



# منظمة الطيران المدني الدولي

---

المجموعة الخاصة المعنية بالتأمين على الطيران ضد مخاطر الحرب

الاجتماع الثاني

مونتريال ، ٢٨ - ٣٠ / ١ / ٢٠٠٢

## التقرير

لم ينظر المجلس في المادة الواردة في هذا التقرير . ولا تمثل الآراء  
المعرب عنها فيه بالضرورة آراء منظمة الطيران المدني الدولي .

## جدول المحتويات

### الاختصاصات

#### مقدمة

i-1	المكان والمدة
i-1	الخطاب الافتتاحي
i-2	الحضور
i-2	جدول أعمال الاجتماع
i-2	أعضاء المكتب
i-2	اللغات والوثائق
i-3	ملخص تنفيذي

#### تقرير عن جدول الأعمال

	البند ١ : استعراض الإجراءات المتخذة ردا على إلغاء / خفض غطاء
1-1	التأمين ضد مخاطر الحرب
2-1	البند ٢ : الآليات المتاحة أمام الحكومات وصناعة الطيران
3-1	البند ٣ : وضع توصيات لينظر فيها مجلس الإيكاو
4-1	البند ٤ : ما يستجد من أعمال
	الملحق ١ اقتراح المجموعة الخاصة المعنية بالتأمين على الطيران ضد مخاطر
A1-1	الحرب بإنشاء آلية دولية للتأمين
A1-5	الضميمة ١ : ملخص التغطية التأمينية بمقتضى الآلية
A1-11	الضميمة ٢ : وثيقة تأمين نموذجية مشغلو الطائرات
A1-17	الضميمة ٣ : وثيقة تأمين نموذجية تغطية مقدمي الخدمات
A1-23	الضميمة ٤ : نماذج الأقساط
A1-28	الضميمة ٥ : ملخص الخسارة تحت الفقرة AVN52
	الضميمة ٦ : الفقرات AVN 48B و AVN52D و AVN52E
A1-33	و AVN52F و AVN52G

## Table of Contents

---

A2-1	الملحق ٢ : قائمة بالمشاركين
A3-1	الملحق ٣ : جدول أعمال الاجتماع
A4-1	الملحق ٤ : قائمة بالوثائق

## الاختصاصات

١- قرر المجلس، في ٢٢ أكتوبر ٢٠٠١، إنشاء المجموعة الخاصة المعنية بالتأمين على الطيران ضد مخاطر الحرب (164/1). وتكون اختصاصات المجموعة الخاصة كما وافق عليها المجلس في الفقرة ٣-٢ من الوثيقة C-WP/11705 على النحو التالي:

(١) استعراض مشاكل التأمين على الطيران ضد مخاطر الحرب في ضوء الحالة الراهنة؛  
(٢) وضع توصيات لإنشاء آليات منسقة ومناسبة لتقديم المساعدة لمشغلي شركات الطيران وغيرهم من الأطراف المتضررة فيما يتعلق بالتأمين على الطيران ضد مخاطر الحرب، يجري العمل بها عندما وحيثما يلزم، قدر ما تعجز أسواق التأمين عن تقديم تغطية كافية.

٢- ينبغي أن تأخذ المجموعة الخاصة في الاعتبار، فيما يتعلق بأعمالها، ما يلي:

(أ) قرار الجمعية العمومية A33-20؛

(ب) الرسائل الموجهة إلى الدول EC 2/6-01/94 المؤرخة ٢١ سبتمبر ٢٠٠١، و EC 2/6-01/101

المؤرخة ٢٥ أكتوبر ٢٠٠١، و LE 4/64-01/128 المؤرخة ١٤ ديسمبر ٢٠٠١؛

(ج) أي وثائق أخرى ذات صلة؛

(د) الإجراءات التي اتخذتها الدول وصناعة الطيران فيما يتصل بهذه المسألة.

## تقرير الاجتماع الثاني للمجموعة الخاصة المعنية بالتأمين على الطيران ضد مخاطر الحرب

### ١- المكان والمدة

١-١ عقد الاجتماع الثاني للمجموعة الخاصة في مقر منظمة الطيران المدني الدولي في مونتريال في الفترة من ٢٨ إلى ٣٠ يناير ٢٠٠٢.

### ٢- الخطاب الافتتاحي

١-٢ افتتح الدكتور أسعد قطييط، رئيس المجلس، الاجتماع بالإعراب عن الترحيب الحار بكل الوفود والمراقبين الحاضرين الاجتماع.

٢-٢ وأشار إلى الاجتماع الأول للمجموعة الخاصة الذي تم التوصل فيه إلى قدر كبير من التوافق في الآراء بشأن مسائل بالغة الأهمية، وعلى رأسها الحاجة إلى إنشاء آلية دولية مناسبة تقوم في إطارها صناعات التأمين على الطيران بتقديم التغطية للطيران ضد مخاطر الحرب، بدعم حكومي متعدد الأطراف في السنوات الأولى.

٢-٣ وأشار إلى أحداث ١١ سبتمبر المفجعة، وذكر بأنه تم، عقب الإشعار بإلغاء التغطية التأمينية لمخاطر الحرب الذي مدته سبعة أيام والذي قدمته شركات التأمين إلى شركات الطيران وغيرها من الأطراف اعتباراً من ٢٤ سبتمبر ٢٠٠١، توجيه رسالتين من المنظمة إلى الدول أو لاهما مؤرخة ٢١ سبتمبر والثانية مؤرخة ٢٥ أكتوبر ٢٠٠١ نوشدت فيهما كل الدول المتعاقدة أن تغطي المخاطر التي تركت دون تغطية إلى أن يتحقق الاستقرار في أسواق التأمين. وكما أوصت المجموعة، وفي ضوء التقدم المحرز، وقع رئيس المجلس رسالة أخرى موجهة إلى الدول ومؤرخة ١٤ ديسمبر ٢٠٠١ ناشد فيها كل الدول المتعاقدة أن تمدد أو توفر هذه التغطية، حسبما هو الحال، ريثما تنشأ آلية دولية، وبهذا يتسنى الإسهام في تحقيق الاستقرار في أسواق التأمين. وأبرز أن الإيكاو والإياتا ينسقان أعمالهما في هذا الصدد، وأنه ممتن للدول لرددها الإيجابي على ندائه.

٢-٤ وذكر أن صناعة الطيران وغيرها من الأطراف أعدت اقتراحاً محدداً يشكل أساساً ممتازاً لنتيجة مواتية إذا ما نفذ على النحو الواجب. وأشار في هذا الصدد إلى أن مجلس الإيكاو سينظر في تقرير وتوصيات المجموعة في بداية شهر مارس ٢٠٠٢ في أثناء دورته ١٦٥ القادمة، وإلى أن مؤتمر الإيكاو الوزاري الرفيع المستوى المعني بأمن الطيران والمعقود في الفترة من ١٩ إلى ٢٠ فبراير ٢٠٠٢ سيحاط علماً على النحو الواجب بنتيجة أعمال المجموعة.

٢-٥ وأخيراً شجع أعضاء المجموعة على الاستفادة من الوقت القيم المتاح في أثناء الاجتماع بإعداد اقتراح وتوصية واضحين لوضع مخطط سديد يسد الفجوات الحالية والمقبلة في ميدان التغطية التأمينية لمخاطر الحرب،

مع إقامة توازن منصف بين مختلف المصالح المعنية. وأضاف أنه يمكن تنفيذ ذلك المخطط بطريقة سريعة نسبياً.

### ٣- الحضور

٣-١ حضر الاجتماع ٥٧ مشتركاً، أي ٣٩ مندوباً من ١٤ دولة متعاقدة، و ١٨ مراقباً من ٦ دول متعاقدة، و ٦ منظمات. وترد أسماء المشتركين في المرفق ٢.

### ٤- جدول أعمال الاجتماع

٤-١ رحب الدكتور لودويج ويبر، مدير إدارة الشؤون القانونية، أيضاً بالمشتركين في الاجتماع وعرض جدول الأعمال المؤقت كما هو وارد في المرفق ٣. وأقر الاجتماع جدول الأعمال.

### ٥- أعضاء المكتب

٥-١ بناء على الانتخاب الذي تم في الاجتماع الأول (SGW1/1)، شغل السيد سيمون كليج (استراليا) منصب رئيس المجموعة الخاصة، وشغلت السيدة سيو هوواي تان (سنغافورة) منصب نائب الرئيس. وتولى منصب أمين الاجتماع السيد بنوا فيرهيجان، موظف شؤون قانونية؛ وتولى منصب نائب الأمين السيد أري جاكوب، موظف شؤون قانونية؛ وتولى منصب مساعد الأمين السيد توشيبوكي أونوما، موظف مبتدئ من الفئة الفنية من إدارة الشؤون القانونية.

### ٦- اللغات والوثائق

٦-١ تولى فرع اللغات والمنشورات بإدارة السيد ي. بلايف توفير خدمات الترجمة التحريرية والترجمة الشفوية بالإنجليزية والفرنسية والأسبانية والعربية. وترد في المرفق ٤ قائمة بالوثائق التي أعدت أو أتيحت للاجتماع.

## ملخص تنفيذي للنتائج والإجراءات المنبثقة عن الاجتماع

تلخص النقاط التالية النتائج والتوصيات الرئيسية للاجتماع

١- لاحظت المجموعة الخاصة، استناداً إلى المشورة المسداة من مراقبي صناعة التأمين، أن التغطية التي تتبناها السوق التجارية ضد مخاطر الحرب تتجاوز بمبلغ ١ بليون من دولارات الولايات المتحدة قيمة التأمين الأولي البالغة ٥٠ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة. ومع ذلك فإن هذا الحد متاح من مصدرين اثنين فقط وبأقساط ترى صناعة الطيران أنها باهظة التكلفة ولا طاقة لها بها. ويمكن أساساً إلغاء هذه التغطية بإشعار مدته ٧ أيام:

(أ) يبين الطريقة التي تعيد بها جهات التأمين الخاصة بتقييم المخاطر التي تتعرض لها عقب وقوع حادثة رئيسية ومن ثم تحمي رأسمال مستثمريها؛

(ب) يبرز إمكانية أن تؤدي الأحداث الإرهابية في المستقبل إلى سحب مماثل للتغطية التأمينية ضد مخاطر الحرب.

٢- ولا تصل التغطية المتاحة لمقدمي الخدمات (المطارات، القائمون بعمليات المناولة الأرضية، والقائمون بتوفير الوقود، ومقدمو خدمات الحركة الجوية، وغيرهم) إلا إلى حد ١٥٠ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة، وتكون بشروط مماثلة. كما أن مقدمي الخدمات الذين يقومون فقط بوظائف الفحص الأمني ما زالوا غير قادرين على الحصول على أي تغطية ضد مخاطر الحرب ولم يؤد تجديد العديد من معاهدات إعادة التأمين في يناير ٢٠٠٢ إلى زيادة في الحد الأساسي البالغ ٥٠ مليوناً من دولارات الولايات المتحدة. بل أن هذا الحد ترسخ من جانب جهات إعادة التأمين التي تفرض هذا الحد نفسه على جهات التأمين. ولا يحتمل أن تتغير هذه الحالة تغيراً هاماً في الأشهر الإثني عشر أو الثمانية عشر القادمة.

٣- وفيما يتعلق بالأجل المتوسط، أوصت المجموعة الخاصة أن تيسر الإيكوا إنشاء آلية دولية يمكن عن طريقها توفير التغطية ضد مخاطر الحرب من جانب شركة لا تستهدف الربح وبدعم حكومي متعدد الأطراف.

٤- وسيكون الغرض الوحيد من الشركة هو توفير تغطية للمسؤولية عن مخاطر الحرب تجاه الأطراف الثالثة تتجاوز في حدها الأقصى بمبلغ ١٥ بليوناً من دولارات الولايات المتحدة الحد البالغ ٥٠ مليوناً من دولارات الولايات المتحدة لكل مؤمن عليه. وسيزداد هذا الحد الزائد على القيمة الأصلية تدريجياً حتى يتسنى العودة إلى السوق.

٥- وستكون التغطية التأمينية التي توفرها الشركة متاحة لكامل قطاع الطيران (١) (بمن في ذلك المشغلون الداخليون والدوليون) فضلا عن مؤجري المعدات، والممولين، والصانعين التابعين لأي من الدول المتعاقدة في الإيكاو والتي تنضم طواعية إلى المخطط.

٦- وسيتوقف مبلغ الرسملة الأولية على موقع الشركة والاختصاص الفضائي الذي يشمل هذا الموقع. وسيتم توفير رأس المال هذا عن طريق تمويل ترتب له صناعة الطيران (عن طريق المنظمات الممثلة لها) وليس الدول المشاركة.

٧- وسيبدأ العمل بالمخطط حالما يوافق على المشاركة عدد كاف من الدول التي يصل مجموع معدلات اشتراكها في الإيكاو إلى ٥١% على الأقل.

٨- وسيكون للدول المشاركة نصيب مسيطر يكفله النظام الأساسي ومجلس إدارة الشركة، أي في القرارات المتعلقة بالحدود الأولية / الزائدة، وعمليات الاقتراض، وإعادة التأمين، وغير ذلك من أساليب خفض المخاطر على الدول المشاركة، وترتيبات السداد للدول الخ. وسيضم مجلس الإدارة ممثلين للدول المشاركة ولإيكاو، فضلا عن ممثلين من الجهات المشاركة في صناعتي الطيران والتأمين. ولتأمين وجود إدارة مشتركة قوية، سيكون هناك عدد من المديرين المستقلين.

٩- وتجمع الأقساط من كل طرف يشمله التأمين لإيجاد صندوق مشترك للوفاء بالمطالبات بموجب وثائق التأمين. وتبلغ قيمة الأقساط المستهدفة التي ستجمع في السنة الأولى ٨٥٠ مليوناً من دولارات الولايات المتحدة. وستفي الشركة عادة بأي مطالبات عن طريق الأموال المتراكمة من الأقساط وإعادة التأمين وربما من ترتيبات تمويلية خاصة أخرى. ولن يتم اللجوء إلى الحكومات إلا كملاذ أخير. وإذا ما تم اللجوء بالفعل إلى الحكومات، ستسدّد الشركة المبلغ المطلوب للدول المشاركة مما يجمع من أقساط تزيد في المستقبل. وسيؤدي الفارق الزمني الطويل المعتاد بين المطالبة وتسوية هذه المطالبة إلى إتاحة الفرصة لتراكم الأقساط وخفض إمكانية اللجوء إلى الحكومات المشاركة.

١٠- وستحدد المساهمات من الدول المشاركة، عند لزومها، وفقاً للنسب المئوية للاشتراكات المقررة في الإيكاو (٢). وسيكون مجمل الحد الأعلى لإسهامات الدول المشاركة هو ١٥ بليون دولار من دولارات الولايات المتحدة، أو جزء منه على أساس النسبة المئوية للمشاركة. وسيعين أيضاً حد أعلى للمسؤولية القصوى لكل دولة

(١) الناقلون المنتظمون، والمشغلون غير المنتظمين، ومشغلو طائرات نقل البضائع، والطيران العام والطيران لأغراض تجارية، والمطارات، وشركات المناولة الأرضية، وجهات التزويد بالوقود، ومقدمو خدمات مراقبة الحركة الجوية، ومقدمو خدمات الإنقاذ والإطفاء، والفاحصون الأمنيون، وغيرهم من مقدمي خدمات الطيران.

(٢) إذا كانت هناك مطالبة تقتضي من الحكومات أن تساهم معاً بمبلغ ٥٠٠ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة، وكانت هناك مشاركة في المخطط بنسبة ٧٥%، وإذا افترض وجود دولة تساهم بنسبة ٣% في الإيكاو فإن هذه الدولة ستقدم مساهمة قدرها ٢٠ مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة (وهو المبلغ الذي ستسدده شركة التأمين في نهاية المطاف).



بموجب المخطط. وسيكون الحد الأقصى للمخاطرة لكل دولة هو النسبة المئوية لاشتراك الدول في الإيكاو البالغة ١٥ بليوناً من دولارات الولايات المتحدة على أساس المشاركة بنسبة ١٠٠%، على أن تقل هذه النسبة وفقاً لمعدل المشاركة (٣).

١١- وسيكون اشتراك الدول كضامنين أو "جهات إعادة تأمين في الملاذ الأخير" عن طريق اتفاق قانوني مع الشركة. وستقدم الإيكاو مساعيها الحميدة لتيسير وضع وتجهيز الوثائق اللازمة لإنشاء الآلية، وتأكيد اشتراك الدول.

١٢- وسيكون الالتزام الأولي لكل دولة مشاركة لمدة ثلاث سنوات ويمكن أن توجه الدول إشعاراً مدته ١٢ شهراً بالانسحاب في نهاية السنة الثانية. وعندما يبلغ مجموع المطالبات على الشركة مجمل الحد الأعلى، يجوز لأي دولة مشاركة أن تتسحب من المخطط بتوجيه إشعار مدته ٩٠ يوماً.

١٣- وسيجرى استعراض إلزامي للمخطط بعد خمس سنوات من بدأ العمل به لتحديد ما إذا كان ينبغي الاستمرار فيه أو وقفه. وإذا تغيرت شروط التأمين، يجوز للشركة أن توقف عملياتها. ويمكن أن يحدث هذا إذا اعتمدت الدول اتفاقية دولية أو آلية أخرى تحد من المسؤولية تجاه الأطراف الثالثة إزاء مخاطر الحرب، أو إذا عادت السوق إلى توفير التغطية الكاملة بتكلفة معقولة وبإشعار معقول بالإلغاء. وإذا ما توقفت الشركة عن العمل، تتشاطر الدول المشاركة وشركات الطيران المساهمة توزيع رأس المال المتراكم / الأقساط المتراكمة.

١٤- وكرد إضافي متوسط الأجل، أوصت المجموعة الخاصة بأن تعيد جهات التأمين على الطيران كتابة شتى المخاطر التي تغطيها أحكام التأمين القياسية على الطيران AVN48 و AVN52 والفصل بين هذه المخاطر. وتغطي فقرات هذه الأحكام عدداً من المخاطر السياسية الأقل مثل أحداث الشغب، والإضرابات، والاضطرابات المدنية، وأعمال المصادرة الحكومية التي رأت المجموعة الخاصة أنه ينبغي ألا يغطيها المخطط المقترح. وليس من العسير أو المستحيل على السوق تسعير هذه المخاطر بالمقارنة بالصعوبات الكامنة في تقييم وتسعير المخاطر المتصلة بالحرب وغيرها من المخاطر التي تغطيها بقية الفقرات. وسيساعد هذا الشركات على الوفاء بالعديد من متطلبات التأمين الإلزامية بموجب الاتفاقات التجارية.

١٥- وفيما يتعلق بالأجل الطويل، أوصت المجموعة الخاصة بالإعداد المعجل على سبيل الأولوية لمشروع اتفاقية جديد بشأن المسؤولية تجاه الأطراف الثالثة وربما آليات أخرى ذات صلة تأخذ في الاعتبار والحسابات الاقتصادية بعد ١١ سبتمبر ٢٠٠١، وحدود مسؤولية صناعة الطيران عن الأضرار الناشئة عن الحرب والأخطار المتصلة بها أو التدخل المماثل غير المشروع وحماية الضحايا.

(٣) هكذا سيكون هناك حد أعلى قدره ٤٥٠ مليوناً من دولارات الولايات المتحدة لأي دولة افتراضية يكون اشتراكها في الإيكاو بنسبة ٣%.

١٦- وسيقدم إلى الدورة ١٦٥ لمجلس الإيكاو في أوائل مارس ٢٠٠٢ التقرير الكامل للمجموعة الخاصة وتوصياتها وشرح واف للمخطط المقترح.

## البند ١ من جدول الأعمال : استعراض الإجراءات المتخذة رداً على إلغاء/ خفض غطاء التأمين ضد مخاطر الحرب

١-١ درست المجموعة الوثيقة IP/2 المقدمة من الاتحاد الدولي لشركات التأمين على الطيران والتي تصف حالة سوق التأمين على الطيران قبل وبعد ١١ سبتمبر ٢٠٠١. وردا على سؤال طرحه أحد الوفود بشأن مدى توفر التغطية ضد مخاطر الحرب في الوقت الحاضر، أوضح أن تغطية شركات الطيران تتيحها الآن شركتان للتأمين، واحدة منهما في شكل اتحاد، بحد أعلى يصل إجمالية إلى ١ بليون دولار من دولارات الولايات المتحدة لتلبية المطالبات التي تزيد على مبلغ ٥٠ مليوناً من دولارات الولايات المتحدة، وبشروط تقييده تتضمن إشعاراً بالإلغاء مدته ٧ أيام.

