



الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

IMO Compound

IMO/MOU Office

أضواء

على أهم إصدارات المنظمة البحرية الدولية

دورية تصدر كل ثلاث شهور

مارس 2006

الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن
نقل المواد الخطرة والضارة بحراً لعام 1996

**International Convention on Liability and
Compensation for Damage In Connection With the
Carriage of Hazardous and Noxious Substances by
Sea (HNS 1996)**

تقديم :

- ازدادت عمليات النقل البحري للبضائع الخطرة والضارة ، و ارتفع معدل تداولها بالمواني بالتالي خلال السنوات الأخيرة ، ويرجع ذلك الى التوسع في الصناعات الكيماوية مثال : البتروكيماويات ، الأسمدة ، المواد المصنعة من البلاستيك ، البويات ، المبيدات ، الألياف الصناعية ، المواد الملتهبة ، وترتب على ذلك زيادة أعداد السفن ناقلات المواد الكيماوية والغازات التي تجوب البحار في العالم .
- هذا ونظراً لخطورة هذه المواد وما قد ينجم عنها من أضرار نتيجة أي تقصير في اتخاذ ما يلزم من اجراءات أثناء تداولها أو تخزينها أو نقلها مما يؤدي الى وقوع حوادث قد تصل الى حد الكوارث وما ينجم عنها من أضرار تصيب الانسان والكائنات الحية الأخرى والممتلكات والبيئة فقد قامت العديد من الدول بتنظيم نقل البضائع الخطرة على السفن من خلال تشريعاتها الوطنية – الا أن هذه الأنظمة والقوانين تباينت في اطارها ومضمونها من دولة الى أخرى مما أدى الى وجود تعقيدات وخلق صعوبات ومشاكل لكل من له صلة مباشرة أو غير مباشرة بنقل مثل هذه النوعيات من البضائع .
- وعملاً على توحيد الأحكام التي تنظم المسؤولية المترتبة على عمليات نقل هذه النوعية من البضائع بحراً صدر عن المنظمة البحرية الدولية عام 1996 الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة والضارة بحراً بهدف ضمان حصول الأشخاص المتضررين من الحوادث الناجمة عن نقل هذه المواد على تعويض كاف وفوري وفعال ، وتضع الاتفاقية في الاعتبار مساهمة صناعة النقل البحري والجهات المنتفعة بتلك البضائع في تحمل العواقب الاقتصادية للأضرار الناتجة عن نقلها بحراً ، وحتى شهر أغسطس سنة 2005 وافقت عليها ثمانية دول ، ومطلوب لدخولها حيز النفاذ موافقة 12 دولة منها أربعة دول الحمولة الكلية لأساطيل كل منها لا تقل عن 2 مليون طن .
- ويلاحظ على النهج الذي اتبع في اعداد الاتفاقية أنه قد تم ادماج النظام الدولي الخاص بالتعويض مع نظام المسؤولية في صك واحد على خلاف ما اتبع بشأن اتفاقية المسؤولية المدنية عن التلوث النفطي لعام 1969 ، واتفاقية الصندوق لعام 1971 ، وذلك بهدف تلافي انضمام الدول لاحدى الاتفاقيتين دون الأخرى كما حدث بالنسبة للاتفاقيتين المشار اليهما في حين أن التكامل بين الأحكام التي تضمنها الاتفاقيتين يقتضي اتخاذ موقف واحد منهما .
- كما يتلاحظ على اتفاقية 1996 أنها أدرجت حكماً يقضي بعدم تحميل الدولة التي تتلقى هذه المواد لاعادة شحنها طبقاً لنظام الترانزيت من أي اسهامات ، بل يتحملها المستلم النهائي بينما تقضي اتفاقية الصندوق باخضاع متلقي النفط لحساب الاشتراكات التي فرضتها الاتفاقية في الصندوق دون التفرقة بين ما اذا كان استقبال النفط برسم الوارد أم لاعادة التصدير .
- هذا وقد احتوت الاتفاقية على أربعة وخمسين مادة تضمها ستة أبواب : أحكام عامة في التعاريف ومجال التطبيق ، المسؤولية وحدودها والتأمين الاجباري ، التعويض من جانب الصندوق والاسهامات بأنواعها ، المطالبات والدعاوي ، المعلومات عن البضائع المساهمة ، والأحكام الختامية في شأن التصديق والانسحاب وتصفية الصندوق ، وذلك بالاضافة الى ملحقين : الأول في شهادة التأمين أو الضمان المالي ، والثاني في لوائح المساهمات السنوية في الحساب العام .
ونعرض فيما يلي الملامح الأساسية للاتفاقية من خلال تفصيل ما ورد بها من أحكام ، والله الموفق ،

