وفقا لأنصبة اشتراكاتها لدى الايكاو. وسيحسب نصيب الدولة عن طريق الحساب الاجمالي لمجموع النسب المئوية للاشتراكات باعتباره ١٠٠٪. ومثلا، اذا كان اجمالي المشاركة هو ٥١٪، فسيتم الحساب الاجمالي للنسبة المئوية للاشتراك من كل دولة عن طريق مضاعف قدره ١,٩٦. وبذلك فان الدولة التي نسبتها المئوية للاشتراك لدى الايكاو ٣٪ سيكون نصيبها من تسوية أي مطالبة محتملة هو ٥,٨٨٪ أو ٨٨,٢ مليون دولار أمريكي من خسارة قدرها ١,٥ بليون دولار أمريكي. ثم تخفص اعباؤها المتبقية من ٤٥٠ مليون دولار أمريكي الى ٣٦١,٨ مليون دولار أمريكي.

١٢- كيف ستفيد الخطة الدول المشاركة؟

تضمن الخطة العالمية استمرار نظام النقل الجوي الدولي في حالة الغاء آخر ناشئ عن هجوم ارهابي آخر سواء في قطاع الطيران أو في غيره. ولا توفر الخطة العالمية لمؤسسات صناعة الطيران في الدولة المشاركة تغطية بالتأمين ضد مسؤولية الأطراف الثالثة عن مخاطر الحرب فحسب، بل توفر هذه التغطية أيضا لمؤسسات صناعة الطيران في الدول المشاركة الأخرى، فتقوي بذلك احتمال التأمين الملائم لشركات الطيران التي تقوم طائراتها برحلات جوية الى الدول المشاركة ومنها ولمقدمي خدمات الطيران الذين يدعمون هذه الشركات. واذا احتاجت هيئة التأمين، نتيجة للمطالبات، الى تحويل الأموال من ضمانات الدول المشاركة للوفاء بالتزاماتها تجاه المطالبات، فيجب أن تقوم الهيئة بتسديد تلك الأموال عن طريق زيادة أقساط التأمين، أو عن طريق أي وسيلة ملائمة أخرى يوافق عليها مجلس ادارتها. وعند حل الخطة العالمية، ستحصل الدول المشاركة على نصيبها من الأموال الفائضة، اعترافا بالأخطار التي وافقت على تحملها.

١٣- كيف ستفيد الخطة شركات الطيران والمطارات ومقدمي خدمات الطيران الآخرين والممولين والصانعين ومؤجري المعدات؟

تشمل الفوائد لشركات الطيران ومقدمي خدمات الطيران (المطارات، ومقدمو خدمات المناولة الأرضية، ومتعهدو توريد الأطعمة، ومقدمو خدمات الحركة الجوية، الخ) والممولين والصانعين ومؤجري المعدات ما يلي: توفر الخطة العالمية تغطية للوفاء بجميع المتطلبات المالية والتنظيمية والتشغيلية، وتضمن من حيث المبدأ التغطية غير القابلة للإلغاء ضد مخاطر الحرب لواقعة واحدة أن صناعة النقل الجوي يمكن أن تستمر في العمل في حالة وقوع هجوم إرهابي آخر، وتوسيع نطاق التغطية ليشمل جميع مقدمي خدمات الطيران (المطارات، ومقدمو الخدمات الأرضية، ومتعهدو توريد الأطعمة، ومقدمو خدمات الملاحة الجوية، الخ) وتزليل الحاجة لأن تقدم شركات الطيران تعويضا للمسؤولية عن مخاطر الحرب يتجاوز الممارسة العادية في مجال الأعمال التجارية.

١٤- هل ستكون الخطة العالمية متسقة مع انتعاش سوق التأمين التجاري للطيران ولا تحول دون انتعاشه أو تأخره؟ وكيف ستضمن الخطة حدوث انتقال الى التغطية التأمينية من السوق التجاري؟

سوف يعتمد انتعاش سوق التأمين التجاري للطيران على عدم حدوث مزيد من الخسائر على المدى القصير وحتى المتوسط. والتغطية المحدودة متاحة في السوق التجاري (حتى ٥٠ مليون دولار أمريكي حاليا) ، وأما اذا تجاوزت التغطية هذا الحد فان سعرها لن يكون اقتصاديا ولن يكون متساويا لجميع مقدمي خدمات الطيران. وتهدف الخطة أيضا الى توفير عنصر رئيسي واحد لا يمكن الحصول عليه من السوق التجاري، ألا وهو تغطية غير قابلة للإلغاء باخطار مدته سبعة أيام. وقد تم تصميم الخطة العالمية بحيث تتوافق بسهولة مع أي أوضاع جديدة في السوق: فسوف يتم بصورة متتالية رفع العتبة الدنيا للتغطية طوال مدة بقاء الخطة، لتحريض السوق على زيادة تغطيته بصورة متتالية.

١٥- أين سيكون موقع هيئة التأمين؟ وماذا سيكون وضعها؟

سنتكون هيئة التأمين من حيث المفهوم هيئة لا تبغي الربح. وبمجرد الوفاء بشروط انشاء هيئة التأمين، أي استلام الايكاو للعدد الكافي من الخطابات التي تعرب فيها الدول عن نيتها المشاركة في الخطة العالمية، فسوف يتم، بالتشاور مع الصناعة، تناول موضوع الموقع الأنسب للهيئة. وينبغي أن تشمل تلك الدراسة مقارنة للشروط التنظيمية المحلية التي تتعلق بتأسيس الهيئة ورأس مالها وتشغيلها والضرائب التي تفرض عليها، والمكان الذي يعرض أنسب الشروط المحلية، مع مراعاة جميع العناصر ذات الصلة.