٢-١ وجرى التأكيد أيضاً على أن بالإمكان أن تؤدي أي حادثة مماثلة لتلك التي وقعت في ١١ سبتمبر ٢٠٠١، ولكن ليس بالضرورة بنفس الجسامة أو تؤثر بالضرورة على نفس القطاع، إلى اللجوء إلى توجيه إشعار بالإلغاء مدته ٧ أيام، ويرجح أن يكون ذلك بطريقة أسرع بكثير لحماية مقدمي رأس المال الخاص. وفي هذا الصدد، قال أحد الوفود أنه يرى أن المعايير الحالية للجوء إلى إلغاء التغطية تتصف بأنها ذات طابع شخصي مفرط، واقترح وضع معايير ذات طابع موضوعي أكبر. واتفق على أن هذه مسألة بالغة الأهمية ويجب أن تناقش تحت البند ٢ من جدول الأعمال.

٣-١ وجرى التأكيد على أن عمليات نقل البضائع فقط يجري التأمين عليها بوثائق تأمين مختلفة، وأن القسط المعتاد هو ١٠٠ دولار من دولارات الولايات المتحدة لكل دورة. وجرى التأكيد أيضاً على أنه لا يلزم تقديم أقساط إضافية لتغطية البضائع المحمولة على طائرات الركاب.

٤-١ وبشأن الفقرة ٣-٢ من الوثيقة IP/2، أكد الاجتماع أنه وإن كان بالمستطاع توفير تغطية ما للفاحصين الأمنيين تحت مظلة وثائق التأمين على المطارات فإن من يعرفون باسم فاحصي الأمن المستقلين في المطارات ما زالوا غير قادرين عامة على شراء التغطية اللازمة نظراً لاحتمال تعرضهم للمخاطرة التأمينية. ومن ناحية أخرى، قال أحد المراقبين أنه ليست هناك صعوبة في رأيه في حصول مقدمي خدمات مراقبة الحركة الجوية على التغطية اللازمة. وأكد الاجتماع أيضاً على أن معدل الأقساط فيما يتعلق بالطيران العام لا يقوم على أساس أعداد الركاب وإنما على أساس النسبة المئوية للأقساط الأساسية للتغطية الأولية والتي نقل عادة عن ٥٠ مليوناً من دولارات الولايات المتحدة.

٥-١ وفي معرض النظر في الوثيقة IP/2، أشار عدد من الوفود وواحد من المراقبين إلى الإجراءات التي اتخذتها الدول عقب الاجتماع الأول للمجموعة لتيسير المناقشة. وذكر بصفة خاصة أن الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي ستوقف بوجه عام عن توفير أليتها للدعم المؤقت بحلول ٣١ مارس ٢٠٠٢ للتشجيع على عودة السوق، وإن كان يبدو أنه يمكن إعطاء بعض الاستثناءات للمشغلين الذين لا تتوفر لهم تغطية تجارية. وتساءل أحد الوفود عما إذا كانت هذه الدول قد نظرت في الأثر المحتمل لأي إلغاء آخر لتغطية مخاطر الحرب. وتضمنت الوثيقة IP/4 (المنقحة) المقدمة من الإيانات معلومات تتعلق بالإجراءات التي اتخذتها الدول.

٦-١ وأكد أحد المراقبين على خطورة المواعيد النهائية القريبة المحددة أعلاه، وعلى أنه سيلزم اتخاذ بعض الإجراءات الحكومية المستمرة بعد شهر مارس ٢٠٠٢، بالنظر إلى أن سوق التأمين لن تعود في المستقبل القريب إلى المستويات التي كانت سائدة قبل ١١ سبتمبر ٢٠٠١. وأكد هذا مراقب آخر وجه الانتباه إلى أن عمليات تجديد معاهدات إعادة التأمين في يناير ٢٠٠٢ لم تؤد إلى أي زيادة في التغطية المتاحة بما يتجاوز الحد البالغ ٥٠ مليوناً من دولارات الولايات المتحدة. وأضاف أن هذا الحد قد ترسخ في واقع الحال في معاهدات إعادة التأمين. وفي هذا الصدد أكد وفد، وأيده في ذلك وفود أخرى، أن صناعة الطيران في الدول النامية تركت دون دعم حكومي أو بدعم حكومي متناثر. وفي هذا الشأن، أكد الرئيس أنه ينبغي للمجتمع الدولي أن يضع مقترحا عمليا فيما يتعلق بالأجل المتوسط يكفل استمرارية الخدمات ويمكن أن يحظى بالدعم والمشاركة اللازمين إذا لم تعد السوق التجارية إلى ما كانت عليه.

## البند ٢ من جدول الأعمال : الآليات المتاحة أمام الحكومات وصناعة الطيران

١-٢ دعيت المجموعة إلى إيداء التعليقات على الورقة WP/2 وعلى المخطط المقترح الوارد بها والمقدم من لجنة سماسرة السوق بلندن لسماسرة السوق بالافتتران مع المجلس الدولي للمطارات، واتحاد النقل الجوي الدولي (الاياتا)، والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات الصناعات الجوية الفضائية. وقد أعدت هذه الورقة استجابة لإجراء اتفق عليه في الاجتماع الأول للمجموعة.

٢-٢ وأيد ثلاثة مراقبين تأييدا تاما المخطط الوارد في الورقة WP/2 ، وأعربوا عن رأي مفاده أنه يمثل حلا بسيطا شاملا يعود بالفائدة على كل من صناعة الطيران والحكومات على حد سواء. وأعرب وفدان أيضا عن تأييدهما من حيث المبدأ. وأصر وفد آخر على ضرورة تهيئة الظروف التي يمكن في ظلها أن يعود السوق الخاص من جديد في نهاية المطاف وأن ينهض بهذا النوع من التغطية .

٣-٢ وتساءل وفدان عما إذا كان الاقتراح يأخذ في الاعتبار على نحو كاف افتراض الاعتماد قدر الإمكان على آليات التأمين التقليدية. وفي هذا الصدد، أوضح مقدم الورقة WP/2 إن المخطط يستند إلى المبدأ التوجيهي القائم على التراكم السريع للأموال عن طريق جمع الأقساط حتى يتسنى إنشاء صندوق مشترك يمكن أن يفي بأي من المطالبات بأسرع ما يمكن. وأضاف أن من شأن هذا أن يقلل الحاجة إلى أي مدفوعات من الحكومات المشاركة.

٤-٢ وأعرب أحد الوفود عن قلقه لأنه لا يوجد حاليا وسيلة موحدة لجمع رسم إضافي لمقابلة تكلفة التأمين ضد مخاطر الحرب وما شابهها، نظرا لأن بعض الناقلين يجمعون الأموال كضريبة منفصلة في حين يدخل آخرون الرسم الإضافي كجزء من ثمن تذكرة السفر. وأوضح في هذا الشأن أن الرسم الإضافي المنصوص عليه في المخطط يمثل المبلغ الذي سيطلب إلى الناقل الجوي في واقع الحال أن يدفعه كقسط وأن مسألة كيفية تنفيذ جمع هذا الرسم ما زالت قرارا من شأن الناقل الجوي أن يتخذه.

٥-٢ وفي المناقشة التي تلت ذلك بشأن المخطط الوارد في الورقة WP/2 تساءل عدد من الوفود حول ما إذا كان من المناسب إرساء رسوم الأقساط على أساس كل راكب من فئات الركاب فقط. وأعرب عن رأي مفاده أنه يمكن فرض رسم على البضائع المنقولة أيضا. وذكر عدد من الوفود أنهم يفضلون أن تدفع كل الأطراف التي يشملها التأمين (بما في ذلك المطارات ومقدمو الخدمات) أقساطا بدلا من رسوم إدارية اسمية. وأوضح مقدم الورقة WP/2 أنه يبدو أن الرسم المفروض على كل راكب من فئات الركاب هو أبسط أساس عملي لذلك. وأضاف الرئيس أنه يمكن النظر في مقترحات إضافية، شرط أن تسمح هذه المقترحات بالمثل بالتراكم الضروري لأموال تصل إلى قرابة ٨٥٠ مليوناً من دولارات الولايات المتحدة، وهي المبلغ المستهدف جمعه في السنة الأولى على أساس ٧١ بلايين راكب في السنة، بواقع ٥٠ سنتا لكل راكب من فئات الركاب.

٦-٢ ومتابعة لمسألة فرض رسم على كل راكب، أعرب عدد من الوفود عن رأي مؤداه أن هذا سيؤثر سلبا على الناقلين الجويين منخفضي التكلفة ومشغلي الطائرات المستأجرة. واقترح وفد، بدلا من ذلك، النظر في

فرض رسم على أساس الفئات المختلفة للطائرات. وكان من رأي وفد آخر أن تؤخذ في الاعتبار مستويات المخاطر المتباينة فيما بين الدول الأعضاء في الإيكافو وأنه يمكن الحصول على قدر من التوجيه في هذا الشأن من المعلومات الواردة في المرفق زاي من ورقة العمل. وفي هذا الشأن، أعرب أحد المراقبين عن رأي مفاده أنه قد يكون من الأكثر صعوبة وضع نظام تفاضلي لفرض الرسوم نظرا لعدم توفر البيانات الكافية فيما يتعلق بتاريخ المطالبات لغير شركات الطيران. وفيما يتصل باقتراح تسعير المخاطر على أساس إقليمي، ذكر وفدان أن تاريخ المطالبات البالغ ٢٥ سنة يشير إلى وقوع حوادث في كل بقاع العالم. وسلم مراقبان بأنه يلزم إجراء عدد من التنقيحات على وسيلة فرض الرسوم وأكدوا في الوقت نفسه على ضرورة التوصل إلى حل بسيط يسمح بالتنفيذ السريع للمخطط، وأعربا عن رأي مفاده أن مجلس شركة إعادة التأمين يمكنه أن ينظر بمزيد من التفاصيل في بعض الشواغل المذكورة أعلاه، ربما بعد بعض الأعمال التحضيرية التي يمكن أن تضطلع بها لجنة توجيهية تابعة للمجموعة، حيث يمكن النظر بمزيد من التفصيل في وضع الأسس المناسبة لتمديد رسوم الأقساط على كل الأطراف التي يشملها التأمين.

٢-٧ وفي المناقشة التي دارت في هذا الشأن، أثارت وفود عديدة مسألة وضع حد أعلى إجمالي للمسئولية في إطار المخطط، نظرا لأن أي موافقة حكومية أو موافقة تتعلق بالميزانية تتطلب فهما واضحا للمستوى الفعلي للمخاطرة التأمينية التي تتعرض لها الدول. وفي هذا الشأن ذكر مقدم الورقة WP/2 أن العنصر المتوخى لتعديل الأقساط بموجب المخطط، بالاقتران مع الفاصل الزمني الطويل بين أي مطالبة ودفع التسويات والمخاطر المخففة على الدول ستفرض كلها في واقع الحال حداً أعلى. وفي هذا الصدد تساءل وفدان عما إذا كان المخطط سيحظى بقدر أكبر من القبول لو أنه نص على إمكانية أن تتسحب الدول من المشاركة، إما على أساس انقضاء فترة زمنية معينة أو إذا تم الوصول إلى مستوى معين من الالتزام المالي. وأيد هذه الفكرة أيضا من حيث المبدأ وفد آخر قال إن من رأيه أن المخطط المقترح يمثل تغييراً كبيراً عن الممارسة الحالية. وفي هذا الإطار، أشار مراقب إلى أن المخطط المقترح ينظر إليه على أنه حل مؤقت فقط إلى حين اعتماد إطار قانوني دولي جديد بشأن المسؤولية تجاه الأطراف الثالثة عن مخاطر الحرب، وإلى أن أي مخاطرة تأمينية حكومية في إطار المخطط لن توجد إلا على امتداد فترة زمنية محدودة.

٢-٨ وردا على عدد من التساؤلات بشأن بعض الطرائق الواردة ذكرها في المخطط، أعرب مراقبان عن رأي مؤداه أنه يحسن أن تترك مسائل مثل سداد المساهمات للحكومات المشاركة بعد خسارة معينة للمجلس المشار إليه في الفقرة ٥ من المرفق باء للورقة WP/2 لكي ينظر فيها، لأن هذه العناصر لا يجري التصدي لها إلا عندما وحيثما تقع خسارة فعلية معينة. ومع ذلك فإن النية تتجه إلى أن المساهمات المقدمة من الحكومات المشاركة ستكون كملاذ أخير لأن الشركة ستسعى إلى الحصول على تمويل خاص إذا كانت الأقساط المتركمة والمعدلة بالإضافة إلى الدخل من الاستثمارات غير كافية.

٢-٩ وفيما يتصل بتكوين المجلس، أشار عدد من الوفود والمراقبين إلى الحاجة إلى وجود نطاق تمثلي واسع وإلى ضرورة التصرف بما يحقق مصلحة الجميع، ولا سيما الحكومات. وأشار وفد آخر إلى أن المجلس يتطلب خبرة اقتصادية سديدة وإشرافا كافيا. وأشار أحد الوفود إلى الجوانب التنفيذية للمخطط فقال إنه يرى أن من

الضروري لكفالة موثوقية النظام أن تشارك الإيكاو عن كثب في إنشائه. وذكر الأمين أيضا أن الإيكاو يمكن أن تطلع بدور نشط في هذا الإطار، بما في ذلك على صعيد المجلس المشار إليه آنفا. وأوضح الرئيس كذلك أن الإيكاو لن تدخل في أي اتفاق مباشر مع شركة التأمين ولكنها ستتصرف على نحو يكفل حماية مصالح الدول المشاركة على صعيد المجلس.

١٠-٢ وواصلت المجموعة بعد ذلك مناقشتها فيما يتعلق ببعض طرائق المخطط المقترح الوارد في الورقة WP/2.

١١-٢ وتساءل وفد عن المبرر وراء إعادة المتوخاة لرأس المال والدخل المتبقي في الصندوق عند انتهاء أعمال الشركة إلى كل من الشركات والحكومات على قدم المساواة، نظرا لأن الدول وحدها هي التي ستكون مطالبة بتوفير إعادة التأمين في ظل المخطط. وأوضح أحد المراقبين أن شركات الطيران لن يكون بوسعها أن تحيل كامل القسط المستحق الدفع بموجب المخطط إلى المستهلكين النهائيين نظرا لمبيعات التذاكر المسبقة والعمولات التي تدفع على بيع التذاكر. وبالنظر إلى أن شركات الطيران سيتعين عليها أن تدفع جزءاً من الأقساط من أموالها الخاصة فإن إعادة جزء متكافئ من رأس المال والدخل المتبقيين إلى شركات الطيران يكون أمراً معقولاً. وبعد إجراء المزيد من المناقشة، أشار الرئيس إلى أن هذه المسألة فضلا عن طرائق أخرى تدخل في الاقتراح تتطلب مزيداً من النظر. وطرح وفدان تساؤلات بشأن القسط البالغ ٥٠ سنتاً المتوخى في إطار النظام؛ وقال واحد من هذين الوفدين أن هذا المبلغ منخفض نسبياً، بينما تساءل الوفد الآخر عما إذا كان هذا المبلغ سيؤدي إلى تثبيط أسواق التأمين التجارية. وذكر أحد المراقبين المجموعة أن هذا القسط ليس مفروضاً على أساس أكتواري، ومن ثم فإنه يتطلب تقييماً في ضوء الأحداث اللاحقة على النحو الوارد في المخطط.

١٢-٢ وتيسيراً لقيام المجموعة بمزيد من الأعمال، وفي ضوء الآراء المعرب عنها، استعرضت المجموعة العناصر الأساسية في المخطط المقترح، وتم فيما جرى من مناقشات تحديد عدد من مجالات الاهتمام الرئيسية. وكان الجانب الأول يتعلق بالمستوى المطلوب لمشاركة الدول من أجل بدء عملية الاكتتاب. ولتعزيز مقبولية المخطط، رأت المجموعة أن من الضروري تعيين حد أعلى إجمالي للمسؤولية. وتعلقت نقطة ثالثة باستراتيجية الانتهاء، ورأت المجموعة أن من الضروري أن يتم على نحو تدريجي تيسير ظهور أسواق التأمين التجارية من جديد، ربما عن طريق إحداث زيادة تدريجية في التغطية الأولية في أثناء فترة وجود المخطط. وأيد عدد من الوفود الاشتراك المبكر للشركات التجارية لإعادة التأمين كسبيل لتعزيز اشتراك الشركات التجارية للتأمين وخفض المخاطر على الدول. ورأت المجموعة أن من الضروري أيضا إعادة دراسة الأساس الذي تفرض عليه الأقساط، وكذلك المستوى المطلوب للرسملة تحت مختلف السيناريوهات الواردة في الفقرة ٣ من المرفق باء للورقة WP/2.

١٣-٢ وأكد وفد بعد ذلك أنه رغم تأييده من حيث المبدأ للفكرة العامة للمخطط كما هو مقترح في الورقة WP/2 فإنه ما زال يتعين إعادة دراسة عدد من المسائل الهامة. وأضاف أن أي قرار نهائي بشأن المشاركة في أي مخطط يتعين أن يتخذ على الصعيد الحكومي، مع إجراء تقييم لاحتمالات ذلك على كل من المنتفعين من ناحية ودافعي الضرائب من ناحية أخرى.

١٤-٢ وبشأن مسألة القسط، ذكر أحد الوفود أنه سيوافق من حيث المبدأ، توخياً للبساطة، على أن عملية الجمع من الركاب ستقوم بها شركات الطيران، شرط أن تضاف تكاليف عملية الجمع إلى هذه الرسوم فتصل إلى ٥٠ سنتاً على النحو المتوخى حتى الآن. وعلاوة على ذلك، أوضح الرئيس، وأيده في ذلك أحد المراقبين، أن هذه الرسوم ستدفعها لمخطط التأمين شركات الطيران التي ستكون لها المرونة فيما يتعلق بوسيلة الجمع والمبلغ الذي سيجمع. واقترح أحد الوفود أن يكون مبلغ الخمسين سنتاً الذي سيفرض كقسط على كل راكب مبلغاً أدنى يحتمل أن يزيد لا أن يقل من أجل السماح بإعادة بناء الصندوق إذا ما وقعت أي خسارة رئيسية، دون الحاجة إلى التماس دعم حكومي. وأيد وفد آخر هذا الموقف الذي من شأنه أن يكفل أن المخطط لن يضر بالمنافسة في السوق. وذكر أحد المراقبين، وأيده في ذلك مراقب آخر، أنه على الرغم من أن نقطة الزيادة على التغطية الأولية من السوق يحتمل أن تقف عند حد خمسين مليوناً من دولارات الولايات المتحدة في المستقبل المرئي وأن هذا الحد لأغراض المخطط قد يزداد إلى ١٠٠ مليون من دولارات الولايات المتحدة في يناير ٢٠٠٤ وإلى ١٥٠ مليوناً من دولارات الولايات المتحدة في ٢٠٠٦، بل أنه قد يصل إلى أرقام أعلى.

١٥-٢ ثم أُلتمس أحد الوفود مزيداً من الإيضاحات بشأن الالتزام المالي المتوقع من الدول المشاركة، ولا سيما فيما يتعلق برسمة المخطط. وذكر أحد المراقبين على وجه التخصيص أنه على الرغم من أن الضمانات الحكومية ستساعد بالتأكيد في اجتذاب راس المال من المصارف فإنه لن يطلب إلى الحكومات توفير أي تدفق نقدي لرسملة المخطط، وأنه ستكون هناك سبل شتى تشارك فيها صناعة الطيران فقط (عن طريق المنظمات التي تمثلها) لدراسة مسائل التمويل والترتيب لها.

١٦-٢ وأعرب أحد الوفود عن شغل يتعلق بالمصطلحات المستخدمة في وصف شركة التأمين وعلى وجه التخصيص فيما يتعلق بكلمة "إرهاب"، وأشار إلى أن المصطلح المستخدم عادة في الإيكاو وفي المعاهدات المعتمدة تحت إشرافها يشير إلى "أعمال التدخل غير المشروع". وأعرب أحد المراقبين عن تقديره للتعليق من زاوية المعاهدات ولكنه أوضح أن الهدف الرئيسي من المخطط هو إعادة كتابة الاستبعادات من الفقرة 48 AVN فيما يتعلق بالفقرة 52 AVN وأن عملية إعادة هذه تتطلب أن تبين التغطية أن بعض وثائق التأمين مستبعدة لتجنب أي فجوة في التغطية.