مستشار / محمود بهي الدين
مقر مذكرة التفاهم للمنظمة البحرية الدولية

**الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض
عن الأضرار الناجمة عن نقل المواد
الخطرة والضارة بحرا لعام ١٩٩٦**

❖ المواد الخطرة والضارة التي تشملها الاتفاقية :

1. الزيوت المنقولة سائبة .
2. المواد السائلة الضارة المنقولة سائبة .
3. المواد السائلة الخطرة المنقولة في عبوات .
4. المواد الخطرة والضارة المنقولة في عبوات .
5. الغازات المسيلة .
6. المواد السائلة المنقولة سائبة ذات نقطة وميض لا تتعدى 60 درجة مئوية .
7. المواد السائبة الصلبة التي لها سمات كيميائية خطيرة .

❖ مجال التطبيق :

تنطبق الاتفاقية على المطالبات التي تتعلق بنقل مواد خطرة وضارة بحراً وينشأ عنها ما يلي :-

1. أي ضرر يحدث على أرض دولة طرف بما في ذلك بحرها الاقليمي ، ويتمثل ذلك في وفاة أو إصابة أشخاص على متن السفينة أو خارجها ، أو الاتلاف أو الاضرار بممتلكات خارج السفينة بسبب مواد خطرة أو ضارة تنقلها هذه السفينة .
2. أضرار التلوث البيئي التي تحدث بالمنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة طرف .
3. الأضرار الأخرى التي تحدث خارج ولاية أي دولة اذا كانت ناجمة عن مادة منقولة على متن سفينة مسجلة ، أو يحق لها رفع علم دولة طرف .
4. التدابير الوقائية المعقولة التي يتخذها أي شخص اثر حادثة تقادياً للأضرار أو الحد منها .

ولا تنطبق الاتفاقية على ما يلي :-

1. أضرار التلوث النفطي التي تشملها اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي لعام 1969 .
2. الأضرار الناجمة عن المواد المشعة .
3. السفن الحربية والسفن الحكومية المخصصة للخدمات غير التجارية .
4. اذا تعارضت أحكام هذه الاتفاقية مع أحكام القوانين السارية بشأن خطط تعويض العمال أو الضمان الاجتماعي .

ويجوز للدولة عند التصديق أو الانضمام ، أو في وقت لاحق أن تحتفظ بالاعلان عن عدم انطباق الاتفاقية على السفن الآتية :-

1. التي لا تتجاوز حمولتها الكلية 200 طن .
2. التي تنقل مواد خطرة وضارة في عبوات .
3. التي تستخدم في الرحلات الساحلية ، أو بين موانئ دولتين متجاورتين بالاتفاق فيما بينهما .

❖ قيام نظام التعويض في الاتفاقية على أساس طبقتين :-

الطبقة الأولى : التعويض الاساسي ، ويتحمله ملاك السفن الناقلة للمواد الخطرة والضارة ، ويتم تمويله عن طريق التأمين الاجباري .

الطبقة الثانية : التعويض الاضافي ، ويتحمله صاحب المصلحة في البضاعة المنقولة ، ويغطيه الصندوق الدولي للمواد الخطرة والضارة .

