

- B, C eller D i overensstemmelse med regel 3(4) i ovennævnte bilag II,
- 3) farlige flydende stoffer, der transporteres i bulk, som beskrevet i kapitel 17 i den internationale kode for konstruktion og udrustning af skibe, som fører farlige kemikalier i bulk, 1983 (IBC-koden), samt de farlige produkter, for hvilke midlertidige transportbetingelser er fastlagt i overensstemmelse med kodens paragraf 1.1.3,
 - 4) farlige og forurenende stoffer, materialer og genstande i emballeret form, som er omfattet af den internationale maritime farligt gods kode (IMDG-koden),
 - 5) flydende gas som beskrevet i kapitel 19 i den internationale kode for konstruktion og udrustning af skibe til transport af flydende gas i bulk, 1983, (IGC-koden) samt de produkter, for hvilke midlertidige transportbetingelser er fastlagt i overensstemmelse med kodens paragraf 1.1.6,
 - 6) flydende stoffer, der transporteres i bulk, med et flammepunkt, der ikke overstiger 60° C (målt ved en prøve i lukket beholder),
 - 7) gods i fast form i bulk med farlige kemiske egenskaber, som er omfattet af bilag B til koden for sikker transport af gods i fast form i bulk (BC-koden), i det omfang disse stoffer også er underlagt bestemmelserne i den internationale kode for maritimt farligt gods (IMDG-koden), når de transporteres i emballeret form.

I IMO foretages løbende vurderinger af, hvorvidt nye stoffer skal føjes til listen over farlige og forurenende stoffer. Det af regeringen den 11. november 2004 fremsatte forslag til ændring af lov om sikkerhed til søs (L 93), indeholder en bestemmelse om kundgørelsen af de i medfør af loven udstedte regler. Det fremgår heraf, at de ovennævnte IMO-koder vil kunne sættes i kraft, selvom de ikke er oversat til dansk. Baggrunden herfor er dels den meget store risiko for fejl, som et krav om oversættelse vil indebære, dels ressourcemæssige hensyn samt det forhold, at oversættelser i praksis ikke efterspørges. De ovennævnte IMO-koder kan erhverves imod betaling, ligesom de ligger til gennemsyn på Søfartsstyrelsens hoved- og regionalkontorer. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 1, nr. 5 i L 93.

Svarende til hvad der gælder ved søtransport af tung olie, indføres der i søloven et objektivt ansvar for den registrerede ejer af skibet i forbindelse med forureningsskader, som følge af transport af HNS-stoffer. Bunkerskonventionen indeholder også regler om objektivt ansvar, men et sådant strengt ansvar er allerede indført i søloven.

Efter HNS-konventionen gradueres rederens ansvarsgrænse efter skibets tonnage. Hermed følges det system, der allerede findes i søloven om transport af tung olie. De nye højere ansvarsgrænser for rederen medfører, at ansvarsgrænsen for de mindre skibe med en bruttotonnage under 2.000 er 10 mio. SDR (pt. svarende til ca. 85 mio. kr.), mens ansvarsgrænsen for de største skibe maksimalt er 100 mio. SDR (pt. svarende til ca. 850 mio. kr. Der sker hermed en forhøjelse af rederens maksimale ansvarsgrænse.

Ved større forureningsuheld, hvor skaderne overstiger dette beløb, kan der kræves betaling af en international erstatningsfond til dækning af HNS-skader svarende til det system, der gælder ved søtransport af tung og forurenende olie. I lighed med hvad der gælder ved transport af olie, finansieres fonden af importørerne af HNS-stofferne. Fondens dækker for forureningsskader i de lande, der tilslutter sig systemet.

Når HNS-konventionen træder i kraft internationalt, vil der i tilfælde af forureningsulykker med HNS-stoffer være betydeligt flere midler til rådighed til erstatning blandt andet til fiskere og til oprydning og genopretning af miljøet end, hvad tilfældet er i dag. Samlet vil rederens forsikring sammen med HNS-fonden dække HNS-skader på i alt 250 mio. SDR (pt. svarende til ca. 2,1 mia. kr.) for hvert uheld. HNS-fonden dækker både for skader forvoldt af skibe fra konventionslande, men også skader fra skibe, som ikke kommer fra konventionslande, men som blot passerer forbi en konventionsstats kyst uden at anløbe havn.

Også svarende til den erstatningsordning, der i dag gælder ved transport af olie, indføres der hermed et to-delt erstatningssystem, hvor rederen og dennes ansvarsforsikring udgør det underste lag, mens HNS-fonden udgør det øverste lag. Bidraget fra importørerne af de farlige stoffer og rederne, der sejler med farlige stoffer, er en udmøntning af ønsket om at få forurenere til at betale for omkostningerne ved uheld.

I lighed med hvad der gælder ved transport af olie, tilvejebringes fondens midler af importørerne, her importørerne af HNS-stoffer, dvs. de firmaer som modtager HNS ad søvejen. Der indføres således en betalingsforpligtelse til HNS-fonden for større importører af HNS-stoffer. Kun importører, som modtager mere end 20.000 tons, er bidragspligtige. For tung olie indtræder bidragspligten først ved 150.000 tons. For LNG (flydende naturgas) påhviler betalingsforpligtelsen den, der umiddelbart inden losningen havde adgang til stoffet. Skønsmæssigt vil de største danske bidragsydere være importører af gødning og importører af andre kemikalier samt olieindustrien.