١٧-٢ وبشأن مسألة صياغة وثائق التأمين، ذكر عدد من الوفود أنه على حين أن الفقرة AVN52 تتضمن أيضاً إعادة كتابة التغطية للإضرابات وغيرها من المخاطر فإن المخطط لن يحظى بالقبول لو أن نطاق التغطية المعروضة تجاوز أخطار الحرب وغيرها من الأخطار ذات الصلة. وقال أحد المراقبين أن هذه ملاحظة جد معقولة وذكر أنه يجري الآن القيام ببعض أعمال الصياغة في صناعة التأمين على الطيران لاستعراض الصياغة الحالية لهذه النقطة ولكنه ليس بوسعها أن يتنبأ بالموعود الذي ستنتهي فيه هذه العملية الرئيسية. وقال مراقب آخر أنه يوافق على أن أية إعادة صياغة لوثائق التأمين ستكون جزءاً من أي حل طويل الأجل، ولكنه أصر فيما يتعلق بالحل على الأجل المتوسط على إعادة كامل الاستبعاد تحت الفقرة AVN52C عن طريق المخطط، لتجنب أي فجوة في التغطية يمكن أن تؤدي إلى توقف الخدمات في ضوء المتطلبات التنظيمية الوطنية. ووافقت المجموعة على أنه ينبغي لصناعة التأمين، كإجراء مستقل متوسط الأجل، أن تسعى إلى فصل



المخاطر التي تغطيها الفقرة AVN52 ووضعها في أحكام منفصلة بأسرع ما يمكن . فهذه المخاطر لا يبدو أن من العسير أو المستحيل على السوق تسعيرها، بالمقارنة بالصعوبات الكامنة في تقييم وتسعير المخاطر المرتبطة بالحرب وغيرها من المخاطر التي تغطيها بقية الفقرات. وستساعد عملية إعادة هذه الشركات على الوفاء بالعديد من المتطلبات التأمينية الإلزامية في إطار الاتفاقات التجارية.

٢-١٨ وأكدت المجموعة أن شركات الطيران، بمن في ذلك المشغلون غير المنتظمين والمشغلون العامون والإقليميون، فضلا عن الصانعين والممولين والمؤجرين والمطارات وغيرها من مقدمي الخدمات التابعين لأي من الدول، ستتاح لها التغطية التأمينية ضد مخاطر الحرب في إطار المخطط بما يتجاوز التغطية الأولية البالغة خمسين مليوناً من دولارات الولايات المتحدة إذا انضمت هذه الدولة إلى المخطط. وبشأن إمكانية توفر التغطية من السوق لفئات معينة من الأطراف التي يحتمل أن يشملها التأمين، أشير إلى أن الإشعار بالإلغاء الذي مدته ٧ أيام سيظل باقياً بالتأكيد في هذه الحالات، وأن من المحتمل أن يتم اللجوء إليه بسرعة أكبر مما كان عليه الحال في المناسبة السابقة، في الوقت الذي سيتيح فيه المخطط شروطاً أفضل في هذا الصدد عن طريق الإشعار المقترح الذي تبلغ مدته ٩٠ يوماً. وأضيف أنه إذا لم تكن لدى بعض الأطراف المحتملة المؤمن عليها تغطية تأمينية أولية تبلغ ٥٠ مليوناً من دولارات الولايات المتحدة فإنه يمكن التوصل بسهولة لحلول تقنية لتلبية مطالبهم، وأن هذه ستكون مسألة تنفيذ. وتساءل أحد الوفود عما إذا كان إدراج بعض الأطراف مثل مقدمي الخدمات سيؤدي إلى تراكم المطالبات المتعلقة بنفس الحادث.

٢-١٩ ثم عرض وفد البرازيل الورقة WP/5 وأيدها وفد آخر. وأعرب أحد المراقبين عن موافقته على أن مسألة الحد الأعلى كما هي واردة في الورقة ستكون نقطة حاسمة الأهمية في أي اتفاق بشأن المخطط. وأكد من تولى عرض الورقة WP/2 أيضاً أن عنصر البضائع أو حالة الطيران العام يمكن أن يؤخذ في الاعتبار بطريقة أو أخرى في حساب أساس الأقساط، على الرغم من أنه لا يمكن أن يتسم أي نظام بسيط بالإنصاف التام .

٢-٢٠ وعلق أحد الوفود على اقتراح سابق بمراعاة تقييم الأخطار على أساس جغرافي في إطار تحديد الأقساط وأصر على أن مثل هذا التقييم سيكون بالغ الصعوبة، واتفقت المجموعة بوجه عام على عدم الاحتفاظ بهذا الخيار لأن القصد هو ضمان استمرارية النقل الجوي المدني الذي هو صناعة عالمية، وعليه فإن المخطط يجب أن يستند إلى مبدأ التضامن.

٢-٢١ ولخص أحد المراقبين النقاط الرئيسية قيد النظر في ضوء المناقشات السابقة، وهي نقطة الدخول أو المستوى الأدنى لمشاركة الدول الذي يمكن أن يكون عند حد ٥٠ و ٥٥% من الأنصبة المقررة في الإيكاو، ومستوى الحد الأعلى للدعم المقدم من الدول للمطالبات الذي يمكن أن يكون ١٥ بليوناً من دولارات الولايات المتحدة على أساس المشاركة بنسبة ١٠٠%. وكان هناك توافق واضح في الآراء على وجوب أن ينص المخطط على هذا الحد الأعلى الإجمالي.

٢-٢٢ وفي معرض النظر في الحلول طويلة الأجل، انتقلت المجموعة إلى الورقة WP/3 التي عرضتها ألمانيا، والورقة WP/4 التي عرضها الإياتا ومجلس اتحادات الصناعات الجوية الفضائية، والورقة WP/6 التي

عرضتها فنلندا وألمانيا والإيالات ومجلس اتحادات الصناعات الجوية الفضائية، والوثيقة IP/3 التي عرضتها فنلندا. وأيد عدد من الوفود والمراقبين الفكرة القائلة بأنه سيكون من الضروري إبرام اتفاقية جديدة تعالج مسألة المسؤولية تجاه الأطراف الثالثة عن أخطار الحرب. وأعرب عدد من الوفود عن رأي مؤداه أنه ينبغي لأي اتفاقية جديدة أن تضع نظاما عاما لا أن تغطي فقط المسؤولية تجاه الأطراف الثالثة عن مخاطر الحرب. وأبرز عدد من الوفود وجوب عدم استبعاد آليات أخرى مثل القانون المحلي النموذجي. وأكد أحد المراقبين من ناحية أخرى الرأي القائل بأن المسؤولية تجاه الأطراف الثالثة عن مخاطر الحرب تختلف مفاهيميا عن الأنواع الأخرى من المسؤولية، لأن شركات الطيران نفسها لا يمكنها أن تتجنب هذه المخاطر بجهودها الذاتية. وذكر هذا المراقب، مع ذلك، أن الورقة WP/6 توفر أساسا جيدا للتوصل إلى حل في هذا الشأن.

### البند ٣ من جدول الأعمال: وضع توصيات لينظر فيها مجلس الإيكاو

٣-١ درست المجموعة، فيما يتعلق بالأجل المتوسط، الورقة WP/7 التي قدمها الرئيس ونائب الرئيس والأمانة. وأوضح الرئيس أن الورقة WP/7 ليست هي التقرير في حد ذاته، وأن أي توصيات نهائية ستوضع على النحو الواجب في شكل مناسب لعرضها على مجلس الإيكاو. وذكر الرئيس أيضا، في أثناء المداولات، أن المجموعة تضع توصياتها بروح من التضامن الدولي، ولكن مقترحات المجموعة لن تكون ملزمة لفرادى الوفود.

٣-٢ وذكر أحد الوفود، في بداية المناقشة، أن حكومته لا تحبذ التدخلات في سوق التأمين، وأنه يلزم إجراء المزيد من المناقشة للبت في الانضمام إلى المخطط من عدمه. وكان من رأي هذا الوفد بصفة خاصة أنه ينبغي إجراء مزيد من الدراسة لما إذا كانت هذه الآلية ستؤدي إلى تعزيز انتعاش سوق التأمين، مما يؤدي إلى سحب التدخل الحكومي. وأيد وفد آخر موقف هذا الوفد.

٣-٣ وطلب أحد الوفود الإعراب على وجه التخصيص عن المبدأ الذي يقضي بأن تفي الشركة المتوخاه عادة بأي مطالبات عن طريق الأموال التي تجمع من الأقساط، مع عدم مطالبة الحكومات المشاركة بالمساهمة إلا إذا كانت هذه الأموال غير كافية. وتمت الموافقة على ذلك مع ملاحظة تعليق أحد المراقبين القائل بأن هذا التراكم للأموال من الأقساط، دون اللجوء إلى دعم من الدول، يمثل منظورا واقعيا، في ضوء الفترة الزمنية التي تنقضي عادة بين ما يقع من أحداث ودفع المطالبات.

٣-٤ وأوضح أحد المراقبين، فيما يتعلق بالفقرة ١-١ من الورقة WP/7، أنه ينبغي ذكر حد للتغطية الممتدة وهو بليونان من دولارات الولايات المتحدة. واتفق أيضا، توخيا للشفافية، على إكمال مصطلح "لا يمكن إلغاؤه" بحاشية تبيّن تفصيلاً الشروط التي يمكن مع ذلك في ظلها اللجوء إلى الإلغاء (الإشارة إلى إشعار مدته ٩٠ يوما). وفيما يتعلق بطابع الشركة، طب مراقبان أن يذكر على وجه التخصيص أنها كيان لا يستهدف الربح، وأيدت المجموعة هذا الرأي.

٣-٥ وسعياً لتحقيق هذا الطابع للمخطط، أعرب أحد الوفود وواحد من المراقبين عن رأي مفاده أن شركة التأمين يجب أن تغطي على نحو قصري الميدان غير المتوفر تجارياً. وكان من رأيهما، حتى في حالة الزيادة على ٥٠ مليوناً من دولارات الولايات المتحدة، أن توفر الأسواق التجارية وحدها هذه التغطية إذا أمكن لشركات الطيران المعنية أن تحصل على وثائق تأمين كافية منها. وأدلى أحد الوفود في هذا الشأن بملاحظة مؤداها أن من الضروري أيضا تشجيع شركات الطيران على اللجوء إلى الأسواق التجارية قدر الإمكان، وذلك عن طريق أمور منها الأقساط المخفضة لشركات الطيران التي تشتري وثائق تأمين متداخلة من الأسواق التجارية. وأوضح أحد المراقبين في هذا الشأن أن رأي وفده يرد على النحو الواجب في الفقرة ٥-٦ من المرفق ألف للورقة WP/2.

٦-٣ وطلب أحد المراقبين، فيما يتعلق بالفقرة ١-٢ من الورقة WP/7 ، أن يدخل "الطيران لأغراض تجارية" على وجه التخصيص تحت "الطيران العام" لتوضيح هذا النمط المتكرر من التشغيل في صناعة الطيران. ووافقت المجموعة على ذلك

٧-٣ وفيما يتصل بالفقرة ١-٣ من الورقة WP/7، ناقشت المجموعة معنى عبارة "المشاركين في صناعة الطيران". وأوضح أن هذا يشير في واقع الحال إلى المنظمات الممثلة لصناعة الطيران، وأن من المقصود ألا تشارك الحكومات في توفير رأس المال اللازم في البداية. وقال وفدان أن من رأيهما أنه ينبغي أن تستبعد الحكومات على وجه التخصيص من الأطراف المشاركة في رسملة المخطط. ووافقت المجموعة على ذلك.

٨-٣ وفيما يتصل بالمدن الثلاث المشار إليها على أنها يمكن أن تكون موقعا لمقر الشركة، ذكر أحد المراقبين أنها جميعا مراكز معروفة للتأمين. وأضاف أن نيويورك اختيرت لأسباب رمزية لا داعي لذكرها، وأن لندن هي المركز التاريخي لأسواق التأمين، في حين أن برمودا ينظر إليها على أنها واحد من أفضل الأماكن لتكوين رأس المال اللازم للتأمين. ومضى قائلا أن أي مكان يمكن أن يعتبر مناسباً إذا اتضح أنه عملي فيما يتعلق بالضرائب. وطلب أن يدرج هذا التعليق في التوصية.

٩-٣ وفيما يتصل بالفقرة ٢-١ من الورقة WP/7، اقترح أحد الوفود إرفاق جدول يبين شروط المشاركة الدنيا من جانب الدول. ونوقشت أيضا مسألة مستوى عملية الدخول، وتم في النهاية تأييد مبدأ الأغلبية البسيطة (٥١%).

١٠-٣ وفيما يتعلق بالفقرة ٣-١ من الورقة WP/7 ، أعرب ثلاثة وفود عن رأي مفاده أنه سيكون من الصعب توخي ابرام عقد مباشر بين الحكومات وشركات التأمين، وأن من المستصوب أن تقدم الإيكوا مساعيها الحميدة لتيسير وضع اتفاقات بشأن مشاركة الدول في المخطط.

١١-٣ وفيما يتصل بالفقرة ٣-٢ من الورقة WP/7 ، تم التأكيد على أن المجموع الأقصى لمسؤولية كل دولة مشاركة سيصل إلى مبلغ ١٥ بليوناً من دولارات الولايات المتحدة على أساس المشاركة بنسبة ١٠٠% من جانب الدول، وأن هذا الرقم سيقبل بالتناسب مع مستوى المشاركة (فالمشاركة بنسبة ٦٦% على سبيل المثال ستؤدي إلى حد أعلى يصل في مجموعه إلى ١٠ بلايين من دولارات الولايات المتحدة). واتفق على وجوب تضمين بعض الأمثلة في التقرير، تيسيراً للفهم لهذه المسألة.

١٢-٣ وفيما يتصل بالفقرة ٣-٣ من الورقة WP/7 ، أكد أحد الوفود الرأي القائل أن من المحتمل ألا يتعين على الحكومات أن تنفق أموالها الآتية من الميزانية في أغراض هذا الدعم، ويرجع ذلك جزئياً إلى الفارق الزمني بين تاريخ وقوع الحوادث والدفع الفعلي للدعم المطلوب. وأكمل الرئيس هذا الرأي بذكر أنه إذا تعين على الحكومات مع ذلك أن تقدم أي مدفوعات فإن إصدار السندات قد يكون أحد الخيارات المتاحة لبعض الحكومات التي توجد لديها قيود قانونية على الميزانية. واتفق على أنه ينبغي فيما يتعلق بالمبالغ التي يتعين دفعها

بصفة إضافية أن تقتض هذه المبالغ أولاً بأسعار متدنية من الأسواق التجارية، تدعمها ضمانات من الحكومات المشاركة عند اللزوم، بدلاً من طلبها من الحكومات.

٣-١٣ وفيما يتصل بالفقرة ٤-١، أوضحت المجموعة أن الأقساط ستجمع من كل طرف يشمل التأمين.

٣-١٤ وفيما يتصل بالفقرة ٤-٣ من الورقة WP/7 التي تورد قائمة بالخيارات المتعلقة بتعيين الأقساط، أقرح أحد الوفود توخياً للدقة التقنية أن يكون المعدل الموحد لكل طن كيلو متري مؤدى الركاب والبضائع لكفالة المعاملة المنصفة لطائرات البضائع. واتفق كذلك على الإشارة فقط إلى فئات الركاب، دون ذكر جمع الرسوم من جانب شركات الطيران، لأن من المحتمل أن تتوخى خيارات أخرى. وطلب مراقبان أيضاً أن يستبعد من المعدل الموحد للأقساط الممولون والصانعون. وأشار أحد المراقبين أيضاً إلى أن الفقرتين ٤-٢ و ٤-٣ من الورقة WP/7 تحتاجان إلى مزيد من الدراسة، نظراً لأن البيانات اللازمة للتحليل التفصيلي المطلوب لوضع أرقام في هاتين الفقرتين غير متوفرة في هذه المرحلة. وأشار بصفة خاصة إلى أن الأساس اللازم لتحديد الأقساط للمطارات ومقدمي الخدمات يتطلب بعض التحليل. واتفق على أنه يلزم إجراء المزيد من النظر في هاتين الفقرتين لوضع صيغة نهائية لهما، لأنه ينبغي النظر على النحو الواجب في مسائل مثل الأنصاف وتقييم المخاطر، والإعانات.

٣-١٥ وفيما يتعلق بالفقرة ٥ من الورقة WP/7، أوضح أحد المراقبين أنه لم تتم بعد معالجة الصلة بين الشركة والدول معالجة تامة. وأعرب عن رأي أيده فيه وقد أقر مؤداً أنه يلزم أن تكون هناك مراقبة قوية من جانب الحكومات على إدارة الشركة من ناحيتي الميزانية والخزانة. وذكر الرئيس في هذا الصدد أن مسألة اشتراك الدول في المجلس ينبغي حسمها عن طريق دستور الشركة أو أي أشكال أخرى.

٣-١٦ وفيما يتصل بالفقرة ٥-٥ من الورقة WP/7، أعرب وفد عن رأي أيده فيه وقد أقر مفاده أن مصطلح "على قدم المساواة" في إطار إعادة توزيع الأموال بين الحكومات وصناعة الطيران مصطلح غير ملائم. واتفق على حذف عبارة "على قدم المساواة" نظراً لأن مسألة الإنصاف لا تنطبق بالضرورة في هذا الشأن.

٣-١٧ وفيما يتصل بالفقرة ٥-٦ من الورقة WP/7، طلب أحد الوفود التأكيد على مبدأ وجوب زيادة التغطية من السوق وتقليص الاعتماد على الحكومات.

٣-١٨ وفيما يتعلق بالأجل الطويل، وافقت المجموعة على التوصية التالية المعدلة على أساس الورقة WP/6:

"نظرت المجموعة الخاصة في مسألة احتمال إصلاح قواعد المسؤولية تجاه الأطراف الثالثة، مع مراعاة الأضرار الناجمة عن أعمال الحرب والأخطار ذات الصلة أو التدخل المماثل غير المشروع ومسألة إمكانية وضع قيود على المسؤولية. ويوصى، على أساس هذا النظر، أن يحيل مجلس الإيكاو هذا الموضوع، بأسرع ما يمكن، إلى هيئة مختصة للنظر فيه على سبيل الأولوية العالية المعجلة مع هذه الاختصاصات؛"

"وينبغي بأسرع ما يمكن إعداد مشروع جديد لاتفاقية دولية بشأن المسؤولية تجاه الأطراف الثالثة وربما آليات أخرى ذات صلة، مع مراعاة النقاط التالية وتحقيق التوازن فيما بينها بطريقة منصفة: أ) الحالة الاقتصادية لصناعة الطيران في ضوء أحداث ١١ سبتمبر ٢٠٠١؛ ب) وضع حدود لمسئولية صناعة الطيران عن الأضرار الناشئة عن الحرب وعن الأخطار ذات الصلة أو التدخل المماثل غير المشروع؛ ج) حماية الضحايا."

والأطراف المهمة مدعوة، تعجيلا للأعمال، إلى تقديم المواد الأساسية ذات الصلة إلى تلك الهيئة بأسرع ما يمكن."

#### البند ٤ من جدول الأعمال : ما يستجد من أعمال

١-٤ خول الرئيس سلطة اعتماد تقرير الاجتماع الثاني للمجموعة، بما في ذلك أي استكمال أو إيضاح للتوصية المتعلقة بالأجل المتوسط.

٢-٤ وفيما يتعلق بعملية إعداد تقرير الاجتماع الثاني للمجموعة الخاصة، تم التأكيد على أن التقرير سيتضمن توصيات المجموعة، فيما يتعلق بالأجل الطويل من ناحية والأجل المتوسط من ناحية أخرى. أما فيما يتعلق بالمقترح الخاص بالأجل المتوسط، فقد اتفق على أن يقوم الرئيس بالاشتراك مع نائب الرئيس والأمانة واللجنة اللندنية لسماسرة السوق ورئيس المجموعة بتنسيق استعراض واستكمال الورقة WP/7 والمرفقات ذات الصلة بالورقة WP/2 كيما تبين على النحو الواجب المناقشات المتعلقة بالبند ٣ من جدول الأعمال في إطار ملحق شامل للتقرير (انظر المرفق ١).

٣-٤ واتفق أيضا على أن الوقت عنصر أساسي لتنفيذ أي حل على الأجل المتوسط. وأوضح الرئيس فيما يتعلق بالخطوة التالية أن نتيجة الاجتماع الثاني للمجموعة الخاصة ستقدم إلى المؤتمر الوزاري رفيع المستوى المعني بأمن الطيران (مونتريال، ١٩-٢٠ فبراير ٢٠٠٢) في شكل ورقة معلومات تتضمن ملخصا تنفيذيا. وسيقوم المجلس بعد ذلك في النصف الأول من شهر مارس ٢٠٠٢ في أثناء دورته ١٦٥ بالنظر في تقرير المجموعة، بما في ذلك توصياتها، من خلال ورقة عمل تعدها الأمانة. وأكد مدير إدارة الشؤون القانونية أن الإجراءات اللاحقة، مثل إمكانية تنسيق الأمانة لتنفيذ أي مخطط، تتوقف بوضوح على قرار المجلس في هذا الصدد. ويمكن أن ينطبق ذلك على الاجتماعات الأخرى للمجموعة.