وتفصيل ما تقدم فيما يلي :

أولاً : مسؤولية مالك السفينة

- يكون مالك السفينة مسؤولاً وقت الحادث عن الضرر الناجم عن أي مواد خطرة وضارة منقولة بحراً على متن سفينته .
- ويعفى من المسؤولية اذا أثبت أن الضرر ناجم عن عمل حربي أو أعمال عدوانية أو بفعل القوة القاهرة ، أو بفعل متعمد من قبل طرف ثالث ، أو تصرف خاطيء من قبل الحكومة أو سلطة أخرى مسئولة عن صيانة المساعدات الملاحية ، أو اهمال الشاحن في عدم تقديم المعلومات عن الطبيعة الخطرة والضارة للمواد المشحونة .
- ويتمتع مالك السفينة بحق الرجوع على أي طرف ثالث مثال : الشاحن ، مستلم البضاعة ، وكلاء المالك المرشد ، مستأجر السفينة ، ومن يقوم بعمليات الانقاذ أو اتخاذ تدابير وقائية اذا كان الضرر قد نتج عن عمل أو اهمال قاموا به شخصياً بنية احداث هذا الضرر مع العلم باحتمال وقوعه .

1- حدود المسؤولية :

- يحق لمالك السفينة أن يحد من مسؤوليته عن الحادثة الواحدة بمبلغ اجمالي يحسب كما يلي :-
 - أ- 10 ملايين وحدة حسابية لسفينة ذات حمولة لا تتجاوز 2000 وحدة طنية .
 - ب- بالنسبة للسفن التي تزيد حمولتها عن ذلك تضاف المقادير التالية :-
 - 1500 وحدة حسابية لكل وحدة طنية من 2001 الى 50000 وحدة طنية .
 - 360 وحدة حسابية لكل وحدة طنية فوق 50000 وحدة طنية .
- على أنه لا يجوز أن يتجاوز المبلغ الاجمالي في أي حال من الاحوال مقدار 100 مليون وحدة حسابية ، وتقاس الحمولة طبقاً لاتفاقية 1969 .
- ويحرم المالك من التمسك بالحد من مسؤوليته اذا ثبت أن الضرر قد نتج عن عمل شخصي أو اهمال ارتكبه المالك بقصد احداث هذا الضرر .
- وينشئ المالك صندوقاً بالمبلغ الكلي الذي يشكل حدود مسؤوليته لدى المحكمة أو السلطة المختصة الأخرى لدى الدولة الطرف التي ترفع فيها الدعوى طبقاً لأحكام الاتفاقية ، ويمكن انشاء الصندوق بايداع المبلغ أو بتقديم كفالة مصرفية أو كفالة أخرى مقبولة وفقاً لقانون الدولة التي ينشئ فيها الصندوق ، ويوزع رصيد الصندوق على المطالبات بحسب نسبة الثابت بها من مبالغ ، وتحتل المطالبات المتعلقة بالنفقات التي يتحملها المالك أو التضحيات التي يقدمها لتفادي أو تقليل الأضرار مرتبة تكافئ مرتبة المطالبات الأخرى ، وتحظى المطالبات التي تتعلق بالوفاة أو الاصابة الجسدية بالأولوية ازاء المطالبات الأخرى – الا اذا تعدت في مجموعها ثلثي اجمالي المبلغ المحدد .
- وتحول مبالغ الوحدات الحسابية المذكورة الى العملة الوطنية وفقاً لقيمة تلك العملة بالنسبة الى حق السحب الخاص في تاريخ انشاء الصندوق المشار اليه .
- هذا ولا تجيز الاتفاقية لأصحاب المطالبات الناشئة عن حادث ما أن يمارسوا أي حق ضد أية أصول أو ممتلكات أخرى لمالك السفينة .

2- التأمين الاجباري :-

- تطلب الاتفاقية من مالك السفينة المسجلة لدى دولة طرف وتنقل مواد خطرة وضارة اجراء تأمين ، أو تقديم ضمان مالي آخر مثل كفالة مصرفية بالمبالغ المستخلصة من تطبيق حدود المسؤولية المنصوص عليها في الاتفاقية ، وتمنح السفينة شهادة معتمدة تثبت أن هنالك تأميناً أو ضمان مالي آخر ، وتحمل على متن السفينة ، وتودع نسخة منها لدى السلطة التي تحتفظ بسجل تسجيل السفينة ، أو لدى السلطة التي اعتمدت الشهادة اذا كانت السفينة غير مسجلة لدى دولة طرف في الاتفاقية .
- هذا ويمكن رفع الدعوى للمطالبة بالتعويض عن الضرر مباشرة ضد المؤمن أو مقدم الضمان المالي بصدد مسؤولية مالك السفينة ، وفي هذه الحالة فانه بإمكان المدعي عليه أن يتمتع بحدود المسؤولية المنصوص عليها بالاتفاقية حتى ولو كان مالك السفينة لا يتمتع بهذا الحق للأسباب السابق ذكرها .