١٦- ما هو التصور لانشاء وتكوين هيئة التأمين؟ وكيف يمكن حماية مصالح الحكومات في مجلس الادارة؟ وما هو الدور الذي ستقوم به الايكاو؟ وما هي الجهات الأخرى التي ستكون ممثلة في مجلس الادارة؟

سينظر مجلس ادارة في جميع المسائل المتعلقة بانشاء الخطة بمجرد الحصول على دليل واضح على أن مستوى مشاركة الدول سيكون معادلا لنسبة ٥١ في المائة على الأقل من أنصبة الاشتراكات لدى الايكاو. وستقوم الايكاو، بالشراكة مع الصناعة من القطاع الخاص، بتنسيق ذلك المجهود. وسيتم تمثيل الدول المشاركة، من خلال المنظمة، في مجلس ادارة الهيئة بمجرد أن تصبح قابلة للتشغيل. وبالإضافة الى ذلك، ستمثل أيضا في مجلس الادارة الصناعة من القطاع الخاص (مشغلي شركات الطيران، وصناعة التأمين، وهيئات تمويل الطيران، وهيئات تأجير الطائرات، والمطارات، وغير ذلك). وسيقدم الى مجلس الايكاو تقرير سنوي بشأن أنشطة الهيئة.

١٧- كيف سيوفر رأس المال اللازم لبدأية عمل هيئة التأمين هذه؟ وكيف سيتم تدبير نفقات تأسيس الهيئة وبدء عملها وتشغيلها؟

سيتم اقتراض رأس المال اللازم لبدأية العمل من السوق التجارية، وستقوم هيئة التأمين بعد تشغيلها بتسديد تكاليف انشائها. وكذلك سيتم، بتوجيهات من مجلس الادارة، تسديد التكاليف المرتبطة ببدء عمل هيئة التأمين وتشغيلها من ايرادات هيئة التأمين.

١٨- ما هو الدور الذي ستضطلع به الايكاو في انشاء هيئة التأمين هذه؟

ستقوم الايكاو عموماً بمهمة التسهيل، وينبغي أن تشارك بالقدر المطلوب في جوانب انشاء وتشغيل هيئة التأمين التي تتعلق بالضمان الذي يجب أن توفره الدول المشاركة، بما في ذلك وضع النظام الأساسي لهذه الهيئة ووضع الصيغة الختامية لاتفاق المشاركة وتوقيعه من قبل الدول المتعاقدة.

١٩- هل ستعرض الدول أنفسها لخطر أكبر مما اذا استمرت في تقديم ضمانات من الدولة الى شركات الطيران ومقدمي خدمات الطيران في بلادها؟

في الوقت الراهن، فان الدول التي توفر حماية تأمينية لنقلها الجويين الوطنيين تتحمل جميع المخاطر المرتبطة بشركات الطيران في بلادها في حالة وقوع هجوم آخر. وبالتشارك في تحمل العبء، ينخفض بقدر كبير تعرض الدول كل على حدة للخطر.

٢٠- هل ستدفع كل جهة مؤمن عليها نفس مبلغ القسط؟ وماذا سيكون القسط لصغار المشغلين الاقليميين؟

سيتم تعيين فئات الأقساط بصفة نهائية بعد انشاء الهيئة، ولكن الخيارات قيد النظر تشمل فئة موحدة بحسب قطاع الركاب، وفئة موحدة بحسب الرحلة الجوية المغادرة، وفئة موحدة بحسب الطائرة ومتناسبة مع الوزن الأقصى للاقلاع، وفئة موحدة بحسب الأطنان الكيلومترية المنقولة، بل وحتى فئة موحدة للقسط. ومن المعتزم الحصول على القسم الأكبر من الأقساط من كبار مشغلي شركات الطيران لنقل الركاب.

٢١- هل يمكن زيادة مبلغ القسط؟ وهل يوجد أي رسم آخر يتعين دفعه؟

في حال حدوث واقعة يحتمل أن تؤدي الى تقديم مطالبة مهمة لهيئة التأمين، ولادارة أعباء المطالبات بطريقة ملائمة ولضمان عدم الحاجة الى استخدام ضمانات الدولة، يمكن زيادة الأقساط باخطار مدته ٣٠ يوماً عند وقوع حدث من المحتمل أن يؤدي لتقديم مطالبة كبيرة الى هيئة التأمين. ويستحق دفع رسم لوثيقة التأمين من جانب جميع حاملي وثائق التأمين (الأطراف المؤمنة من القطاع الخاص) بالاضافة الى مبالغ الأقساط.

٢٢- هل سيكون هناك مبلغ " احتجاز " (يقتطع لكل حامل وثيقة تأمين)؟

تتخذ ادارة الهيئة القرار بشأن سياستها حول الأقساط، مع مراعاة أن الأجزاء التي تحسم من الجهة المؤمنة أمر مألوف جداً في صناعة التأمين. الا أنه سيكون هناك احتجاز " طبيعي " لما يزيد عن ذلك، حيث أن الخطة لن تتدخل الا اعتباراً من نقطة الزيادة (وهي ٥٠ مليون دولار أمريكي في الوقت الحاضر).