٤-٤ وأعربت المجموعة عن شكرها للجنة اللندنية لسماسرة السوق لما بذلته من جهد جم لإعداد المقترح الوارد في الورقة WP/2 في هذه الفترة الزمنية القصيرة.

## المرفق ١

### اقتراح

### المجموعة الخاصة المعنية بالتأمين على الطيران ضد مخاطر الحرب

### باتشاء آلية دولية للتأمين

#### ١- الكيان التأميني المقترح

١-١ سوف يتم تكوين شركة غير هادفة إلى الربح بغرض وحيد هو إعطاء تغطية تأمينية للمسؤولية تجاه الأطراف الثالث إزاء مخاطر الحرب بما يزيد عن ٥٠ مليون دولار أمريكي للمؤمن عليه وحتى ١,٥ بليون دولار أمريكي. وسيتم تعديل ذلك تلقائياً من أجل توفير التغطية الإضافية للمسؤولية تجاه الركاب إزاء مخاطر الحرب، كما يمكن أن تمتد مظلة تلك التغطية لتشمل مبلغ الخمسين مليون دولار أمريكي الأولى إذا سحبت الأسواق التجارية مثل تلك التغطية. وفي هذه الحالة الأخيرة، يكون الحد الأقصى للتغطية هو بليونان من الدولارات الأمريكية.

٢-١ وستقوم الشركة، في الأحوال العادية، بالوفاء بأية مطالبات من الأموال التي تتراكم من الأقساط وربما من آليات مالية أخرى، بينما تكون الحكومات المشاركة، وذلك فقط باعتبارها الملاذ الأخير، بمثابة الضامنين.

٣-١ وستكون التغطية التأمينية التي ستقدمها الشركة متاحة لقطاع الطيران برمته (بما في ذلك جهات التشغيل المنتظمة وغير المنتظمة، وجهات التشغيل الخاصة بالبضائع، والطيران العام بما في ذلك سفر الأعمال، والمطارات ومقدمو الخدمات) وتتضمن التغطية العمليات المحلية والدولية إضافة إلى مؤجري الأجهزة والممولين وجهات التصنيع في أية دولة تنضم إلى المخطط.

٤-١ ويعتمد مبلغ الرسملة الأولى على موقع مقر الشركة<sup>(١)</sup>. ويقدم رأس المال هذا من خلال تمويل يرتب له المشاركون في صناعة الطيران لا الدول المشاركة (ما لم ترغب هذه الدول في القيام بذلك). ويمكن أن تدعم القروض الخاصة بالرسملة الأولية، إذا تطلب الأمر ذلك، من خلال ضمانات من الدول المشاركة، إلا أنه يتعين أولاً التماس المصادر المحتملة الأخرى للتمويل.

#### ٢- البداية

١-٢ يبدأ المخطط حال موافقة عدد كاف من الدول المشاركة على المشاركة، على أن يصل إجمالي نسب اشتراكاتها في الإيكاو إلى ما لا يقل عن ٥١%. وبالنسبة للأرقام الخاصة بكل من الدول المتعاقدة لدى

(١) ذكرت نيويورك ولندن وبرمودا باعتبارها أمثلة لأماكن معروفة في صناعة التأمين، كما يذكر أي مكان آخر يتيح بيئة ضرائبية مؤاتية.



الإيكاو، أنظر القرار A33-26 الصادر عن الجمعية العمومية: أنصبة الاشتراك في الصندوق العام للسنوات ٢٠٠٢ و ٢٠٠٣ و ٢٠٠٤.

### ٣ - القسط

٣-١ تحصل الأقساط من كل طرف مؤمن عليه لإقامة صندوق مشترك يغطي المطالبات بمقتضى وثائق التأمين وبنأى ذلك الصندوق بالدول المشاركة عن الأضرار إلى تقديم إسهامات نقدية إلى الشركة في حالة رفع دعوى مطالبة.

٣-٢ ويستهدف الوصول بالمبلغ الكلي للأقساط التي يتعين تحصيلها في السنة الأولى إلى ٨٥٠ مليون دولار أمريكي (أي ما يقابل قسطا يبلغ خمسين سنتا لكل من فئات الركاب وذلك على أساس فئات الركاب الإجمالية وتبلغ ١,٧ بليون). وسيظل القسط للسنوات التالية على نفس المستوى تقريبا شريطة ألا تكون قد حدثت خسائر. ومن أجل المزيد من التفاصيل، يرجى الرجوع إلى الفقرة ٦-٣ من الضميمة ١ لهذه الوثيقة.

٣-٣ وخيارات تخصيص الموارد التي يجري بحثها هي:

- (أ) الفئة لكل راكب؛
- (ب) معدل موحد لكل رحلة مغادرة؛
- (ج) معدل موحد لكل طائرة بما يتناسب مع الوزن الأقصى عند الإقلاع؛
- (د) معدل موحد للطن الكيلو متري بما في ذلك ما يؤدي للراكب وما يؤدي للشحن؛
- (هـ) القسط القائم على معدل موحد للمطارات ومقدمي الخدمة وآخرين).

٣-٤ وبالإضافة إلى الأقساط، سوف يجري جمع رسم للوثيقة يبلغ ٢٥٠٠ دولار أمريكي من كل حامل وثيقة كما تشير الفقرة ١-٣.

٣-٥ ويجوز في حالة وقوع خسارة كبيرة ودفع مبلغ كبير، أن تقوم الشركة بتعديل الأقساط وزيادة قيمتها، بعد إصدار إشعار مدته ٣٠ يوما.

### ٤ - الدعم من الحكومات

٤-١ تعمل الدول المشاركة كجهات ضامنة أو "جهات إعادة تأمين" من خلال اتفاق قانوني مع شركة التأمين. وتقدم الإيكاو عندئذ المساعدة لتسهيل الأعداد والتجهيز للوثائق الضرورية لإنشاء المخطط والتأكد من مشاركة الدول. وتحدد معدلات اشتراكات الدول المشاركة تناسيبا، إذا تطلب الأمر ذلك، على أساس نسب التمويل للإيكاو. وتمثل الدول المشاركة، إما مباشرة أو من خلال الإيكاو، في مجلس الشركة.

٤-٢ ويوضع حد أقصى للمسؤولية القصوى لكل من الدول بمقتضى المخطط. وفي هذه المرحلة يقترح أن يكون إجمالي الحد الأقصى في حالة مشاركة جميع دول الإيكاو في المخطط هو مبلغ ١٥ بليون دولار أمريكي (بما يكفي لتغطية ١٠ مطالبات كحد أقصى)، على أن يتناسب هذا الرقم طردياً في هبوطه مع معدل مشاركة الدول المشاركة (فعلى سبيل المثال قد تؤدي مشاركة تبلغ ٦٦% إلى حد أقصى يبلغ ١٠ بلايين دولار أمريكي). ويكون الحد الأقصى لاكتشاف كل دولة هو نسبة إسهامها في الإيكاو من أصل مبلغ ١٥ بليون دولار أمريكي على أساس مشاركة تبلغ ١٠٠%.

٤-٣ ولو طلبت الشركة بعد حدوث خسارة أموالاً معجلة من الضمانات التي توفرها الدول حتى تفي بالالتزامات تجاه المطالبات، فإن الشركة سوف تقوم بسداد تلك الأموال من خلال زيادة الأقساط (انظر الوارد أدناه)، أو من خلال أي وسيلة أخرى مثل القروض ذات الفائدة المتدنية من البنوك التجارية. وسيحظى سداد الأموال المستحقة للدول بالأولوية.

#### ٥- مدة الدعم الحكومي

٥-١ يكون الالتزام الأولي لكل دولة مشاركة ثلاثة أعوام ويمكن أن تعطي الدول إشعاراً بالانسحاب مدته اثنا عشر شهراً في نهاية العام الثاني.

٥-٢ وحينما يصل مجموع الخسائر وما تدفعه الشركة مقابلها إلى الحد الأقصى (أنظر الفقرة ٤-٢)، فلاي دولة مشاركة أن تتسحب من المخطط بتقديم إشعار مدته تسعون يوماً.

٥-٣ وسيجري استعراض إلزامي للمخطط بعد بدايته بخمسة أعوام لتحديد ما إذا كان ينبغي الاستمرار فيه.

٥-٤ وإذا تغيرت شروط التأمين، يجوز للشركة أن توقف العمليات. ويمكن أن يحدث ذلك إذا اعتمدت الدول اتفاقية دولية أو آلية تحد من المسؤولية تجاه الطرف الثالث إزاء مخاطر الحرب أو إذا عاد السوق إلى إتاحة تغطية كاملة بتكلفة معقولة وإشعار للإلغاء فترته معقولة.

٥-٥ وفي حالة ما إذا توقفت الشركة عن العمل، تتشاطر الدول المشاركة وشركات الطيران المساهمة في توزيع رأس المال/ الأقساط المتراكمة (كما لوحظ في الفقرة ٤-٣، على شركة التأمين أن تدفع أولاً أية مبالغ معجلة واجبة السداد حصلت عليها من الحكومات).

٥-٦ وتكون الزيادة التدريجية كل سنتين في فائض وثيقة التأمين ليرتفع من ٥٠ مليون دولار أمريكي إلى ١٥٠ مليون دولار أمريكي للتشجيع على زيادة المشاركة للأسواق التجارية الأولية من أجل ضمان تخفيض في المشاركة الحكومية مقابل لتلك الزيادة. وإضافة إلى ذلك قد يتطلب الأمر بعد سنتين، إذا كان قد تراكم لدى الشركة احتياطات كافية من الأقساط، الاستفادة من أي غطاء لإعادة التأمين يتاح بتكلفة معقولة حسبما يقرره مجلس الشركة وممثلو الدول فيه.

**٦- التفاصيل والمسائل المتبقية**

٦-١ يرد في الضمائم ١ إلى ٦ ملحق ألف منقح للورقة SGW 1/2-WP/2 ومعلومات أخرى ذات صلة.

-----

## الضميمة ١

### ملخص التغطية التأمينية بمقتضى الآلية

#### ١- نطاق التغطية

١-١ التأمين على الطيران ضد المسؤولية إزاء مخاطر الحرب وغيرها من المخاطر على أساس مسؤوليات الإقرار بالتغطية الممتدة في مجال الطيران في الفقرتين AVN52D و AVN52F مع إعادة كتابة الفقرات (أ) و (ج) إلى (ز) من الفقرة المنطوقية AVN48B الخاصة باستبعاد أخطار الحرب والاختطاف وغيرها وذلك فقط باستثناء ما نصت عليه الفقرة ٣-٥ فيما يلي. وللاطلاع على صياغة تلك الفقرات، أنظر الضميمة ٦ من المرفق ١.

٢-١ وترد في الضميتين ٢ و ٣ من المرفق ١ وثائق التأمين النموذجية.

#### ٢- البداية

١-٢ يبدأ المخطط حال موافقة عدد كاف من الدول المتعاقدة على المشاركة، على أن يصل مجموع نسب اشتراكها في الإيكواو إلى ما لا يقل عن ٥١%.

#### ٣- المدة

١-٣ يتفق على تاريخ بدء العقد المستمر ، رهنا بإشعار مدته ١٢ شهراً بالإلغاء تقدمه أية دولة متعاقدة مشاركة إلى جهة التأمين ليس قبل موعد الذكرى الثانية لبداية المخطط.

٢-٣ وتجري الدول المتعاقدة المشاركة استعراضا كاملا للمخطط في موعد الذكرى السنوية الخامسة لبدايته، مع بقاء خيار إلغاء/ تعليق المخطط بعد ذلك بتسعين يوما.

٣-٣ وعلى الرغم من الفقرة ١-٣، تجري الدول المتعاقدة المشاركة استعراضا كاملا للمخطط في أي وقت يصل فيه مجموع الخسائر إلى مستوى عتبة الخسائر المبين في الفقرة ٤-٥ أدناه، مع الاحتفاظ بخيار إلغاء/ تعليق المخطط بعد ذلك بتسعين يوما.

*ملاحظة تتعلق بالفقرة ٣-٣ : تعني عبارة "مجملة الخسائر المنكبدة" جميع الخسائر المدفوعة مضافا إليها القيمة المقدرة لجميع الخسائر المتبقية كما يحددها خبراء تسوية الخسائر/ المحامون الذين تعيينهم جهة التأمين.*

٤-٣ وفي حالة صدور أي إشعار بالإلغاء أو التعليق من دولة متعاقدة مشاركة أو أكثر، وكان مقدار مشاركتها يصل في مجموعه بمقتضى المخطط إلى ٢٥% أو أكثر من مجمل الضمانة، عندئذ يجري إخطار بقية الدول المتعاقدة وإعطاؤها الحق في مراجعة موقفها.

٣-٥ ويتعين إصدار وثائق التأمين الفردية لمدة المخطط بكاملها وتكون غير قابلة للإلغاء من أي طرف إلا حسبما نصت عليه الفقرات ٣-١ و ٣-٢ و ٣-٣ أعلاه أو بسبب عدم دفع القسط أو رسم وثيقة التأمين حسبما يرد في هذه الوثيقة.

#### ٤- من الذي تشمله التغطية

٤-١ تستهدف التغطية الأطراف التالية:

- أي ناقل جوي أو جهة تشغيل أخرى للطائرات، بما في ذلك جهات تشغيل سفر الأعمال وناقلو البضائع، وأية جهات لتقديم الخدمة تابعة لأية دولة مشاركة متعاقدة لدى الإيكاو، وأي جهة تابعة أو فرع يمتلكه هؤلاء الناقلون والمشغلون ومقدمو الخدمات أو يسيطرون عليه، شملته التغطية الخاصة بالتأمين الأولى.

- يتم بصورة تلقائية هنا إدراج أي شخص أو كيان آخر قد يقتضي التعاقد من الناقل أو جهة التشغيل أو تقديم الخدمة تسميته كمؤمن عليه إضافي بمقتضى التأمين الأولى، بما في ذلك المؤجرون والممولون والمصنعون وآخرون، ويتم بصفة تلقائية في وثيقة التأمين هذه إدراج جميع المتطلبات التعاقدية ذات الصلة.

- يتوجب إعطاء الحق لأي جهات للتأجير أو التمويل أو التصنيع تابعة لأية دولة متعاقدة لدى الإيكاو تقوم بالمشاركة وباستثناء تأمينها الأولى الخاص بها، في أن تقوم بالإضافة إلى أي حماية تعاقدية ورد وصفها أعلاه، باشتراء وثيقتها التأمينية الخاصة بها في إطار هذا المخطط أيضاً.

رعاية الدولة المشاركة المتعاقدة لدى الإيكاو، إذا لم تكن دولة خاضعة لعقوبات الأمم المتحدة، وإذا كانت تمتثل لجميع وثائق المشاركة الضرورية.

#### ٥- حدود المسؤولية

٥-١ بالنسبة لجهات التشغيل التي تشملها التغطية بمقتضى الفقرتين AVN52D و AVN52F ، يصبح الحد الأقصى للمخطط ١,٥ بليون دولار أمريكي لأي طرف مؤمن عليه عن أية واقعة واحدة وطائرة واحدة. وينطبق هذا الحد الأقصى إضافة إلى الحدود القصوى للراكب المؤمن عليه مباشرة والحدود القصوى للأطراف الثالث والتي تتيحها في الوقت الحالي الأسواق التجارية. وينطبق حد أدنى مقداره خمسمائة مليون دولار أمريكي بالنسبة للمشغلين الذين لديهم تغطية بمقتضى الفقرتين AVN52E و AVN52G .

٥-٢ كما ينطبق هذا الحد الأقصى على كل من يحمل وثيقة التأمين أياً كان الحد الأقصى لوثيقته الحالية نظراً لأن الجميع سيحصلون على منافع متساوية بمقتضى المخطط.

٣-٥ وفي حالة تخفيض التغطية الأولية للراكب أو سحبها فسيزداد الحد الأقصى للمخطط تلقائياً إلى بليون دولار للسماح بأن يشمل المخطط مثل تلك التغطية للراكب

٤-٥ ولأغراض الفقرة ٣-٣ أعلاه، إذا شاركت ١٠٠% من الدول المتعاقدة في المخطط يصبح المبلغ الخاص بعتبة الخسارة هو ١٥ بليون دولار أمريكي. وإذا قل مبلغ المشاركة عن ١٠٠% يخفض المبلغ البالغ ١٥ بليون دولار أمريكي بالتناسب مع ذلك حتى يظل مبلغ عتبة الخسارة لكل دولة متعاقدة مشاركة بالفعل مبلغاً ثابتاً. فعلى سبيل المثال، إذا كان مقدار المشاركة هو ٥١% يصبح مبلغ عتبة الخسارة لأغراض الفقرة ٣-٣ هو ٧,٦٥ بلايين دولار أمريكي.

**ملاحظة تتعلق بالفقرة ٥-٤:** كان من المقترح أن تمثل عتبة الخسارة البالغة ١٥ بليون دولار أمريكي زيادة على الأقساط المترجمة. وحتى نقل انكشاف التغطية التأمينية للدول بدرجة أكبر، يوصي بضرورة الأخذ بعتبة الخسارة البالغة ١٥ بليون دولار أمريكي بصفة مستقلة عن الأقساط حتى يمكن مقابلة أية خسائر خلال فترة الإشعار ومدتها ٩٠ يوماً في حالة تقديم الإشعار وذلك من خلال الأقساط المترجمة التي يمكن أن تكون كبيرة في مقدارها للغاية.

٥-٥ وفي البداية يجب أن تكون نقطة الزيادة للمخطط هي الحد الأقصى الشامل البالغ ٥٠ مليون دولار أمريكي والذي هو متاح حالياً في إطار عمليات التأمين الأولى على الطيران ضد المسؤولية وذلك بالنسبة للمؤمن عليهم في إطار الفقرتين AVN52D و AVN52F والبالغ عشرة ملايين دولار أمريكي للمؤمن عليهم خلاف ذلك في إطار الفقرتين AVN52E و AVN52G .

٦-٥ وفي حالة عدم وجود غطاء ميسور وكاف يزيد عن ذلك الحد الأقصى الأولي، فقد يكون من الأكثر فائدة إلى درجة كبيرة توجيه كل الأموال المتاحة إلى زيادة أموال المخطط بدلاً من دفع أسعار متضخمة لتغطية محدودة يمكن إلغاؤها بإشعار مدته سبعة أيام.

٧-٥ غير أنه في حالة ما إذا أصبحت إحدى الزيادات في الحد الأقصى المذكور أعلاه متاحة بصفة عامة في إطار عمليات التأمين الأولى على الطيران فيما يخص المسؤولية دون تكلفة إضافية تذكر بالنسبة لحامل وثيقة التأمين، فإنه يمكن حينئذ زيادة الحد الأقصى الأولي بناء على تأكيد من حامل وثيقة التأمين بشأن سريان الحد الأعلى بمقتضى التأمين الأولى على الطيران فيما يخص المسؤولية. ويستخدم حامل كل وثيقة تأمين أفضل مساعيه لضمان مثل تلك الحد الأعلى إن كان متاحاً.

٨-٥ ومع هذا، ينتوي المخطط رفع نقطة الزيادة إلى مبلغ يصل إجمالية على الأقل إلى مائة مليون دولار أمريكي بحلول ٢٠٠٤/١/١ وإلى مائة وخمسين مليون دولار أمريكي بحلول ٢٠٠٦/١/١ للمؤمن عليهم بمقتضى الفقرتين AVN52D و AVN52F. وتتنطبق زيادات مماثلة على المؤمن عليهم بمقتضى الفقرتين AVN52E و AVN52G .

٩-٥ وفي حالة تخفيض أو سحب الحد الأقصى الأولي يعمل المخطط تلقائياً، من المستوى الأرضي إلى المستوى الجوي متضمناً تغطية الركاب إذا دعت الضرورة.

١٠-٥ ويجب أن يمتد المخطط تلقائياً ليعطي تغطية أرضية وجوية للناقلين الجويين وجهات تشغيل الطائرات وناقلي البضائع وجهات تقديم الخدمة لأية دولة متعاقدة مشاركة في حالة الحصول على التغطية الأولية على أساس الفقرتين AVN52E و AVN52G في حالة إلغاء تلك التغطية بدورها دون أن يحل محلها شيء. وفي هذه الحالة، يتحدد الحد الأدنى من المسؤولية، والرسم الخاص بالقسط وكذا صياغة وثيقة التأمين التي تنطبق ويتم أيضاً الإعلان عن ذلك كله أثناء فترة الإشعار بمثل ذلك الإلغاء.

١١-٥ وبالنسبة لحاملي وثائق التأمين الذين اشترروا حدوداً أعلى من الأسواق التجارية وليس بمقدورهم إلغاء وثائق التأمين تلك، يمكن أن ينطبق المخطط بالنسبة لما يزيد عن تلك الحدود الأعلى وذلك حتى انقضاء مدد وثائق التأمين. ويجب إيلاء الاعتبار لتخفيض مستويات معدلات الأقساط لحاملي وثائق التأمين هؤلاء إلى أن يحين ذلك الوقت.