ثانياً : التعويض الاضافي

- نظراً لفداحة الأضرار التي تنجم عن حوادث نقل البضائع الخطرة والضارة فان مجتمع النقل البحري قد يعجز عن توفير الطاقة التأمينية اللازمة لتغطية سقف المسؤولية المطلوب لكفالة تعويض منصف للمضررين .

- لذلك نصت الاتفاقية على مساهمة أصحاب المصلحة في نقل تلك البضائع في الاسهام بالمبالغ اللازمة لتوفير هذا التعويض ، وحددتهم بمستلمي البضائع المساهمة المفرغة في مواني دولة طرف في الاتفاقية ، وعلى أن تودع اسهاماتهم في صندوق دولي ينشأ بغرض دفع تعويض لأي شخص يعاني من ضرر ناجم عن حادثة نقل بضائع خطرة وضارة بحراً في الحالات الآتية :-
 - 1- اذا عجز مثل هذا الشخص عن الحصول على تعويض كامل وواف عما لحق به من ضرر .
 - 2- بسبب عدم توافر مسؤولية مالك السفينة عن الضرر .
 - 3- لأن المالك المسئول عن الضرر غير قادر مالياً عن الوفاء بالتزاماته كاملة بموجب الاتفاقية .
 - 4- لأن الضمان المالي الاجباري لا يغطي مطالب التعويض عن الضرر أو لأنه غير كاف لذلك .
 - 5- لأن الضرر يفوق مسؤولية مالك السفينة بموجب أحكام الاتفاقية .

- ولا يتحمل صندوق المواد الخطرة والضارة أي التزام في الحالات الآتية :-
 1. اذا ثبت أن الضرر ناجم عن عمل من أعمال الحرب ، أو الحرب الأهلية ، أو التمرد ، أو بفعل المواد الخطرة والضارة المتسربة أو التي تم صرفها من سفينة حربية أو سفينة حكومية مخصصة لأغراض غير تجارية .
 2. اذا عجز الطالب عن اثبات احتمال وقوع الضرر من جراء حادث شاركت فيه سفينة أو أكثر .
 3. اذا أثبت صندوق المواد الخطرة والضارة أن الضرر الناجم كلياً أو جزئياً بفعل المضرور أو الإهمال المتعمد من جانبه ، ويعفى الصندوق في هذه الحالة كلياً أو جزئياً من مسؤوليته في دفع التعويض الى هذا الشخص .

- الحد الأقصى للتعويض القابل السداد من جانب الصندوق بالنسبة لأي حادثة أو كارثة طبيعية هو 250 مليون وحدة حسابية .
ويوزع المبلغ المتاح بنسبة واحدة على المطالبات المثبتة للمدعين ، على أن تحظى المطالبات المتعلقة بالوفاة أو الاصابة الجسدية بالأولوية ازاء المطالبات الأخرى بحيث لا تتعدى في مجموعها ثلثي اجمالي المبلغ المحدد بالاتفاقية .

ثالثاً : المساهمات في الصندوق وأنواعها

- هناك حساب عام للصندوق ، وهناك حسابات خاصة ، وهناك مساهمات سنوية في الحساب العام وأخرى في الحسابات المنفصلة ، وذلك علاوة على المساهمات الأولية ، وبيان ذلك فيما يلي :-

1- المساهمات السنوية في الحساب العام :