#### ٦- المستويات المقترحة لمعدل الأقساط

١-٦ في الأحوال المثالية، يجب أن يهدف المخطط إلى إيجاد أموال متراكمة لتغطي خسارة واحدة قصوى (١,٥ بليون دولار أمريكي) خلال مدة لا تتجاوز ثلاثة أعوام من بداية المخطط.

٢-٦ وكلما علا مستوى مشاركة الدول المتعاقدة تدنى معدل الأقساط المطلوب لإدراج تلك الأموال كما سوف يستفيد المخطط بدرجة أكبر إذا لقي دعماً منذ البداية من الدول المتعاقدة التي تتولد لديها حركة للركاب ذات حجم كبير.

٣-٦ ومن المستهدف أن يصل إجمالي مبلغ الأقساط التي يتعين تحصيلها في العام الأول إلى ما مقداره ٨٥٠ مليون دولار أمريكي (أي ما يقابل ٥٠ سنتاً أمريكياً للراكب الواحد بالنسبة للناقل الجوي وذلك على أساس ١٠٠% من الفئات المقدرة لمجموع الركاب لدى الناقلين الجويين في العالم و يبلغ ١,٧ بليون راكب). وإذا كانت مشاركة الدول المتعاقدة أقل بكثير من ١٠٠% فإن الرقم المستهدف أعلاه قد يخضع لإعادة تقييم.

٤-٦ وتتضمن الضميمة ٤ للملحق ١ نماذج للأقساط تبين تلك المعدلات والتغيرات.

٥-٦ ومن المستهدف أن يدفع جميع حائزي وثائق التأمين بمقتضى المخطط رسماً للقسط ورسماً لوثيقة التأمين (أنظر الفقرة ٨ أدناه). ويجري الآن تقييم كامل للأساس الأكثر ملاءمة لتحصيل الرسوم على جهات التشغيل في مجال البضائع والطيران العام وسفر الأعمال والمطارات ومقدمي الخدمات وغيرهم، ويمكن حال الانتهاء منه إصدار قائمة كاملة برسوم الأقساط.

٦-٦ وسوف يتم الاحتفاظ برسوم الأقساط للسنوات اللاحقة من المخطط عدد نفس المستويات التي تحددت في العام الأول تقريبا، بشرط ألا تكون هناك خسائر.

٧-٦ وينتوي تسديد المساهمات التي تقدمها الدول المشاركة للوفاء بالمطالبات التي يتعين دفعها بمقتضى المخطط والتي تجيء فوق الأقساط المتراكمة وذلك إلى الدول المتعاقدة المشاركة من الأقساط التي تدفع مستقبلا. وبالتالي، فسوف تحتاج مستويات الأقساط إلى استعراض على أساس ما عرف من خسارة، ويجب أن يتضمن المخطط أحكاما لاستعراض الأقساط بعد إشعار لا يقل عن ثلاثين يوما بعد حصول الخسارة. ومعظم دعاوى المسؤولية تستغرق شهورا عديدة للوصول إلى تسوية حتى يمكن تخفيض المبلغ الفعلي المدفوع أو إلغاؤه قبل التسوية (أنظر الضميمة ٥ المرفق ١).

٨-٦ ويتعين أيضا استعراض مستويات معدلات الأقساط في حالة ما إذا اشتمل الأمر على تغطية الراكب.

## ٧- دفع القسط

٧-١ من أجل السماح للناقلين الجويين بوقت لتنظيم إحصاءاتهم الخاصة بالنقل الفعلي للراكب، فإنه يقترح أن تكون الأقساط واجبة الدفع خلال ٤٥ يوما من نهاية كل فترة ربع سنوية. ويجب أن يستوجب عدم الدفع خلال تلك الفترة تلقائيا إشعارا مدته ٣٠ يوما للإلغاء بسبب عدم السداد.

## ٨- رسم وثيقة التأمين

٨-١ يلزم على جميع حاملي وثائق التأمين دفع رسم سنوي للوثيقة مقداره ٢٥٠٠ دولار أمريكي لكل منهم لتغطية التكاليف الإدارية. وعدم دفع ذلك الرسم يستدعي بدوره تلقائيا إشعارا مدته ٣٠ يوما للإلغاء بسبب عدم السداد.

## ٩- التعامل مع دعاوى المطالبات

٩-١ حينما يوجد التأمين الأولي، فإن التعامل مع دعاوى المطالبة يتبع تسويات المطالبات الخاصة بوثيقة التأمين الأولي ويدفع المخطط تكاليف يجري توزيعها تناسيبا إضافة إلى التسويات الخاصة بالمسؤولية.

٩-٢ وإذا كان المخطط أوليا كأن يتم سحب التغطية التأمينية للراكب مثلا كما ورد في الفقرة ٥-٣، فإن إجراءات التعامل مع دعاوى المطالبات/ والقائمين على تسويتها/ والمحامين فيها يجب تحديدها جميعا فيما يتعلق بالحساب المعني، وإذا لم يكن هناك حساب قائم يتحدد ذلك وفقا للقائمين على إدارة المخطط وسوف تترتب تكاليف إضافة إلى تسويات المسؤولية.



**١٠ - إعادة التأمين**

١٠-١ سوف تتم المواظبة على الرصد المستمر لأسواق إعادة التأمين من أجل الاستفادة من أية حماية فعالة من حيث التكاليف قد تتوافر أثناء فترة هذا المخطط. وقد بينت عدة جهات رئيسية لإعادة التأمين جرى الاتصال بها اهتمامها بالمشاركة، وهذه الجهات راغبة في القيام بدراسة تحليلية شاملة لانكشاف الغطاء التأميني، على أن يكون ذلك بعد معرفتهم بأن المخطط سوف يبدأ بالتأكيد.

-----

## الضميمة ٢

### وثيقة تأمين نموذجية باء لتغطية مشغلي الطائرات (بمن فيهم مقدمو الخدمات ذوو الصلة)

#### بيان وثيقة التأمين

رقم وثيقة التأمين:

البند ١ : أسم وعنوان المؤمن عليه

البند ٢ : مدة وثيقة التأمين

من:

إلى:

البند ٣ : حدود المسؤولية

( أ ) حدود وثيقة التأمين الأولى

(١) الحد الأولي:

حد واحد مشترك (الإصابات البدنية / الأضرار في الممتلكات) قدره من دولارات الولايات المتحدة (يوضع هنا الحد الواحد المشترك المستحق للمؤمن عليه)، فيما يتعلق بأي حادثة واحدة لكل طائرة.

(٢) الحد الأقل الأولي:

حد واحد مشترك (الإصابات البدنية / الأضرار في الممتلكات) قدره ٥٠,٠٠٠,٠٠٠ من دولارات الولايات المتحدة، فيما يتعلق بأي حادثة واحدة، ويشمل في إجمالية كل الحوادث التي تقع في أي فترة تأمين سنوية واحدة، على أن يكون ذلك داخل الحد الأولي وليس علاوة عليه

(ب) حدود المسؤولية بموجب وثيقة التأمين هذه

حد واحد مشترك (الإصابات البدنية / الأضرار في الممتلكات) قدره ١,٥٠٠,٠٠٠,٠٠٠ من دولارات الولايات المتحدة فيما يتعلق بأن حادثة واحدة لكل طائرة.

**الإلته:**

(١) في حالة تخفيض الحد الأولى المذكور في (أ) (١) أعلاه، أو في حالة إلغاء التغطية المتاحة عن طريق الإقرار بالتغطية الممتدة (مسؤوليات الطيران) بموجب الفقرة AVN52D المتضمنة في وثيقة التأمين الأولى يزداد الحد المذكور في (ب) أعلاه تلقائياً إلى ٢,٠٠٠,٠٠٠,٠٠٠ من دولارات الولايات المتحدة فيما يتعلق بأي حادثة واحدة لكل طائرة.

(٢) في حالة تخفيض أو استنفاد الحد الأقل الأولى المذكور في (أ) (٢) أعلاه، تنطبق وثيقة التأمين هذه على الزيادة على هذا الحد المخفض أو كتأمين أولى في حالة استنفاد الحد الأقل الأولى.

**البند ٤ : تفاصيل وثيقة التأمين الأولى**

جهة التأمين الأولى

رقم وثيقة التأمين

**البند ٥ : القسط****البند ٦ : العنوان الذي توجه عليه الإشعارات**

توجه كل الإشعارات المقدمة عملاً بأحكام وشروط وثيقة التأمين هذه على العنوان التالي:

حيث أن المؤمن عليه يتوفر لديه تأمين ساري الصلاحية على الطيران ضد المسؤولية (يشار إليه فيما بعد على أنه وثيقة التأمين الأولى) يتضمن الإقرار بالتغطية الممتدة بموجب الفقرة AVN52D (مسؤوليات الطيران)، الذي يحذف كل الفقرات الفرعية، بخلاف (ب)، من الفقرة AVN48B الخاصة باستبعاد أخطار الحرب والاختطاف وغيرهما من الأخطار (الطيران).

وحيث أن التغطية المتاحة عن طريق الإقرار بالتغطية الممتدة بموجب الفقرة AVN52D (مسؤوليات الطيران) تخضع للحد المذكور في البند ٣ (أ) (١) من بيان وثيقة التأمين فيما يتعلق بمسؤولية المؤمن عليه إزاء الركاب وعن البضائع والبريد (المشار إليها فيما بعد على أنها الحد الأولى) ولكنها تخضع بخلاف ذلك للحد الأقل المذكور في البند ٣ (أ) (٢) من بيان وثيقة التأمين (المشار إليه فيما بعد على أنه الحد الأقل الأولى)

فإن الغرض من وثيقة التأمين هذه هو أن تدفع باسم المؤمن عليه كل المبالغ التي سيصبح المؤمن عليه مسؤولاً قانوناً عن دفعها كتعويضات عن الإصابات البدنية أو الأضرار في الممتلكات الناجمة عن حادثة وقعت أثناء مدة وثيقة التأمين وكانت ناشئة عن عمليات طيران المؤمن عليه كما تغطيها وثيقة التأمين الأولى وكما هي محددة فيها:

١. التي تكون زائدة على الحد الأقل الأولى ؛

٢. أو التي تكون في حالة أي تخفيض للحد الأولى، زائدة على هذا الحد الأولى المخفض؛

٣. أو التي تكون، في حالة إلغاء التغطية المتاحة عن طريق الإقرار بالتغطية الممتدة بموجب الفقرة AVN52D (مسؤوليات الطيران) والمتضمنة في وثيقة التأمين الأولى، بمثابة تأمين أولى ولكن فقط بنفس القدر، لا الحد، الذي كان يمكن أن يكون متاحاً عن طريق الإقرار بالتغطية الممتدة، لو لم يتم إلغاء هذه التغطية.

شروط دائماً، فيما يتعلق بالنقطتين ١ و ٢ أعلاه، ألا تلحق المسؤولية بجهة التأمين إلا بعد أن تكون جهة التأمين الأولى قد دفعت، أو اعتبرت مسؤولة عن دفع، كامل مبلغ الخسارة الصافية النهائية الخاصة بها كما هي واردة في البند ٣ (أ) من بيان وثيقة التأمين. ولا تدفع جهة التأمين إلى المؤمن عليه إلا ما هو زائد على حدود وثيقة التأمين الأولى، كما ترد في البند ٣ (أ) من بيان الوثيقة إلى ما يصل إلى خسارة صافية نهائية من حد المسؤولية، كما يرد في البند ٣ (ب) من بيان وثيقة التأمين.

## تعريف

١- يعني مصطلح "الخسارة الصافية النهائية" المبلغ الواجب دفعه تسوية لمسؤولية المؤمن عليه، بعد خصم كل ما هو مستحق الاسترداد وغير ذلك من التأمينات السارية والواجبة التحصيل، باستثناء وثيقة التأمين الأولى، ومع استبعاد كل التكاليف.

٢- يعني مصطلح "التكاليف" الفائدة المترتبة بعد تسجيل الحكم، وإجراء التحقيقات، ومصروفات التسوية والمصروفات القانونية (مع استبعاد كل المصروفات المكتنية للمؤمن عليه، وكل المصروفات المتعلقة بمرتببات العاملين لدى المؤمن عليه، والمصروفات العامة المتعلقة بالتعاقد مع المحامين التي يدفعها عادة المؤمن عليه).

## الشروط

### ١- الأحكام والشروط كوثيقة التأمين الأولى

في حدود التغطية التي توفرها وثيقة التأمين هذه، تخضع وثيقة التأمين هذه لنفس الضمانات، والأحكام، والشروط، والتعاريف والاستبعادات (باستثناء الأقساط، والالتزام بإجراء التحقيقات والدفاع، واتفق

التجديد، إن وجد، ومبلغ وحدود المسؤولية بخلاف ما هو مستحق الخصم أو ما يتعلق بالتأمين الذاتي، حيثما انطبق ذلك، وباستثناء ما هو منصوص عليه هنا) الواردة في وثيقة التأمين الأولى أو قد تضاف إليها قبل وقوع الحادثة التي تقدم المطالبة بشأنها.

تنطبق وثيقة التأمين هذه بالمثل على ما تتضمنه وثيقة التأمين الأولى من أحكام العقود والاتفاقات التي يدخل فيها المؤمن عليه.

## ٢- تكبد التكاليف

في حالة نشوء مطالبة أو مطالبات يبدو أن من المحتمل أن تتجاوز حدود وثيقة التأمين الأولى، لا يتكبد المؤمن عليه أي تكاليف دون موافقة جهة التأمين.

## ٣- قسمة التكاليف

تقسم التكاليف التي يتكدها المؤمن عليه أو يجري تكدها باسمه بموافقة جهة التأمين، ولا يكون المؤمن عليه مشمولاً بتغطية بشأنها من جانب جهة التأمين، على النحو التالي

(أ) إذا أصبح بالإمكان تسوية أي مطالبة أو مطالبات قبل بدء المحاكمة، بما لا يتجاوز حدود وثيقة التأمين الأولى، لا تدفع جهة التأمين أي تكاليف.

(ب) إلا أنه إذا تجاوز المبلغ الذي تسوى على أساسه هذه المطالبة أو المطالبات حدود وثيقة التأمين الأولى، تقوم جهة التأمين حال موافقتها على استمرار الدعوى بالإسهام في التكاليف التي يتكدها المؤمن عليه أو يجري تكدها باسمه وفقاً لنسبة نصيب كل منهم من الخسارة الصافية النهائية كما تسوى في نهاية الأمر إلى كامل مبلغ هذه الخسارة الصافية النهائية.

(ج) إذا اختار المؤمن عليه ألا يطعن في حكم يتجاوز حدود وثيقة التأمين الأولى، يجوز أن تختار جهة التأمين تقديم هذا الطعن على حسابها الخاص وأن تكون مسؤولة عن تكاليف المحكمة التي يتم فرضها وفوائدها، على ألا تزيد بأي حال المسؤولية الكلية لجهة التأمين على حدود مسؤوليتها على النحو المنصوص عليه هنا، بالإضافة إلى مصروفات هذا الطعن.

## ٤- تطبيق البنود المستحقة الاسترداد

بخلاف الحالات التي تنطبق فيها وثيقة التأمين هذه كتأمين أولى، تطبق كل البنود المستحقة الاسترداد أو المدفوعات التي استردت أو وردت عقب تسوية أي خسارة بموجب وثيقة التأمين هذه كما لو كانت قد استردت أو وردت قبل هذه التسوية، وتجرى بعد ذلك كل التسويات اللازمة بين المؤمن عليه وجهة التأمين، شرط دائماً ألا يفسر أي شيء في وثيقة التأمين هذه على أنه يعني أن الخسائر تحت وثيقة التأمين هذه لا تكون مستحقة الدفع إلى أن يتم التحقق بصفة نهائية من الخسارة الصافية النهائية للمؤمن عليه.

## ٥- إلحاق المسؤولية

لن تلحق المسؤولية عن الدفع بموجب وثيقة التأمين هذه ما لم وإذا لم تقر جهة التأمين الأولى بالمسؤولية عن حدود وثيقة التأمين الأولى أو ما لم وإذا لم يصدر حكم نهائي يقضي بأن يدفع المؤمن عليه مبلغا يتجاوز حدود وثيقة التأمين الأولى، و فقط بعد أن تدفع جهة التأمين الأولى، أو تعتبر مسؤولة عن دفع، كامل المبلغ الذي يمثل حدود وثيقة التأمين الأولى.

## ٦- الإلغاء

لا يجوز لجهة التأمين أو المؤمن عليه إلغاء وثيقة التأمين هذه. إلا أنه في حالة عدم دفع القسط أو الرسوم السنوية لوثيقة التأمين، يكون لجهة التأمين الحق في إنهاء التغطية التي توفرها وثيقة التأمين هذه، وذلك بتوجيه إشعار كتابي لا تقل مدته عن (٣٠) يوما.

## ٧- تحديد المسؤولية

على الرغم من إدراج أكثر من مؤمن عليه واحد، لا يتجاوز مجموع مسؤولية جهة التأمين تجاه أي من المؤمن عليهم أو كلهم حدود مسؤولية جهة التأمين على النحو الوارد في البند ٣ (ب) من بيان وثيقة التأمين.

## ٨- الإشعارات

في حالة وقوع حادثة يحتمل أن تؤدي إلى مطالبة، أو تخفيض الحد الأولى، أو إلغاء التغطية المتاحة عن طريق الإقرار بالتغطية الممتدة بموجب الفقرة AVN52D (مسؤوليات الطيران) الواردة في وثيقة التأمين الأولى، يوجه المؤمن عليه إشعارا إلى جهة التأمين على العنوان الوارد في البند ٦ من بيان وثيقة التأمين بأكبر سرعة معقولة ممكنة.

## ٩- المطالبات الزائفة أو التدليسية

إذا تقدم المؤمن عليه بأي مطالبة وهو على علم بأن هذه المطالبة زائفة أو تدليسية فيما يتعلق بالمبلغ أو خلافة، تصبح وثيقة التأمين هذه لاغية وتسقط كل المطالبات المقدمة بموجبها.

## ١٠- القانون والاختصاص القضائي

في حالة نشوء أي خلاف بمقتضى وثيقة التأمين هذه، تخضع وثيقة التأمين هذه للقانون والاختصاص القضائي المطبقين بموجب وثيقة التأمين الأولى.

-----

### الضميمة ٣

## وثيقة تأمين نموذجية باء لتغطية مقدمي الخدمات

### بيان وثيقة التأمين

رقم وثيقة التأمين :

البند ١ : اسم وعنوان المؤمن عليه

البند ٢ : مدة وثيقة التأمين

من:

إلى:

البند ٣ : حدود المسؤولية

( أ ) الحد الأولي

حد واحد مشترك (الإصابات البدنية / الأضرار في الممتلكات) قدره ٥٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي فيما يتعلق بأي حادثة واحدة، يشمل في إجمالية كل الحوادث الواقعة في أي فترة تأمين سنوية واحدة.

(ب) حدود المسؤولية بموجب وثيقة التأمين هذه

حد واحد مشترك (الإصابات البدنية / الأضرار في الممتلكات) قدره ١,٥٠٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي فيما يتعلق بأي حادثة واحدة.

إلا أنه في حالة تخفيض أو استنفاد الحد الأولي المذكور في (أ) أعلاه، تنطبق وثيقة التأمين هذه على الزيادة على هذا الحد المخفض، أو تكون بمثابة تأمين أولي في حالة استنفاد الحد الأولي.

البند ٤ : تفاصيل وثيقة التأمين الأولى

جهة التأمين

رقم وثيقة التأمين

البند ٥ : القسط

البند ٦ : العنوان الذي توجه عليه الإشعارات

توجه كل الإشعارات المقدمة عملاً بأحكام وشروط وثيقة التأمين هذه على العنوان التالي:

حيث أن المؤمن عليه يتوفر لديه تأمين ساري الصلاحية على الطيران ضد المسؤولية (يشار إليه فيما بعد على أنه وثيقة التأمين الأولى، يتضمن الإقرار بالتغطية الممتدة بموجب الفقرة AVN52F (مسؤوليات الطيران)، الذي يحذف كل الفقرات الفرعية بخلاف (ب) من الفقرة AVN48E الخاصة باستبعاد اخطار الحرب وغيرها من الاخطار (الطيران).

وحيث أن التغطية المتاحة عن طريق الإقرار بالتغطية الممتدة بموجب الفقرة AVN52F (مسؤوليات الطيران) تتضمن حداً أقل على النحو المذكور في البند ٣ (أ) من بيان وثيقة التأمين (يشار إليه فيما بعد على أنه الحد الأولى).

فإن الغرض من وثيقة التأمين هذه هو أن تدفع باسم المؤمن عليه كل المبالغ التي سيصبح المؤمن عليه مسؤولاً قانوناً عن دفعها كتعويضات عن الإصابات البدنية أو الأضرار في الممتلكات الناجمة عن حادثة وقعت في أثناء مدة وثيقة التأمين وكانت ناشئة عن عمليات طيران المؤمن عليه كما تغطيها وثيقة التأمين الأولى وكما هي محددة فيها:

١- التي تكون زائدة على الحد الأولى،

٢- أو التي تكون، في حالة إلغاء التغطية المتاحة عن طريق الإقرار بالتغطية الممتدة بموجب الفقرة AVN52F (مسؤوليات الطيران)، والمتضمنة في وثيقة التأمين الأولى، بمثابة تأمين أولي، ولكن فقط بنفس القدر، لا الحد، الذي كان يمكن أن يكون متاحاً عن طريق هذا الإقرار، لو لم يتم إلغاء هذه التغطية.

شرط دائماً، فيما يتعلق بالنقطة ١ أعلاه، ألا تلحق المسؤولية بجهة التأمين إلا بعد أن تكون جهة التأمين الأولى قد دفعت، أو اعتبرت مسؤولة عن دفع، كامل مبلغ الخسارة الصافية النهائية الخاصة بها، كما هي واردة في البند ٣ (أ) من بيان وثيقة التأمين. ولا تدفع جهة التأمين إلى المؤمن عليه إلا ما هو زائد على حدود وثيقة التأمين الأولى على النحو الوارد في ٣ (أ) من بيان وثيقة التأمين إلى ما يصل إلى خسارة صافية نهائية من حد المسؤولية، كما يرد في البند ٣ (ب) من بيان وثيقة التأمين.



## تعريف

- ١- يعني مصطلح "الخسارة الصافية النهائية" المبلغ الواجب دفعه تسوية لمسؤولية المؤمن عليه، بعد خصم كل ما هو مستحق الاسترداد وغيره من التأمينات السارية الواجبة التحصيل، باستثناء، وثيقة التأمين الأولى، ومع استبعاد كل التكاليف
- ٢- يعني مصطلح "التكاليف" الفائدة المترتبة بعد تسجيل الحكم، وإجراء التحقيقات، ومصروفات التسوية والمصروفات القانونية (مع استبعاد كل المصروفات المكتنية للمؤمن عليه، وكل المصروفات المتعلقة بمبرئيات العاملين لدى المؤمن عليه، والمصروفات العامة المتعلقة بالتعاقد مع المحامين التي يدفعها عادة المؤمن عليه).

## الشروط

### ١- أحكام وشروط وثيقة التأمين الأولى:

في حدود التغطية التي توفرها وثيقة التأمين هذه، تخضع وثيقة التأمين هذه لنفس الضمانات، والأحكام، والشروط، والتعاريف، والاستبعادات، (باستثناء القسط، والالتزام بإجراء التحقيقات والدفاع، واتفق التجديد، إن وجد، ومبلغ وحدود المسؤولية بخلاف ما هو مستحق الخصم أو ما يتعلق بالتأمين الذاتي، حيثما انطبق ذلك، وباستثناء ما هو منصوص عليه هنا) الواردة في وثيقة التأمين الأولى أو قد تضاف إليها قبل وقوع الحادثة التي تقدم المطالبة بشأنها بموجب هذه الوثيقة.

تنطبق وثيقة التأمين هذه بالمثل على ما تتضمنه وثيقة التأمين الأولى من أحكام العقود والاتفاقات التي يدخل فيها المؤمن عليه.

### ٢- تكبد التكاليف

في حالة نشوء مطالبة أو مطالبات يبدو أن من المحتمل أن تتجاوز الحد الأولى، لا يتكبد المؤمن عليه أي تكاليف دون موافقة جهة التأمين.

### ٣- قسمة التكاليف

تقسم التكاليف التي يتكبدها المؤمن عليه أو يجري تكبدها باسمه بموافقة جهة التأمين، ولا يكون المؤمن عليه مشمولاً بتغطية بشأنها من جانب جهة التأمين، على النحو التالي

( أ ) إذا أصبح بالإمكان تسوية أي مطالبة أو مطالبات قبل بدء المحاكمة، بما لا يتجاوز حد التأمين الأولى، لا تدفع جهة التأمين أي تكاليف.

(ب) إلا أنه إذا تجاوز المبلغ الذي قد تسوى على أساسه هذه المطالبة أو المطالبات حد التأمين الأولي، تقوم جهة التأمين حال موافقتها على استمرار الدعوى بالإسهام في التكاليف التي يتكبدها المؤمن عليه أو يجري تكبدها باسمه وفقاً لنسبة نصيب كل منهما من الخسارة الصافية النهائية كما تسوى في نهاية الأمر إلى كامل مبلغ هذه الخسارة الصافية النهائية.

(ج) إذا اختار المؤمن عليه ألا يطعن في حكم يتجاوز حدود التأمين الأولي، يجوز أن تختار جهة التأمين تقديم هذا الطعن على حسابها الخاص وأن تكون مسؤولة عن تكاليف المحكمة التي يتم فرضها وفوائدها، على ألا تزيد بأي حال المسؤولية الكلية لجهة التأمين على حدود مسؤوليتها على النحو المنصوص عليه هنا، بالإضافة إلى مصروفات هذا الطعن.

#### ٤- تطبيق البنود المستحقة الاسترداد

بخلاف الحالات التي تنطبق فيها وثيقة التأمين هذه كتأمين أولي، تطبق كل البنود المستحقة الاسترداد أو المدفوعات التي استردت أو وردت عقب تسوية أي خسارة بموجب وثيقة التأمين هذه كما لو كانت قد استردت أو وردت قبل هذه التسوية، وتجري بعد ذلك كل التسويات اللازمة بين المؤمن عليه وجهة التأمين، شرط دائماً ألا يفسر أي شيء في وثيقة التأمين هذه على أنه يعني أن الخسائر تحت وثيقة التأمين هذه لا تكون مستحقة الدفع إلى أن يتم التحقق بصفة نهائية من الخسارة الصافية النهائية للمؤمن عليه.

#### ٥- إلحاق المسؤولية

لن تلحق المسؤولية عن الدفع بموجب وثيقة التأمين هذه ما لم وإذا لم تقر جهة التأمين الأولى بالمسؤولية عن حد التأمين الأولي أو ما لم وإذا لم يصدر حكم نهائي يقضي بأن يدفع المؤمن عليه مبلغاً يتجاوز حد التأمين الأولي، و فقط بعد أن تدفع جهة التأمين الأولي، أو تعتبر مسؤولة عن دفع، كامل مبلغ حد التأمين الأولي.

#### ٦- الإلغاء

لا يجوز لجهة التأمين أو المؤمن عليه إلغاء وثيقة التأمين هذه. إلا أنه في حالة عدم دفع القسط أو الرسوم السنوية لوثيقة التأمين، يكون لجهة التأمين الحق في إنهاء التغطية التي توفرها وثيقة التأمين هذه، وذلك بتوجيه إشعار كتابي لا تقل مدته عن (٣٠) يوماً.

**٧- تحديد المسؤولية**

على الرغم من إدراج أكثر من مؤمن عليه واحد هنا، لا يتجاوز مجموع مسؤولية جهة التأمين تجاه أي من المؤمن عليهم أو كلهم حدود مسؤولية جهة التأمين على النحو الوارد في البند ٣ (ب) من بيان وثيقة التأمين.

**٨- الإشعارات**

في حالة وقوع حادثة يحتمل أن تؤدي إلى مطالبة، أو إلغاء التغطية المتاحة عن طريق الإقرار بالتغطية الممتدة بموجب الفقرة AVN52F (مسؤوليات الطيران) الواردة في وثيقة التأمين الأولى، يوجه المؤمن عليه إشعارا إلى جهة التأمين على العنوان الوارد في البند ٦ من بيان وثيقة التأمين بأكبر سرعة معقولة ممكنة.

**٩- المطالبات الزائفة أو التديسية**

إذا تقدم المؤمن عليه بأي مطالبة وهو على علم بأن هذه المطالبة زائفة أو تديسية فيما يتعلق بالمبلغ أو خلافة، تصبح وثيقة التأمين هذه لاغية وتسقط كل المطالبات المقدمة بموجبها.

**١٠- القانون والاختصاص القضائي**

في حالة نشوء أي خلاف بمقتضى وثيقة التأمين هذه، تخضع وثيقة التأمين هذه للقانون والاختصاص القضائي المطبقين بموجب وثيقة التأمين الأولى.

-----

## الضميمة ٤

## نماذج الأقساط

## نموذج المشاركة بنسبة ٥١%

سيناريو عدم حدوث خسائر، والمشاركة بنسبة ٥١%

السنة الأولى	السنة الثانية	السنة الثالثة	السنة الرابعة	السنة الخامسة	
٠٠	٤٥٤,٦٧٥,٠٠٠	٩٧٧,٥٧١,٢٥٠	١,٥٧٦,٥٨١,٨٢٥	٢,٢٦٠,٦٥٦,٨٥٧	الرصيد الافتتاحي
١,٧٠٠,٠٠٠,٠٠٠	١,٧٨٥,٠٠٠,٠٠٠	١,٨٧٤,٠٠٠,٠٠٠	١,٩٦٨,٠٠٠,٠٠٠	٢,٠٦٦,٠٠٠,٠٠٠	أعداد الركاب
%٥١	%٥١	%٥١	%٥١	%٥١	المعدل في البداية (النسبة المئوية للمشاركة العالمية)
٠,٥٠	٠,٥٠	٠,٥٠	٠,٥٠	٠,٥٠	الرسم لكل مسافر
٤٣٣,٥٠٠,٠٠٠	٤٥٥,١٧٥,٠٠٠	٤٧٧,٨٧٠,٠٠٠	٥٠١,٨٤٠,٠٠٠	٥٢٦,٨٣٠,٠٠٠	مجموع الأقساط
٥٠٠,٠٠٠	٥٠٥,٠٠٠	٥١٠,٠٥٠	٥١٥,١٥١	٥٢٠,٣٠٢,٠٠	التكاليف الإدارية
٢١,٦٧٥,٠٠٠	٦٨,٢٢٦,٢٥٠	١٢١,٦٥٠,٦٢٥	١٨٢,٧٥٠,١٨٣	٢٥٢,٤٠٧,١٨٦	الدخل من الاستثمارات
-	-	-	-	-	الخسائر المدفوعة
٤٥٤,٦٧٥,٠٠٠	٩٧٧,٥٧١,٢٥٠	١,٥٧٦,٥٨١,٨٢٥	٢,٢٦٠,٦٥٦,٨٥٧	٣,٠٣٩,٣٧٣,٧٤٠	

## حدوث خسائر في السنة الخامسة عقب سنوات تخلو من الخسائر ومشاركة بنسبة ٥١%

السنة الأولى	السنة الثانية	السنة الثالثة	السنة الرابعة	السنة الخامسة	
٠٠	٤٥٤,٦٧٥,٠٠٠	٩٧٧,٥٧١,٢٥٠	١,٥٧٦,٥٨١,٨٢٥	٢,٢٦٠,٦٥٦,٨٥٧	الرصيد الافتتاحي
١,٧٠٠,٠٠٠,٠٠٠	١,٧٨٥,٠٠٠,٠٠٠	١,٨٧٤,٠٠٠,٠٠٠	١,٩٦٨,٠٠٠,٠٠٠	٢,٠٦٦,٠٠٠,٠٠٠	أعداد الركاب
%٥١	%٥١	%٥١	%٥١	%٥١	المعدل في البداية (النسبة المئوية للمشاركة العالمية)
٠,٥٠	٠,٥٠	٠,٥٠	٠,٥٠	٠,٥٠	الرسم لكل مسافر
٤٣٣,٥٠٠,٠٠٠	٤٥٥,١٧٥,٠٠٠	٤٧٧,٨٧٠,٠٠٠	٥٠١,٨٤٠,٠٠٠	٥٢٦,٨٣٠,٠٠٠	مجموع الأقساط
٥٠٠,٠٠٠	٥٠٥,٠٠٠	٥١٠,٠٥٠	٥١٥,١٥١	٥٢٠,٣٠٢,٠٠	التكاليف الإدارية
٢١,٦٧٥,٠٠٠	٦٨,٢٢٦,٢٥٠	١٢١,٦٥٠,٦٢٥	١٨٢,٧٥٠,١٨٣	٢٥٢,٤٠٧,١٨٦	الدخل من الاستثمارات
-	-	-	-	١,٥٠٠,٠٠٠,٠٠٠	الخسائر المدفوعة
٤٥٤,٦٧٥,٠٠٠	٩٧٧,٥٧١,٢٥٠	١,٥٧٦,٥٨١,٨٢٥	٢,٢٦٠,٦٥٦,٨٥٧	١,٥٣٩,٣٧٣,٧٤٠	

## حدوث خسائر في السنوات الثانية والثالثة والرابعة، ومشاركة بنسبة ٥١%

السنة الأولى	السنة الثانية	السنة الثالثة	السنة الرابعة	السنة الخامسة	
٠٠	٤٥٤,٦٧٥,٠٠٠	٢٨٤,٨٣٧,٥٠٠	١٧٨,٣٣٦,٢٠٠	١٢٩,٤٥٥,٩١٩	الرصيد الافتتاحي
١,٧٠٠,٠٠٠,٠٠٠	١,٦٠٠,٠٠٠,٠٠٠	١,٧٠٠,٠٠٠,٠٠٠	١,٧٨٥,٠٠٠,٠٠٠	١,٨٧٤,٠٠٠,٠٠٠	أعداد الركاب
%٥١	%٥١	%٥١	%٥١	%٥١	المعدل في البداية (النسبة المئوية للمشاركة العالمية)
٠,٥٠	١,٥٠	١,٥٠	١,٥٠	١,٥٠	الرسم لكل مسافر
٤٣٣,٥٠٠,٠٠٠	١,٢٢٤,٠٠٠,٠٠٠	١,٣٠٠,٥٠٠,٠٠٠	١,٣٦٥,٥٢٥,٠٠٠	١,٤٣٣,٦١٠,٠٠٠	مجموع الأقساط
٥٠٠,٠٠٠	٥٠٥,٠٠٠	٥١٠,٠٥٠	٥١٥,١٥١	٥٢٠,٣٠٢,٠٠	التكاليف الإدارية
٢١,٦٧٥,٠٠٠	١٠٦,٦٦٧,٥٠٠	٩٣,٥٠٨,٧٥٠	٨٦,١٠٩,٨٧٠	٨٤,٦٢٦,٠٩٢	الدخل من الاستثمارات
-	١,٥٠٠,٠٠٠,٠٠٠	١,٥٠٠,٠٠٠,٠٠٠	١,٥٠٠,٠٠٠,٠٠٠	-	الخسائر المدفوعة
٤٥٤,٦٧٥,٠٠٠	٢٨٤,٨٣٧,٥٠٠	١٧٨,٣٣٦,٢٠٠	١٢٩,٤٥٥,٩١٩	١,٦٤٧,١٧١,٧٠٩	

الزيادة في عدد المسافرين ٥% سنويا.

## نماذج الأقساط

نموذج المشاركة بنسبة ٩٥%

سيناريو عدم حدوث خسائر، والمشاركة بنسبة ٩٥%

السنة الأولى	السنة الثانية	السنة الثالثة	السنة الرابعة	السنة الخامسة	
٠٠	٨٤٧,٣٧٥,٠٠٠	١,٨٢١,٨٧٦,٢٥٠	٢,٩٣٨,٢١١,٣٢٥	٤,٢١٣,٠٥٧,٣٠٧	الرصيد الافتتاحي
١,٧٠٠,٠٠٠,٠٠٠	١,٧٨٥,٠٠٠,٠٠٠	١,٨٧٤,٠٠٠,٠٠٠	١,٩٦٨,٠٠٠,٠٠٠	٢,٠٦٦,٠٠٠,٠٠٠	أعداد الركاب
% ٩٥	% ٩٥	% ٩٥	% ٩٥	% ٩٥	المعدل في البداية (النسبة المئوية للمشاركة العالمية)
٠,٥٠	٠,٥٠	٠,٥٠	٠,٥٠	٠,٥٠	الرسم لكل مسافر
٨٠٧,٥٠٠,٠٠٠	٨٤٧,٨٧٥,٠٠٠	٨٩٠,١٥٠,٠٠٠	٩٣٤,٨٠٠,٠٠٠	٩٨١,٣٥٠,٠٠٠	مجموع الأقساط
٥٠٠,٠٠٠	٥٠٥,٠٠٠	٥١٠,٠٥٠	٥١٥,١٥١	٥٢٠,٣٠٢,٠٠	التكاليف الإدارية
٤٠,٣٧٥,٠٠٠	١٢٧,١٣١,٢٥٠	٢٢٦,٦٩٥,١٢٥	٣٤٠,٥٦١,١٣٣	٤٧٠,٣٧٣,٢٣١	الدخل من الاستثمارات
-	-	-	-	-	الخسائر المدفوعة
٨٤٧,٣٧٥,٠٠٠	١,٨٢١,٨٧٦,٢٥٠	٢,٩٣٨,٢١١,٣٢٥	٤,٢١٣,٠٥٧,٣٠٧	٥,٦٦٤,٢٦٠,٢٣٥	

حدوث خسائر في السنة الخامسة، عقب سنوات تخلو من الخسائر ومشاركة بنسبة ٩٥%

السنة الأولى	السنة الثانية	السنة الثالثة	السنة الرابعة	السنة الخامسة	
٠٠	٨٤٧,٣٧٥,٠٠٠	١,٨٢١,٨٧٦,٢٥٠	٢,٩٣٨,٢١١,٣٢٥	٤,٢١٣,٠٥٧,٣٠٧	الرصيد الافتتاحي
١,٧٠٠,٠٠٠,٠٠٠	١,٧٨٥,٠٠٠,٠٠٠	١,٨٧٤,٠٠٠,٠٠٠	١,٩٦٨,٠٠٠,٠٠٠	٢,٠٦٦,٠٠٠,٠٠٠	أعداد الركاب
% ٩٥	% ٩٥	% ٩٥	% ٩٥	% ٩٥	المعدل في البداية (النسبة المئوية للمشاركة العالمية)
٠,٥٠	٠,٥٠	٠,٥٠	٠,٥٠	٠,٥٠	الرسم لكل مسافر
٨٠٧,٥٠٠,٠٠٠	٨٤٧,٨٧٥,٠٠٠	٨٩٠,١٥٠,٠٠٠	٩٣٤,٨٠٠,٠٠٠	٩٨١,٣٥٠,٠٠٠	مجموع الأقساط
٥٠٠,٠٠٠	٥٠٥,٠٠٠	٥١٠,٠٥٠	٥١٥,١٥١	٥٢٠,٣٠٢,٠٠	التكاليف الإدارية
٤٠,٣٧٥,٠٠٠	١٢٧,١٣١,٢٥٠	٢٢٦,٦٩٥,١٢٥	٣٤٠,٥٦١,١٣٣	٤٧٠,٣٧٣,٢٣١	الدخل من الاستثمارات
-	-	-	-	١,٥٠٠,٠٠٠,٠٠٠	الخسائر المدفوعة
٨٤٧,٣٧٥,٠٠٠	١,٨٢١,٨٧٦,٢٥٠	٢,٩٣٨,٢١١,٣٢٥	٤,٢١٣,٠٥٧,٣٠٧	٤,١٦٤,٢٦٠,٢٣٥	

حدوث خسائر في السنوات الثانية والثالثة والرابعة، ومشاركة بنسبة ٩٥%

السنة الأولى	السنة الثانية	السنة الثالثة	السنة الرابعة	السنة الخامسة	
٠٠	٨٤٧,٣٧٥,٠٠٠	٢٢٩,٦٠٧,٥٠٠	٤٤٧,٨٠٨,٢٠٠	٧٧٢,٦١١,٣٦٩	الرصيد الافتتاحي
١,٧٠٠,٠٠٠,٠٠٠	١,٦٠٠,٠٠٠,٠٠٠	١,٧٠٠,٠٠٠,٠٠٠	١,٧٨٥,٠٠٠,٠٠٠	١,٨٧٤,٠٠٠,٠٠٠	أعداد الركاب
% ٩٥	% ٩٥	% ٩٥	% ٩٥	% ٩٥	المعدل في البداية (النسبة المئوية للمشاركة العالمية)
٠,٥٠	٠,٥٠	١,٠٠	١,٠٠	١,٠٠	الرسم لكل مسافر
٨٠٧,٥٠٠,٠٠٠	٧٦٠,٠٠٠,٠٠٠	١,٦١٥,٠٠٠,٠٠٠	١,٦٩٥,٧٥٠,٠٠٠	١,٧٨٠,٣٠٠,٠٠٠	مجموع الأقساط
٥٠٠,٠٠٠	٥٠٥,٠٠٠	٥١٠,٠٥٠	٥١٥,١٥١	٥٢٠,٣٠٢,٠٠	التكاليف الإدارية
٤٠,٣٧٥,٠٠٠	١٢٢,٧٣٧,٥٠٠	١٠٣,٧١٠,٧٥٠	١٢٩,٥٦٨,٣٢٠	١٦٦,٢٧٦,١٣٧	الدخل من الاستثمارات
-	١,٥٠٠,٠٠٠,٠٠٠	١,٥٠٠,٠٠٠,٠٠٠	١,٥٠٠,٠٠٠,٠٠٠	-	الخسائر المدفوعة
٨٤٧,٣٧٥,٠٠٠	٢٢٩,٦٠٧,٥٠٠	٤٤٧,٨٠٨,٢٠٠	٧٧٢,٦١١,٣٦٩	٢,٧١٨,٦٦٧,٢٠٤	

الزيادة في عدد المسافرين ٥% سنويا.