تدفع المساهمات السنوية في الحساب العام بالنسبة لكل دولة طرف من قبل أي شخص استلم مواد سائبة صلبة خلال السنة السابقة " أو أي سنة أخرى تحددها الجمعية العمومية المشكلة من الدول الأطراف " يتجاوز مجموعها **20 ألف طن** .
كما تدفع من الأشخاص المطالبين بدفع مساهمات في الحسابات المنفصلة في حالة تأجيلها أو تعليقها ، وذلك على النحو الموضح بعد .
ويحتسب مبلغ المساهمات السنوية لكل شخص على اساس مبلغ ثابت لكل وحدة من البضاعة المساهمة المبلغ عنها خلال السنة ، وتحدد لكل قطاع وفقاً للوائح المنصوص عليها بالملحق الثاني من الاتفاقية .
هذا ويتاح الحساب العام للتعويض عن ضرر ناجم عن المواد الخطرة والضارة التي يشملها ذلك الحساب .

2- المساهمات السنوية في الحسابات المنفصلة :

وتشمل حساب الزيت ، وحساب الغازات الطبيعية المسيلة (الميثان) ، وحساب الغازات النفطية المسيلة (البروبان والبيوتان) على التفصيل التالي :-

أ- في حساب الزيت :

تدفع المساهمات من قبل أي شخص في دولة طرف استلم في السنة السابقة ، أو أي سنة أخرى تحددها الجمعية العمومية ، كميات يتجاوز مجموعها **150 ألف طن** من الزيت الخام وزيت الوقود .
أو من قبل أي شخص في دولة طرف استلم في السنة السابقة ، أو في أي سنة أخرى تحددها الجمعية العمومية ، كميات يتجاوز مجموعها **20 ألف طن** من زيوت أخرى منقولة سائبة مثال : زيت الديزل ، الكيروسين ، الجازولين ، القطران السائل ، زيت المواتير وعلى التفصيل الوارد بقائمة الزيوت المرفقة بالملحق الأول من اتفاقية (MARPOL 73) .

ب- في حساب الغاز الطبيعي المسيل :

تدفع المساهمات من قبل أي شخص كان حائزاً في السنة السابقة ، أو أي سنة أخرى تحددها ادارة الصندوق ، لسند ملكية لشحنة من الغاز الطبيعي المسيل فرغت في ميناء تابع لدولة طرف .

ج- في حساب الغاز النفطي المسيل :

تدفع المساهمات من قبل أي شخص في دولة طرف استلم في السنة السابقة ، أو أي سنة أخرى تحددها ادارة الصندوق ، غاز نفطي مسيل تتجاوز كمياته الاجمالية **20 ألف طن** .

تأجيل أو تعليق تشغيل الحساب المنفصل :

- يؤجل التشغيل المبدئي لحين أن تتجاوز كميات البضاعة المساهمة خلال السنة السابقة ، أو السنة الأخرى التي تحددها الجمعية العمومية ، المستويات الآتية :-
 1. 350 مليون طن فيما يتعلق بحساب الزيت
 2. 20 مليون طن فيما يتعلق بحساب الغاز الطبيعي المسيل
 3. 10 مليون طن فيما يتعلق بحساب الغاز النفطي المسيل
- ويجوز تعليق التشغيل لحساب منفصل في الحالات الآتية :-
 1. إذا انخفضت كميات البضاعة المساهمة فيما يتعلق بذلك الحساب خلال السنة السابقة دون المستوى المحدد عالياً أو :
 2. عندما يتجاوز مجموع المساهمات غير المسددة لهذا الحساب نسبة 10% من آخر مبلغ محصل لهذا الحساب ، وذلك بعد مضي ستة أشهر من تاريخ استحقاقها .
- هذا ويتعين على الشخص المطالب بدفع مساهمات في حساب منفصل تأجل أو علق العمل به أن يسدد المساهمات المستحقة الدفع في الحساب العام والتي تشكل قطاعاً جديداً به .