## ١- مبلغ عتبة الخسارة في المخطط

لأغراض ٤-٢ من المرفق ١، يكون مبلغ عتبة الخسارة على النحو التالي:

- لو شاركت كل الدول المتعاقدة في المخطط، يكون إجمالي مبلغ عتبة الخسارة هو ١٠٠% من ١٥,٠٠٠,٠٠٠,٠٠٠ من دولارات الولايات المتحدة.
- يكون للدولة المتعاقدة التي تكون نسبتها المئوية المقررة في الإيكاو ٣% (الدولة ألف) مبلغ عتبة خسارة قدره ٤٥٠,٠٠٠,٠٠٠ من دولارات الولايات المتحدة.
- لو شارك فقط ٥١% من الدول المتعاقدة، يكون مبلغ عتبة الخسارة في المخطط هو ٥١% من ١٥,٠٠٠,٠٠٠,٠٠٠ من دولارات الولايات المتحدة = ٧,٦٥٠,٠٠٠,٠٠٠
- ويظل مبلغ عتبة الخسارة للدولة ألف ثابتا عند ٣% من ١٥,٠٠٠,٠٠٠,٠٠٠ من دولارات الولايات المتحدة = ٤٥٠,٠٠٠,٠٠٠ من دولارات الولايات المتحدة.

## ٢- النسب المئوية للمطالبات

على أساس حد المخطط البالغ ١,٥٠٠,٠٠٠,٠٠٠ لحادثة واحدة، لطائرة واحدة، ولو شاركت كل الدول المتعاقدة في المخطط، يكون الحد الأقصى لتعرض الدولة ألف للخسارة هو ٤٥,٠٠٠,٠٠٠ لحادثة واحدة، لطائرة واحدة لمؤمن عليه واحد.

ولو شارك فقط ٥١% من الدول المتعاقدة في المخطط، سيظل حد المخطط عند كامل مبلغه وهو ١,٥٠٠,٠٠٠,٠٠٠ من دولارات الولايات المتحدة، وترفع النسبة المئوية لأنصبة تلك الدول المتعاقدة المشاركة والبالغة في مجموعها ٥١% إلى ١٠٠% بالضرب في عامل قدره ١,٩٦٠٨.

وفي هذه الحالة، يكون النصيب المحتمل للدولة ألف من الخسارة البالغة ١,٥٠٠,٠٠٠,٠٠٠ من دولارات الولايات المتحدة هو:

$١,٩٦٠٨ \times ٣\% = ٥,٨٨٢٤\%$  من دولارات الولايات المتحدة  $\times ٥,٨٨٢٤\% = ٨٨٢٣٦٠٠٠$  من دولارات الولايات المتحدة.

-----

## الضميمة ٥

### ملخص الخسارة تحت الفقرة AVN52

#### ١- ملخص الخسارة تحت الفقرة AVN52

يوفر الملخص المرفق تفاصيل عن كل الخسائر الحاصلة تحت الفقرة AVN52 والتي سوتها سوق التأمين الأولى على الطيران منذ عام ١٩٧٧، وتتعلق الأرقام الموضحة بالركاب في المقام الأول ولكنها تتضمن أيضا بعض التسويات المتعلقة بأطراف ثالثة.

وقبل ١١ سبتمبر، كانت أكبر خسارة تتعلق بالأطراف الثالثة تحت الفقرة AVN52 على امتداد السنوات الماضية البالغ عددها ٢٥ سنة هي حادثة بان أم فوق لوكربي في عام ١٩٨٨ التي بلغ مجموع التسويات فيها ٣٦١٦٥٨٨١ من دولارات الولايات المتحدة.

وحدد سوق التأمين على الطيران احتياطات المسؤولية للخسائر الأربع التي وقعت في ١١ سبتمبر على أنها تبلغ ٣٨٣٠٠٠٠٠٠٠ من دولارات الولايات المتحدة. ويزيد العنصر المتعلق بالأطراف الثالثة في هذه الاحتياطات على مبلغ ٣٥٠٠٠٠٠٠٠٠ من دولارات الولايات المتحدة، أي أنه أكبر مائة مرة تقريبا من مثيله في لوكربي.

ويبلغ عدد الخسائر الحاصلة تحت الفقرة AVN52 والتي سوتها سوق التأمين على الطيران على امتداد السنوات الخمس والعشرين السابقة قبل ١١ سبتمبر ٣١ خسارة، يبلغ مجموعها ٨٥٠٠٠٠٠٠٠ من دولارات الولايات المتحدة في شكل تسويات تتعلق بالركاب والأطراف الثالثة.

ويعزي من هذا المبلغ ما يقرب من ٦٧٦٠٠٠٠٠٠ من دولارات الولايات المتحدة إلى خسارتين : خسارة طائرة شركة الخطوط الجوية الكورية 747B في عام ١٩٨٣ البالغة ١٥٤٠٠٠٠٠٠٠ من دولارات الولايات المتحدة، وخسارة طائرة بان أم فوق لوكربي في عام ١٩٨٨ البالغة ٥٢٢٠٠٠٠٠٠٠ من دولارات الولايات المتحدة. ويبلغ النصيب الإجمالي للتسويات المتعلقة بالركاب في هاتين الخسارتين ما يقرب من ٦٣٦٠٠٠٠٠٠٠ من دولارات الولايات المتحدة.

وليس من بين الخسائر البالغ عددها ٢٩ خسارة طوال الفترة المذكورة أعلاه ما تجاوز ٣٨٠٠٠٠٠٠٠ من دولارات الولايات المتحدة، بما في ذلك التسويات المتعلقة بالركاب.

#### ٢- إحصائيات الخسارة في عام ٢٠٠١

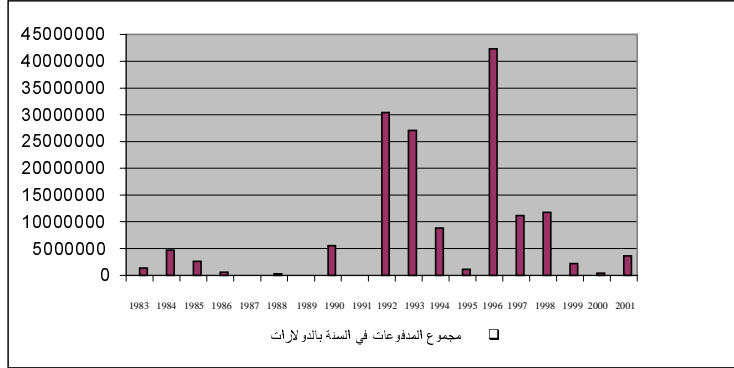
يقدر إجمالي الخسائر المتعلقة بجسم الطائرات والمسؤولية لعام ٢٠٠١ بمبلغ ٥١٤٠٠٠٠٠٠٠٠ من دولارات الولايات المتحدة بالمقارنة بمبلغ ١٩٥٠٠٠٠٠٠٠٠ من دولارات الولايات المتحدة لعام ٢٠٠٠.

ويقدر إجمالي الخسائر المتعلقة بجسم الطائرات بسبب الحرب لعام ٢٠٠١ بمبلغ ٥٣٩٠٠٠٠٠٠٠٠ من دولارات الولايات المتحدة بالمقارنة بمبلغ ٥٠٠٠٠٠٠٠٠ من دولارات الولايات المتحدة لعام ٢٠٠٠.

**الخسارة الكلية لطائرة شركة الخطوط الجوية الكورية B747**

في ١٩٨٣/٩/١

١- مجموع المدفوعات المتعلقة بالمطالبات في السنة



**جائحة طائرة شركة الخطوط الجوية الكورية KAL في جزيرة ساخالين**

تاريخ الخسارة ١٩٨٣/٩/١

سنة الدفع	مجموع المدفوعات بالدولارات
١٩٨٣	١,٣٦٧,١٦٨
١٩٨٤	٤,٧١٧,٤٠٢
١٩٨٥	٢,٦١٧,٠٠٤
١٩٨٦	٦٠٢,٧٣٩
١٩٨٧	٣٠٠,٠٠٠
١٩٨٨	٣٠٠,٠٠٠
١٩٨٩	٣٠٠,٠٠٠
١٩٩٠	٥,٥١٤,٦١٥
١٩٩١	٣٠٠,٠٠٠
١٩٩٢	٣٠,٤١٨,٠٠٠
١٩٩٣	٢٧,٠٥٣,٨٨٠
١٩٩٤	٨,٨٠٧,٠٠١
١٩٩٥	١,١٢٥,٠٠٠
١٩٩٦	٤٢,٣٤٣,٢٣٠
١٩٩٧	١١,١٧٦,٦٢١
١٩٩٨	١١,٧٥٦,٢٧٦
١٩٩٩	٢,٢١٥,٩٧٨
٢٠٠٠	٤٠٢,٥٢١
٢٠٠١	٣,٦٣١,٤٩٥
	<hr/>
	١٥٤,٠٤٨,٩٣١



## خسائر شركات الطيران الناجمة عن المسؤولية عن أخطار الحرب

تاريخ الحادث	المشغل	الشركة الصانعة	نوع الطائرة	التسجيل	احتياطيات المسؤولية بالدولارات	نوع الخسارة
٤ ديسمبر ١٩٧٧	الخطوط الجوية الماليزية	Boeing	737	9M-MBD	٤١٠٢٠٠	كلية
٢٠ إبريل ١٩٧٨	شركة الطيران الكورية	Boeing	707	HL7429	٨٧١٠٠٠	كلية
١ سبتمبر ١٩٨٣	شركة الطيران الكورية	Boeing	747	HL7442	١٥٤٠٤٨٩٣١	كلية
١ مارس ١٩٨٤	يو تي إيه	Boeing Douglas	D C-8	F-BOLL	١٢٣٣٠٠٠	كلية
٤ ديسمبر ١٩٨٤	الخطوط الجوية الكويتية	Airbus Industrie	A310	9K-AHC	٢٧٥٠٠٠٠	جزئية
١٢ يونيو ١٩٨٥	الخطوط الجوية الأردنية الملكية	Boeing	727-200	JY-AFW	٣٠٠٠٠٠	كلية
٢٣ يونيو ١٩٨٥	شركة الطيران الهندية	Boeing	747	VT-EFO	٢٣٩٨٥٥٣٩	كلية
٢٣ نوفمبر ١٩٨٥	مصر للطيران	Boeing	737	SU-AYH	٢٦٠٠٠٠٠	كلية
٢ أبريل ١٩٨٦	الخطوط الجوية العالمية	Boeing	727	N54340	٦٩٦٤٠٠٠	جزئية
٣ مايو ١٩٨٦	إير لانكا	Lockheed TriStar	L-1011	4R-ULD	١٥٦٩٨٨١	كلية
٥ سبتمبر ١٩٨٦	بان أمريكان ورلد إيروايز	Boeing	747	N656PA	١٣١٧٨٠٠٠	كلية
٢٦ أكتوبر ١٩٨٦	الخطوط الجوية التايلاندية الدولية	Airbus Industrie	A300	HS-TAE	٥٥٠٠٠٠٠	جزئية
٢٥ ديسمبر ١٩٨٦	الخطوط الجوية العراقية	Boeing	737-200	YI-AGJ	٣٧٨٨٩٦٣	كلية
٢٩ نوفمبر ١٩٨٧	شركة الطيران الكورية	Boeing	707	HL7406	٩٧٨٦٠٨٥	كلية
٨ ديسمبر ١٩٨٧	باسيفيك ساوثويست إير لاينز	British Aerospace HS	Bae 146	N350PS	٣٧٩٢٠٥٥٢	كلية
٣ يولية ١٩٨٨	شركة الطيران الإيرانية	Airbus Industrie	A300B2	EP-IBU	١٧١٢٠٧٧	كلية
٢١ ديسمبر ١٩٨٨	بان أمريكان وورلد إيروايز	Boeing	747-100	N739PA	٥٢٠٢٠٦٦٠٠	كلية
٢٨ يونيو ١٩٨٩	الخطوط الجوية الصومالية	Fokker	F.27	60-SAZ	١٥٠٠٠٠٠	كلية
١٩ سبتمبر ١٩٨٩	يو تي إيه	Boeing Douglas	DC-10	N54629	١٧٢٨١٩٥١	كلية
٢٧ نوفمبر ١٩٨٩	أفيانكا	Boeing	727	HK-1803	٦٦٠٠٠٠٠	كلية
١١ مايو ١٩٩٠	الخطوط الجوية الفلبينية	Bowing	737-300	EI-BZG	٣٩٩٤٣١	كلية
٢ أغسطس ١٩٩٠	الخطوط البريطانية	Boeing	747	G-AWND	١٣٠٦٦٣٨٧	كلية
٢ أغسطس ١٩٩٠	الخطوط الكويتية	Various	Various	Various	٢٨٤١٣٢	كلية
٢ أكتوبر ١٩٩٠	الخطوط الجوية الجنوبية الصينية	Boeing	757	B-2812	٣١٦٤٨٥٩	كلية
١٨ فبراير ١٩٩١	إيه سي إي إس	De Havilland	DHC-6 Twin Otter 300	HK-2758X	٢٥٦٥٠٠٠	كلية
٢٧ نوفمبر ١٩٩٢	لاف إيربوس تال	Boeing Douglas	DC-9-30	YV-37C	١٠٠٠٠٠٠	جزئية
٤ يولية ١٩٩٣	الخطوط الجوية السوازيلندية الملكية	Fokker	F.28	3D-ALN	٦٤١٧	جزئية
١١ ديسمبر ١٩٩٤	الخطوط الجوية الفلبينية	Boeing	747-200B	EI-BWF	٤١٣٥٣٩	جزئية

تاريخ الحادث	المشغل	الشركة الصانعة	نوع الطائرة	التسجيل	احتياطات المسؤولية بالدولارات	نوع الخسارة
٢٧ ديسمبر ١٩٩٤	شركة الطيران الفرنسية	Airbus Industrie	A300B2	F-GBEC	٢٠٠٧٢٠٠	جزئية
٢٣ نوفمبر ١٩٩٦	الخطوط الجوية الاثيوبية	Boeing	767-200ER	ET-AIZ	١٢٠٦٥٤٦٩	كلية
٢٤ يولية ٢٠٠١	الخطوط الجوية السري لانكية	(Various)	(Various)		١٠٠٠٠٠٠	
١١ سبتمبر ٢٠٠١	أميريكان إير لاينز	Boeing	767-200	N334AA	١٥٤٠٠٠٠٠٠٠	كلية
١١ سبتمبر ٢٠٠١	يوناييتد إير لاينز	Boeing	767-200	N612UA	١٥٤٠٠٠٠٠٠٠٠	كلية
١١ سبتمبر ٢٠٠١	أميريكان إير لاينز	Boeing	757-200	N644AA	٦٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠	كلية
١١ سبتمبر ٢٠٠١	يوناييتد إير لاينز	Boeing	757-200	N591UA	١٥٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠	كلية

#### ملخص الخسارة تحت الفقرة AVN52 .

(أنظر الضميمة ٥ للمرفق "١" أعلاه)

## الضميمة ٦

### الفقرة AVN48B

٩٦-١٠-١

#### فقرة استبعاد مخاطر الحرب والاختطاف وغيرها من المخاطر (الطيران)

لا تغطي وثيقة التأمين هذه المطالبات الناجمة عن:

( أ ) الحرب، أو الغزو، أو أعمال الأعداء الأجانب، والأعمال العدائية (سواء أعلنت الحرب أو لم تعلن)، أو الحرب الأهلية، أو التمرد، أو الثورة، أو العصيان المسلح، أو قانون الأحكام العرفية، أو السلطة العسكرية أو المغتصبة، أو محاولات اغتصاب السلطة.

(ب) أي تفجير عدائي لأي سلاح حرب باستخدام الانشطار و/ أو الانصهار الذري أو النووي، أو أي رد فعل آخر مماثل، أو قوة أو مادة مشعة.

(ج) الإضرابات، أو الشغب، أو الاضطرابات المدنية، أو القلاقل العمالية.

(د) أي عمل يقدم عليه شخص أو أكثر من شخص، سواء كانوا عملاء لدولة ذات سيادة أم لا، لأغراض سياسية أو إرهابية، وسواء كانت الخسارة أو الأضرار الناجمة عنه عرضية أو متعمدة.

(هـ) أي عمل سيئ القصد أو عمل تخريبي.

(و) المصادرة، أو التأميم، أو الحجز على الممتلكات، أو الكبح، أو الاعتقال، أو وضع اليد، أو الاستيلاء على المال الخاص للملكية أو الاستخدام من جانب أو بأمر أي حكومة (سواء كانت مدنية أو عسكرية أو فعلية)، أو سلطة عامة أو محلية.

(ز) الاختطاف أو أي استيلاء غير مشروع أو ممارسة غير قانونية للسيطرة على الطائرة أو الطاقم أثناء الرحلة (بما في ذلك أي محاولة لهذا الاستيلاء أو هذه السيطرة) يقوم بها أي شخص أو أشخاص على متن الطائرة دون موافقة المؤمن عليه.

وعلاوة على ذلك، لا تغطي وثيقة التأمين هذه المطالبات الناشئة وقتما تكون الطائرة خارج سيطرة المؤمن عليه بسبب أي من المخاطر الواردة أعلاه. وتعتبر الطائرة قد أعيدت إلى سيطرة المؤمن عليه عند العودة الآمنة للطائرة إلى المؤمن عليه في مطار لا تستبعده الحدود الجغرافية لوثيقة التأمين هذه ويكون مناسباً تماماً لتشغيل الطائرة (وتقتضي هذه العودة الآمنة وضع الطائرة في أماكن وقوف الطائرات وإيقاف محركاتها، دونما أي قسر).

**الفقرة AVN52D**

١٢-١٢-٠١

**الإقرار بالتغطية الممتدة (مسؤوليات الطيران)**

١- حيث أن وثيقة التأمين التي يشكل هذا الإقرار جزءاً منها تتضمن فقرة استبعاد مخاطر الحرب والاختطاف وغيرها من المخاطر (الفقرة AVN48B)، مقابل قسط إضافي قدره ، يفهم بموجب هذا ويتفق على أن تحذف اعتباراً من ، كل الفقرات الفرعية بخلاف من الفقرة AVN48B التي تشكل جزءاً من وثيقة التأمين هذه، رهنا بمراجعة كل أحكام وشروط هذا الإقرار.

٢- لا ينطبق الاستبعاد إلى على أي تغطية تمتد فيما يتعلق بـحذف الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة AVN48B.

ولا تتضمن التغطية المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بأي شكل من الممتلكات الموجودة على الأرض الواقعة خارج كندا والولايات المتحدة الأمريكية، إلا إذا كانت ناتجة أو ناشئة عن استعمال الطائرة.

**٣- تحديد المسؤولية**

يكون حد مسؤولية جهة التأمين فيما يتعلق بالتغطية التي يوفرها هذا الإقرار هو ٥٠٠٠٠٠٠٠ من دولارات الولايات المتحدة أو الحد المطبق لوثيقة التأمين، أيهما أقل، لأي حادثة واحدة والإجمالي السنوي ("الحد الأقل" Sub-limit). وينطبق هذا الحد الأقل داخل إطار الحد التام لوثيقة التأمين وليس علاوة عليه.

وإذا أتيحت التغطية لمؤمن عليه بموجب وثيقة التأمين، لا ينطبق هذا الحد الأقل على مسؤولية هذا المؤمن عليه:

(أ) إزاء ركاب (وعن حقائبهم وأمتعتهم الشخصية) أي مشغل لطائرة توفر له وثيقة التأمين التغطية فيما يتعلق بالمسؤولية إزاء الركاب الناشئة عن تشغيله الطائرة.