3- المساهمات الأولية :

- تحدد بالنسبة لكل دولة طرف في الاتفاقية بمقدار يحسب بالنسبة لكل شخص مطالب بدفع مساهمات على النحو سالف الذكر ، وعلى أساس المبلغ المحدد عن كل وحدة من البضاعة المساهمة التي تم تسلمها بالنسبة للحساب العام وكل حساب من الحسابات المنفصلة ، ولكل وحدة من البضاعة المساهمة المفروغة في هذه الدولة بالنسبة للغاز الطبيعي المسيل ، وذلك أثناء السنة السابقة لنفاذ هذه الاتفاقية بالنسبة لتلك الدولة .
- وتعين الجمعية العمومية المبلغ المحدد والوحدات بالنسبة لمختلف القطاعات ضمن الحساب العام وكذلك بالنسبة لكل حساب منفصل ، على أن تسدد المساهمات الأولية خلال الثلاثة شهور التي تلي تاريخ اصدار الصندوق للفواتير المستحقة على الأشخاص المطالبين بدفع المساهمات في كل دولة طرف في الاتفاقية .

❖ من يدفع مساهمات البضاعة الخطرة والضارة العابرة ؟

طبقاً للبند العاشر من المادة الأولى من الاتفاقية فإن البضاعة العابرة التي تحول مباشرة أو عبر ميناء أو أي مرفق بحري موصول بأنابيب أو بوسيلة أخرى سواء كلياً أو جزئياً من سفينة الى سفينة أخرى في نطاق عملية النقل من ميناء التحميل أو المرفق البحري الى الميناء أو المرفق البحري ذات الوجهة النهائية فإنها تعتبر بضاعة مساهمة فيما يتعلق باستلامها فقط في مكان الوجهة النهائية .

❖ الجزاء على عدم دفع المساهمات :

يفرض على أية مبالغ مساهمات مستحقة يتأخر سدادها فوائدها بسعر تحدده الجمعية العمومية ، ويتخذ مدير الصندوق كل الاجراءات المناسبة تجاه الشخص المتأخر في السداد بما في ذلك رفع دعوى أمام القضاء بغرض سداد المبلغ المستحق . ويجوز للجمعية العمومية بناء على توصية مدير الصندوق تقرير عدم اتخاذ أي اجراء ضمن هذا الشخص اذا تبين افلاسه أو تعرضه لظروف أخرى تبرر موقفه .

❖ التزامات الدول الأطراف في الاتفاقية :-

- تلتزم كل دولة طرف بأن تخطر مدير الصندوق في الموعد وبالطريقة التي تحددها اللوائح الداخلية للصندوق باسم وعنوان أي شخص في تلك الدولة مطالب بدفع مساهمات طبقاً لأحكام الاتفاقية ، وكذلك بيانات عن كميات البضائع المساهمة المستلمة أو المفرغة والتي يكون هذا الشخص مطالب بدفع اسهامات عنها في السنة السابقة . وفي حالة عدم اضطلاع دولة طرف بهذا الالتزام ويترتب على ذلك خسارة مالية للصندوق فان الدولة تتحمل مسؤولية تعويض الصندوق عن مثل هذه الخسارة ، وتقرر الجمعية العمومية مدى استحقاق دفع هذا التعويض من قبل هذه الدولة .
- وبالنسبة للدول التي لا تعلن تحفظها عند التصديق أو القبول أو الانضمام بعدم انطباق الاتفاقية على عمليات نقل المواد الخطرة والضارة بين موانئها ، فانه يجوز لها أن تعلن تحملها مسؤولية الالتزامات التي تفرضها الاتفاقية على أي شخص مطالب بدفع مساهمات بشأن مواد خطرة وضارة مسلمة أو مفرغة على أرض هذه الدولة ، ويودع هذا الاعلان لدى الأمين العام الذي يبعث به الى مدير الصندوق بعد نفاذ الاتفاقية . ويجوز للدولة سحب هذا الاعلان بارسال اخطار كتابي بذلك الى مدير الصندوق ، ويصبح نافذاً بعد ثلاثة أشهر من استلام المدير له ، وفي هذه الحالة تطلب من الصندوق ارسال فواتير شخصية لكل المستلمين بالمبلغ المستحق على كل منهم ، وفيما يتعلق الغاز الطبيعي المسيل لحامل سند الملكية الذي يفرغ الشحنة في نطاق الولاية القضائية لهذه الدولة ، على أن ترفع تقريراً الى الصندوق يشمل كل الكميات المسلمة من البضائع المساهمة في كل حساب .