(ب) عن البضائع والبريد في أثناء وجودهما على متن طائرة أي مشغل لطائرة توفر له وثيقة التأمين التغطية فيما يتعلق بالمسؤولية عن هذه البضائع وهذا البريد، الناشئة عن تشغيله الطائرة.

**٤- الانتهاء التلقائي**

على نحو ما هو منصوص عليه أدناه، تنتهي تلقائياً التغطية الممتدة بموجب هذا الإقرار في الظروف التالية:

**"١" كل التغطية**

- عند نشوب حرب (سواء كان هناك إعلان بالحرب أم لا) بين أي اثنتين أو أكثر من الدول التالية وهي: فرنسا، وجمهورية الصين الشعبية، والاتحاد الروسي، والمملكة المتحدة، والولايات المتحدة الأمريكية.

**"٢" أي تغطية تمتد فيما يتعلق بحذف الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة AVN48B.**

- عند التفجير العدائي لأي سلاح حرب يستخدم الانشطار و/أو الانصهار الذري أو النووي أو رد فعل آخر مماثلاً أو قوة أو مادة مشعة، أينما وحيثما يحدث هذا التفجير، وسواء كانت طائرة المؤمن عليه داخلية في ذلك أم لا،

**"٣" كل التغطية فيما يتعلق بطائرة المؤمن عليه التي يستولي عليها إما لامتلأها أو استعمالها**

- عند حدوث هذا الاستيلاء.

على أنه إذا كانت أي طائرة للمؤمن عليه في الجو عند حدوث "١" أو "٢" أو "٣"، تستمر التغطية التي يوفرها هذا الإقرار (ما لم يتم على خلاف ذلك إلغاؤها أو إنهاؤها أو تعليقها) فيما يتعلق بهذه الطائرة إلى حين إتمام أول هبوط لها بعد ذلك ونزول الركاب من على متنها.

**الاستعراض والإلغاء**

-٥

**(أ) استعراض القسط و/أو الحدود الجغرافية (٧ أيام)**

يجوز لجهة التأمين أن توجه إشعاراً باستعراض القسط و/أو الحدود الجغرافية ويصبح هذا الإشعار نافذاً بعد انقضاء سبعة أيام من الساعة ٢٣:٥٩ بتوقيت جرينتش من اليوم الذي يوجه فيه هذا الإشعار.

**(ب) الإلغاء المحدود (٨ ساعة)**

يجوز لجهة التأمين، بعد أي تفجير عدائي على النحو المحدد في ٤ "٢" أعلاه، أن توجه إشعاراً بإلغاء جزء أو أكثر من التغطية التي توفرها الفقرة ١ من هذا الإقرار بالإشارة إلى الفقرات الفرعية (ج) و/أو (د) و/أو (هـ) و/أو (و) و/أو (ز) من الفقرة AVN48B - ويصبح هذا الإشعار نافذاً بعد انقضاء ثمانين وأربعين ساعة من الساعة ٢٣:٥٩ بتوقيت جرينتش من اليوم الذي يوجه فيه هذا الإشعار.

**(ج) الإلغاء (٧ أيام)**

يجوز إما لجهة التأمين أو للمؤمن عليه إلغاء التغطية التي يوفرها هذا الإقرار بتوجيه إشعار يصبح نافذاً بعد انقضاء سبعة أيام من الساعة ٢٣:٥٩ بتوقيت جرينتش من اليوم الذي يوجه فيه هذا الإشعار.

**(د) الإشعارات**

تكون كل الإشعارات المشار إليها هنا إشعارات كتابية.

**الفقرة AVN52E**

١٢-١٢-١

**الإقرار بالتغطية الممتدة (مسؤوليات الطيران)**

١- حيث أن وثيقة التأمين التي يشكل هذا الإقرار جزءاً منها تتضمن فقرة استبعاد مخاطر الحرب والاختطاف وغيرها من المخاطر (الفقرة AVN48B)، مقابل قسط إضافي قدره ، يفهم بموجب هذا ويتفق على أن تحذف اعتباراً من ، كل الفقرات الفرعية بخلاف من الفقرة AVN48B التي تشكل جزءاً من وثيقة التأمين هذه، رهنا بمراجعة كل أحكام وشروط هذا الإقرار.

٢- لا ينطبق الاستبعاد إلى على أي تغطية تمتد فيما يتعلق بحذف الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة AVN48B. ولا تتضمن التغطية المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بأي شكل من الممتلكات الموجودة على الأرض الواقعة خارج كندا والولايات المتحدة الأمريكية، إلا إذا كانت ناتجة أو ناشئة عن استعمال الطائرة.

٣- **تحديد المسؤولية**  
يكون حد مسؤولية جهة التأمين فيما يتعلق بالتغطية التي يوفرها هذا الإقرار هو .....  
أو الحد المطبق لوثيقة التأمين، أيهما أقل، لأي حادثة واحدة والإجمالي السنوي ("الحد الأقل" Sub-limit). وينطبق هذا الحد الأقل داخل إطار الحد التام لوثيقة التأمين وليس علاوة عليه.  
وإذا أُنحيت التغطية لمؤمن عليه بموجب وثيقة التأمين، لا ينطبق هذا الحد الأقل على مسؤولية هذا المؤمن عليه:  
(أ) إزاء ركاب (وعن حقائبهم وأمتعتهم الشخصية) أي مشغل لطائرة توفر له وثيقة التأمين التغطية فيما يتعلق بالمسؤولية إزاء الركاب الناشئة عن تشغيله الطائرة.  
(ب) عن البضائع والبريد في أثناء وجودهما على متن طائرة أي مشغل لطائرة توفر له وثيقة التأمين التغطية فيما يتعلق بالمسؤولية عن هذه البضائع وهذا البريد، الناشئة عن تشغيله الطائرة.

**٤- الانتهاء التلقائي**

على نحو ما هو منصوص عليه أدناه، تنتهي تلقائياً التغطية الممتدة بموجب هذا الإقرار في الظروف التالية:

**"١" كل التغطية**

- عند نشوب حرب (سواء كان هناك إعلان بالحرب أم لا) بين أي اثنتين أو أكثر من الدول التالية وهي: فرنسا، وجمهورية الصين الشعبية، والاتحاد الروسي، والمملكة المتحدة، والولايات المتحدة الأمريكية.

**"٢" أي تغطية تمتد فيما يتعلق بحذف الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة AVN48B.**

- عند التفجير العدائي لأي سلاح حرب يستخدم الانشطار و/أو الانصهار الذري أو النووي أو رد فعل آخر مماثلاً أو قوة أو مادة مشعة، أينما وحيثما يحدث هذا التفجير، وسواء كانت طائرة المؤمن عليه داخلية في ذلك أم لا،

**"٣" كل التغطية فيما يتعلق بطائرة المؤمن عليه التي يستولي عليها إما لاملاكها أو****استعمالها**

- عند حدوث هذا الاستيلاء.

على أنه إذا كانت أي طائرة للمؤمن عليه في الجو عند حدوث "١" أو "٢" أو "٣"، تستمر التغطية التي يوفرها هذا الإقرار (ما لم يتم على خلاف ذلك إلغاؤها أو إنهاؤها أو تعليقها) فيما يتعلق بهذه الطائرة إلى حين إتمام أول هبوط لها بعد ذلك ونزول الركاب من على متنها.

**٥ - الاستعراض والإلغاء****(أ) استعراض القسط و/أو الحدود الجغرافية (٧ أيام)**

يجوز لجهة التأمين أن توجه إشعاراً باستعراض القسط و/أو الحدود الجغرافية ويصبح هذا الإشعار نافذاً بعد انقضاء سبعة أيام من الساعة ٢٣:٥٩ بتوقيت جرينتش من اليوم الذي يوجه فيه هذا الإشعار.

**(ب) الإلغاء المحدود (٤٨ ساعة)**

يجوز لجهة التأمين، بعد أي تفجير عدائي على النحو المحدد في ٤ "٢" أعلاه، أن توجه إشعاراً بإلغاء جزء أو أكثر من التغطية التي توفرها الفقرة ١ من هذا الإقرار بالإشارة إلى الفقرات الفرعية (ج) و/أو (د) و/أو (هـ) و/أو (و) و/أو (ز) من الفقرة AVN48B - ويصبح هذا الإشعار نافذاً بعد انقضاء ثمانين وأربعين ساعة من الساعة ٢٣:٥٩ بتوقيت جرينتش من اليوم الذي يوجه فيه هذا الإشعار.

**(ج) الإلغاء (٧ أيام)**

يجوز إما لجهة التأمين أو للمؤمن عليه إلغاء التغطية التي يوفرها هذا الإقرار بتوجيه إشعار يصبح نافذاً بعد انقضاء سبعة أيام من الساعة ٢٣:٥٩ بتوقيت جرينتش من اليوم الذي يوجه فيه هذا الإشعار.

**(د) الإشعارات**

تكون كل الإشعارات المشار إليها هنا إشعارات كتابية.

**الفقرة AVN52F**

٠١-١٠-١٧

(تطبق على التغطية الموفرة لمقدمي الخدمات)

**الإقرار بالتغطية الممتدة (مسؤوليات الطيران)**

١- حيث أن وثيقة التأمين التي يشكل هذا الإقرار جزءاً منها تتضمن فقرة استبعاد مخاطر الحرب والاختطاف وغيرها من المخاطر (الفقرة AVN48B)، مقابل قسط إضافي قدره ، يفهم بموجب هذا ويتفق على أن تحذف اعتباراً من ، كل الفقرات الفرعية بخلاف من الفقرة AVN48B التي تشكل جزءاً من وثيقة التأمين هذه، رهنا بمراعاة كل أحكام وشروط هذا الإقرار.

٢- لا ينطبق الاستبعاد إلى على أي تغطية تمتد فيما يتعلق بحذف الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة AVN48B.

ولا تتضمن التغطية المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بأي شكل من الممتلكات الموجودة على الأرض الواقعة خارج كندا والولايات المتحدة الأمريكية، إلا إذا كانت ناتجة أو ناشئة عن استعمال الطائرة.

**٣- تحديد المسؤولية**

يكون حد مسؤولية جهة التأمين فيما يتعلق بالتغطية التي يوفرها هذا الإقرار حداً أقل قدره ٥٠٠٠٠٠٠٠ من دولارات الولايات المتحدة أو الحد المطبق لوثيقة التأمين، أيهما أقل، لأي حادثة واحدة والإجمالي السنوي. وينطبق هذا الحد الأقل داخل إطار الحد التام لوثيقة التأمين وليس علاوة عليه.

**٤- الانتهاء التلقائي**

على نحو ما هو منصوص عليه أدناه، تنتهي تلقائياً التغطية الممتدة بموجب هذا الإقرار في الظروف التالية:

**"١" كل التغطية**

- عند نشوب حرب (سواء كان هناك إعلان بالحرب أم لا) بين أي اثنتين أو أكثر من الدول التالية وهي: فرنسا، وجمهورية الصين الشعبية، والاتحاد الروسي، والمملكة المتحدة، والولايات المتحدة الأمريكية.



## "٢" أي تغطية تمتد فيما يتعلق بحذف الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة AVN48B.

- عند التفجير العدائي لأي سلاح حرب يستخدم الانشطار و/أو الانصهار الذري أو النووي أو رد فعل آخر مماثلاً أو قوة أو مادة مشعة، أينما وحيثما يحدث هذا التفجير، وسواء كانت طائرة المؤمن عليه داخلية في ذلك أم لا،

## "٣" كل التغطية فيما يتعلق بطائرة المؤمن عليه التي يستولي عليها إما لامتلأها أو

### استعمالها

- عند حدوث هذا الاستيلاء.

على أنه إذا كانت أي طائرة للمؤمن عليه في الجو عند حدوث "١" أو "٢" أو "٣"، تستمر التغطية التي يوفرها هذا الإقرار (ما لم يتم على خلاف ذلك إلغاؤها أو إنهاؤها أو تعليقها) فيما يتعلق بهذه الطائرة إلى حين إتمام أول هبوط لها بعد ذلك ونزول الركاب من على متنها.

## ٥ - الاستعراض والإلغاء

### (أ) استعراض القسط و/أو الحدود الجغرافية (٧ أيام)

يجوز لجهة التأمين أن توجه إشعاراً باستعراض القسط و/أو الحدود الجغرافية ويصبح هذا الإشعار نافذاً بعد انقضاء سبعة أيام من الساعة ٢٣:٥٩ بتوقيت جرينتش من اليوم الذي يوجه فيه هذا الإشعار.

### (ب) الإلغاء المحدود (٤٨ ساعة)

يجوز لجهة التأمين، بعد أي تفجير عدائي على النحو المحدد في ٤ "٢" أعلاه، أن توجه إشعاراً بإلغاء جزء أو أكثر من التغطية التي توفرها الفقرة ١ من هذا الإقرار بالإشارة إلى الفقرات الفرعية (ج) و/أو (د) و/أو (هـ) و/أو (و) و/أو (ز) من الفقرة AVN48B - ويصبح هذا الإشعار نافذاً بعد انقضاء ثماني وأربعين ساعة من الساعة ٢٣:٥٩ بتوقيت جرينتش من اليوم الذي يوجه فيه هذا الإشعار.

### (ج) الإلغاء (٧ أيام)

يجوز إما لجهة التأمين أو للمؤمن عليه إلغاء التغطية التي يوفرها هذا الإقرار بتوجيه إشعار يصبح نافذاً بعد انقضاء سبعة أيام من الساعة ٢٣:٥٩ بتوقيت جرينتش من اليوم الذي يوجه فيه هذا الإشعار.

### (د) الإشعارات

تكون كل الإشعارات المشار إليها هنا إشعارات كتابية.



**"٢" أي تغطية تمتد فيما يتعلق بحذف الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة AVN48B.**

- عند التفجير العدائي لأي سلاح حرب يستخدم الانشطار و/أو الانصهار الذري أو النووي أو رد فعل آخر مماثلاً أو قوة أو مادة مشعة، أينما وحيثما يحدث هذا التفجير، وسواء كانت طائرة المؤمن عليه داخلة في ذلك أم لا،

**"٣" كل التغطية فيما يتعلق بطائرة المؤمن عليه التي يستولي عليها إما لاملاكها أو**

**استعمالها**

- عند حدوث هذا الاستيلاء.

على أنه إذا كانت أي طائرة للمؤمن عليه في الجو عند حدوث "١" أو "٢" أو "٣"، تستمر التغطية التي يوفرها هذا الإقرار (ما لم يتم على خلاف ذلك إلغاؤها أو إنهاؤها أو تعليقها) فيما يتعلق بهذه الطائرة إلى حين إتمام أول هبوط لها بعد ذلك ونزول الركاب من على متنها.

**٥- الاستعراض والإلغاء**

**( أ ) استعراض القسط و/أو الحدود الجغرافية (٧ أيام)**

يجوز لجهة التأمين أن توجه إشعاراً باستعراض القسط و/أو الحدود الجغرافية ويصبح هذا الإشعار نافذاً بعد انقضاء سبعة أيام من الساعة ٢٣:٥٩ بتوقيت جرينتش من اليوم الذي يوجه فيه هذا الإشعار.

**(ب) الإلغاء المحدود (٤٨ ساعة)**

يجوز لجهة التأمين، بعد أي تفجير عدائي على النحو المحدد في ٤ "٢" أعلاه، أن توجه إشعاراً بإلغاء جزء أو أكثر من التغطية التي توفرها الفقرة ١ من هذا الإقرار بالإشارة إلى الفقرات الفرعية (ج) و/أو (د) و/أو (هـ) و/أو (و) و/أو (ز) من الفقرة AVN48B - ويصبح هذا الإشعار نافذاً بعد انقضاء ثمانين وأربعين ساعة من الساعة ٢٣:٥٩ بتوقيت جرينتش من اليوم الذي يوجه فيه هذا الإشعار.

**(ج) الإلغاء (٧ أيام)**

يجوز إما لجهة التأمين أو للمؤمن عليه إلغاء التغطية التي يوفرها هذا الإقرار بتوجيه إشعار يصبح نافذاً بعد انقضاء سبعة أيام من الساعة ٢٣:٥٩ بتوقيت جرينتش من اليوم الذي يوجه فيه هذا الإشعار.

**(د) الإشعارات**

تكون كل الإشعارات المشار إليها هنا إشعارات كتابية.

-----

المرفق ٢  
قائمة بالمشاركين

الدول الأعضاء	
Australia	S. Clegg
Brazil	A. Pereira C.B. Rodrigues R.M. Barreda M.A. Castro A.C. Romera F. de Asis Leme Franco D.M. Silva
Canada	R. Dean (AHAC) E. Macnab M. Skrobica
Egypt	M. El Bagoury F.A.A. Ghoneimy F. Aly N. El Koussy S. El Maghloub M. El Serafi
France	P. Gabelle V. Jost A. Veillard
Germany	R. Menz C. Henrichs
India	A.P. Singh
Japan	T. Kawanishi M. Ogiso T. Okawara
Mexico	R. Rodríguez Garduno H. Vázquez G. Delgado S. Retana
Saudi Arabia	S. Al-Ghamdi
Singapore	S.H. Tan L. Tan
South Africa	J. Morrison V. Naidoo P.D. Moeti
United Kingdom	P. Smith

## الدول الأعضاء

United States	J. Rodgers P. Bloch
---------------	------------------------

## المنظمات الدولية المراقبة

Airports Council International (ACI)	R. Heitmeyer S. Hub
European Commission (EC)	F. Morgan
International Air Transport Association (IATA)	L. Clark H. Goldberg
International Coordinating Council of Aerospace Industries Associations (ICCAIA)	J. Wool C. Brandes
International Union of Aviation Insurers (IUAI)	D. Gasson P.L. Butler
London Market Brokers Committee Aviation Section	J. Palmer-Brown K. Coombes

## الدول المراقبة

China	T.F. Zhao J. Yuan
Czech Republic Delegation	O. Gorgol
Finland	M. Tupamaki
Russian Federation	I.M. Lysenko
Senegal	B. Gueye
Spain	L. Adrover

**المرفق ٣**  
**جدول أعمال الاجتماع**

**البند ١ :** استعراض الإجراءات المتخذة ردا على إلغاء/ خفض غطاء التأمين ضد مخاطر الحرب

ستدعي المجموعة الخاصة إلى إجراء استعراض سريع للإجراءات التي اتخذتها الدول وصناعة الطيران بالعلاقة إلى هذا الموضوع بعد انعقاد الاجتماع الأول لهذه المجموعة الخاصة.

**البند ٢ :** الآليات المتاحة أمام الحكومات وصناعة الطيران

ستدعي المجموعة الخاصة إلى مناقشة الإجراءات المقترح أن تتخذها الحكومات وصناعة الطيران (على الأجلين المتوسط والطويل) ومناقشة أثارها.

**البند ٣ :** وضع توصيات لينظر فيها مجلس الإيكاو

**البند ٤ :** ما يستجد من أعمال

## المرفق ٤ قائمة بالوثائق

### ورقات عمل :

مقدمة من	العنوان	البند رقم	ورقة عمل رقم
الأمانة	جدول الأعمال المؤقت	باء	١
لجنة سماسرة السوق بلندن، بالاشتراك مع المجلس الدولي للمطارات، والإياتا، والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات الصناعات الجوية الفضائية	مسئولية الطيران تجاه الأطراف الثالثة فيما يتعلق بتغطية الحرب/ الاختطاف/ الإرهاب الخ	٢	٢
ألمانيا	التدابير الطويلة الأجل	٢	٣
الإياتا والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات الصناعات الجوية الفضائية	ملاحظات ومقترحات	٢	٤
البرازيل	البرازيل: تعليقات على مسؤولية الطيران تجاه الأطراف الثالثة فيما يتعلق بتغطية الحرب/ الاختطاف/ الإرهاب الخ	٢	٥
فنلندا، وألمانيا، والإياتا/ المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات الصناعات الجوية الفضائية	توصية إجرائية مشتركة مقدمة من المجموعة الخاصة إلى مجلس الإيكاو: فيما يتعلق بإصلاح المسؤولية	٢	٦
الرئيس، ونائب الرئيس، والأمانة	المخطط المقترح لتغطية الطيران ضد مخاطر الحرب تجاه الأطراف الثالثة	٣	٧

### ورقات معلومات :

مقدمة من	العنوان	البند رقم	ورقة معلومات رقم
المملكة المتحدة	التأمين المشترك على الطيران ضد مخاطر الحرب والمسؤولية	٢	١
الاتحاد الدولي لشركات التأمين على الطيران	التأمين على الطيران قبل وبعد ١١ سبتمبر ٢٠٠١	١	٢
فنلندا	متطلب التأمين ضد مخاطر الحرب	٢	٣
الإياتا	دراسة استقصائية لأعضاء بشأن التدابير الوطنية فيما يتعلق بالتأمين ضد مخاطر الحرب	١	٤ (منقحة)