❖ المطالبات والدعاوي :-

- تنقضي حقوق التعويض قبل مالك السفينة ، وقبل صندوق المواد الخطرة والضارة ما لم ترفع الدعوى خلال ثلاث سنوات اعتباراً من التاريخ الذي علم فيه الشخص المتضرر بالضرر وبهوية المالك أيضاً بالنسبة لدعاوي التعويض التي ترفع ضده . وفي كل الأحوال فان الحق في رفع الدعوى يسقط بعد عشر سنوات من تاريخ وقوع الحادثة التي تسببت في الضرر .
- تتعدد الولاية القضائية في الدعاوي التي ترفع ضد مالك السفينة في المحاكم الآتية :-
 1. اذا وقع الضرر أو اتخذت التدابير الوقائية في البحر الاقليمي أو المنطقة الاقتصادية لدولة طرف في الاتفاقية ترفع الدعوى امام محاكمها .
 2. واذا وقع الضرر أو اتخذت التدابير الوقائية في خارج نطاق البحر الاقليمي أو المنطقة الاقتصادية لدولة طرف ترفع الدعوى أمام أحد المحاكم الآتية :-
 - أ- الدولة الطرف المسجلة فيها السفينة أو التي ترفع السفينة علمها .
 - ب- الدولة الطرف التي يقيم فيها مالك السفينة أو التي يوجد بها مقر عمله الرئيسي .

- ج- الدولة الطرف التي أنشأ فيها مالك السفينة صندوقاً بالمبلغ الكلي الذي يشكل حدود مسؤوليته .
- وتتعقد الولاية القضائية في الدعاوي التي ترفع من أو ضد صندوق المواد الضارة والخطرة للمحاكم الآتية وعلى حسب الأحوال :-
1. في الحالات التي تتحدد فيها هوية السفينة الناقلة للمواد الخطرة والضارة ترفع الدعوى أمام احدى المحاكم التي تتمتع بالولاية القضائية المحددة بالنسبة لمالك السفينة المسئول عن الضرر الناجم عن الحادثة ذات الصلة .
 2. وفي الحالات التي لا تحدد فيها هوية السفينة التي تسببت في الضرر لا ترفع الدعوى المقامة ضد الصندوق الا أمام محاكم الدولة الطرف التي وقع الضرر في نطاق بحرها الاقليمي أو منطقتها الاقتصادية .
- هذا وتكفل كل دولة طرف حق صندوق المواد الخطرة والضارة في التدخل باعتباره طرفاً في أية اجراءات قانونية ناشئة بموجب هذه الاتفاقية أمام محكمة مختصة تابعة لهذه الدولة ضد مالك السفينة أو كفيله .
 - وتخول الاتفاقية للصندوق حق الحلول أو الرجوع على الشخص المسئول فيما يتعلق بأي مبلغ يدفعه كتعويض للمضرورين .

" تعقيب "

لتقرر الدولة الانضمام للاتفاقية من عدمه يقترح اجراء دراسة احصائية وتحليلية تتضمن تقييم للأضرار التي نجمت عن الحوادث التي وقعت باقليمها من جراء نقل المواد الخطرة والضارة بحراً مقارنة بالالتزامات التي تفرضها الاتفاقية في شكل مساهمات مفروضة على هذه النوعية من البضائع بالإضافة الى الحدود المرتفعة لمسئولية ملاك السفن الوطنية الناقلة لتلك المواد ، ويتم ذلك عن طريق حصر كميات البضائع الخطرة والضارة التي حددتها الاتفاقية والمستلمة أو المفروغة بالدولة على مدى العشر سنوات الأخيرة والمتوقع استلامه أو تفرغها بها خلال العشر سنوات المقبلة ، وذلك لتقرير مدى الاستفادة من التعويضات التي تقررها الاتفاقية سواء من مالك السفينة التي تسببت في الضرر أو التي يدفعها صندوق المواد الخطرة والضارة للمضرورين ، وفي ضوء النتيجة التي يتم التوصل اليها تأخذ الدولة القرار المناسب لظروفها ، وهذه مسألة نسبية تختلف من دولة الى أخرى